JUERGEN RICHARD LANGENBUCH

Instrutor da Cadeira de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas.

"A ESTRUTURAÇÃO DA GRANDE SÃO PAULO

Estudo de Geografia Urbana".

(Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas).

UNIVERSIDADE DE CAMPINAS
Biblioteca Central

Rio Claro, Fevereiro de 1968.

(L+1)

AGRADECIMENTOS ESPECIAIS

- à Professôra ELZA COELHO DE SOUZA KELLER, ex-Regente da Cadeira de Geografia Humana da Faculdade de Filosofia , Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas, que nos propiciou o ingresso no Magistério Superior.

- ao Professor Doutor JOÃO DIAS DA SILVEIRA, ex- Diretor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas, que colocou à nossa disposição os recursos da instituição, e nos auxiliou na obtenção do material aerofotográfico, além de nos emprestar seu incentivo e apôio.

- ao Professor Doutor PAULO SAWAYA, Diretor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas, e do Instituto de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo, que colocou à nossa disposição os recursos destas instituições, além de nos emprestar seu incentivo e apôio.

- ao Professor Doutor PASQUALE PETRONE, orientador da tese, que além de se desincumbir de modo extremamente dedicado e eficiente dessa missão, foi grande amigo e incentivador.

OBSERVAÇÕES PRELIMINARES

- Êste trabalho foi integralmente realizado durante nosso exercício profissional na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de Campinas. Pudemos contar com os recursos materiais desta Instituição, que colocou à nossa disposição material de consumo, viaturas, maquinário, laboratórios e demais instalações.

- Para a realização das pesquisas de campo contamos também com a colaboração do Instituto de Biologia Marinha da Universidade de São Paulo, que nos cedeu viatura.

- Os mosaicos de fotografias aéreas foram gentilmente cedidos pelo Instituto Geográfico e Geológico.

- As reduções fotográficas foram realizadas no laboratório da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas, a cargo do Senhor OTÍLIO DA ROCHA MEDRADO.

- As fotografias, tomadas com máquina PETRI 7-S, foram reveladas e ampliadas por FOTOPTICA.

- Os desenhos foram efetuados pelos Senhores NEVEO JOÃO BELLO e FERNANDO SÉRGIO BENEVENUTO.

- As cópias heliográficas dos desenhos foram efetuadas nas instalações da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, da Universidade de Campinas, a cargo do Senhor FERNANDO SÉRGIO BENEVENUTO.

- O texto foi datilografado pela Senhora GLEYDE TERESINHA BELMONTE BELLO.

- As notas de fim de capítulo foram datilografadas pelo Senhor EDMUNDO LUIZ BALDONI e pela Senhora GLEYDE TERESINHA BELMONTE BELLO. A bibliografia foi datilografada pelo Senhor EDMUNDO LUIZ BALDONI.

- Os serviços de mimeógrafo foram realizados nas instalações da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, da Universidade de Campinas, a cargo do Senhor EDISON JOSÉ PEREIRA TEIXEIRA, e na Câmara Municipal de Rio Claro, a cargo do Senhor CARLOS PEGAIA.

Agradecemos a colaboração de tôdas as pessoas, instituições e estabelecimentos que contribuiram para a realização desta.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

Capítulo 1 - OS ARREDORES PAULISTANOS EM MEADOS DO SÉCULO XIX

- Propriedades e estabelecimentos rurais
- Produções e atividades agro-pecuárias
- O sistema viário: os caminhos de tropa
- As correntes de circulação
- Os pousos de tropa
- Os aglomerados e suas reduzidas dimensões
- As funções dos aglomerados
- O caráter funcional sui-generis dos ex-aldeamentos e sua metamorfose
- A dinâmica dos aglomerados
- A estrutura demográfica
- Resumo dos traços essenciais - Conclusões

Capítulo 2 - A EVOLUÇÃO PRE-METROPOLITANA DOS ARREDORES PAULISTANOS (1875-1915)

- A expansão da cidade entre 1875 e 1890
- A expansão da cidade a partir de 1890
- Os núcleos coloniais
- O "cinturão caipira" e as ferrovias
- Os "povoados-estação": seu desenvolvimento e funções
- A evolução das atividades rurais - Equipamento hidráulico e hidro-elétrico
- O desenvolvimento de área apartada da ferrovia: Itapecerica - Embu
- A evolução demográfica
- Resumo dos traços essenciais - Conclusões

Capítulo 3 - PERÍODO 1915-1940: O INÍCIO DA METROPOLIZAÇÃO

- A expansão pròpriamente urbana de São Paulo
- O surgimento do "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos"

- A ferrovia continua a comandar a industrialização suburbana
- A ferrovia e a suburbanização residencial. Do "povoado-estação" ao "subúrbio-estação"
- O papel secundário - embora significativo - da circulação rodoviária
- Os desenvolvimentos verificados no meio rural dos arredores paulistanos
- A evolução demográfica
- Resumo dos traços essenciais. Conclusões

Capítulo 4 - A PARTIR DE 1940: A GRANDE METROPOLIZAÇÃO RECENTE

- A compactação da cidade
- O desenvolvimento suburbano no domínio geográfico das ferrovias
- O desenvolvimento suburbano apoiado na circulação rodoviária
- O papel das "auto-estradas" na metropolização dos arredores paulistanos
- Novas formas de desenvolvimento suburbano ou peri-urbano
- O crescimento dos núcleos suburbanos. Fusões e absorções
- O esfacelamento político-administrativo
- A formação de cidades satélites
- O meio rural dos arredores paulistanos
- A recente evolução vista através dos censos demográficos
- Resumo dos traços essenciais. Conclusões

Capítulo 5 - A ESTRUTURA ATUAL DA GRANDE SÃO PAULO

- Os "subúrbios de cunho urbano":ensaio de uma tipologia
- Os " subúrbios rurais"
- A disposição geográfica dos subúrbios. "Zonas de urbanização"
- As relações intra-metropolitanas: migrações industriais - "zonas de integração"
- A delimitação da Grande São Paulo

CONCLUSÃO

INTRODUÇÃO

Nos últimos tempos as grandes metrópoles têm conhecido um crescimento cada vez mais vultoso tornando-se organismos urbanos sempre mais gigantescos e complexos. A rapidez e o caráter desordenado do crescimento e a grande dimensão assumida pelas metrópoles fazem com que a vida quotidiana dos habitantes se defronte com problemas cada vez mais sérios e mais variados. Não falta quem utilize o têrmo "macrópole" para designar as cidades multimilionárias, querendo com isto dizer que estas ultrapassaram o tamanho ideal de uma cidade.

A administração pública de uma metrópole enfrenta árduas tarefas. De um lado cabe-lhe melhorar o que já existe, corrigindo pretéritas imprevisões e falta de planejamento; de outro lado cumpre planejar para o futuro, evitando que êrros outrora cometidos venham a se repetir, e visando um mais racional crescimento ulterior. Para tanto, o administrador precisa conhecer de modo exato a realidade presente, bem como estar a par das técnicas necessárias para atingir os objetivos supra-enunciados. Assim é, que técnicos das mais diversificadas especializações, bem assim cientistas que têm na cidade um objeto ou um campo de pesquisa, fornecem à administração pública - através de seus estudos - subsídios necessários a sua obra. Entre ditos cientistas figura, òbviamente, o geógrafo.

Os cientistas interessados no fato urbano - entre êles o geógrafo - têm na metrópole um campo de interêsse todo especial. Não apenas pela utilidade prática de que seus trabalhos podem se revestir, mas também em razão da grande amplitude, complexidade e peculiaridade que os fenômenos de natureza urbana assumem nas metrópoles. Em outros têrmos, a metrópole constitue um tipo especial de cidade, que se distingue das menores, não apenas por sua dimensão, mas por uma série de fatos, quer de natureza quantitativa, quer de natureza qualitativa. Dentre os geógrafos, Max Sorre em sua magistral obra "Les fondements de la Géographie Humaine" alerta para o caráter peculiar das metrópoles (1).

Dentre os fatos de natureza geográfica que caracterizam a metrópole como organismo urbano extremamente complexo e peculiar, parece-nos oportuno destacar os seguintes:

1) A sua expansão se verifica, em geral, através de pro -

cessos muito diversificados, funcionando concomitantemente ou alternadamente. A expansão por aglutinação, processo mais comum de crescimento horizontal de cidades, se junta a expansão por desdobramento, que produz uma proliferação de pequenos núcleos fora da cidade pròpriamente dita. A absorção de aglomerados rurais também é comum; em muitos casos cidades próximas - menores - até então possuidoras de vida autônoma, vêem suas relações com a metrópole aumentadas de tal forma, que podem ser consideradas, em certo sentido, porção integrante da mesma. Situações muito mais complicadas que estas podem ocorrer também.

2) A estrutura funcional interna da metrópole é extremamente complexa. Nota-se uma grande especialização em áreas funcionais. Alguns tipos de área funcional ocorrem de modo significativo - sobretudo em metrópoles. É o caso da "zona de deterioração moral e material", bem assim de áreas especializadas em determinado ramo comercial. A polarização secundária exercida por "sub-centros" também é uma característica metropolitana.

3) Nas metrópoles é comum a dicotomia entre cidade no sentido político-administrativo do têrmo (que em países velhos corresponde por vêzes a uma realidade histórica) e cidade no sentido geográfico do têrmo. Face ao rápido e vultoso crescimento dos últimos tempos, a maioria das metrópoles extravasou de seus limites político-administrativos, os quais repousam quase sempre em herança de época pré-metropolitana, e têm apesar disto revelado um caráter bastante estático. Em muitas metrópoles foram empreendidas anexações administrativas de porções periféricas (2). Porém, com o ulterior crescimento horizontal, a metrópole acaba por extravasar novamente de seus limites oficiais.

4) Os limites externos das metrópoles são extremamente imprecisos. A própria área de edificação contínua apresenta em geral um contôrno demasiadamente irregular, pleno de reentrâncias e saliências, complicadas ainda por loteamentos, quer por ora não ocupados, quer em fase inicial de ocupação. Mas, em razão da multiplicidade de processos através dos quais se deu a expansão metropolitana (ítem 1

acima), a área de edificação contínua se vê comumente circundada por uma constelação de pequenos ou grandes fragmentos de área edificada. Muitos dêles podem, sem receio, ser encarados como porções da metrópole, por se terem originado em razão da expansão desta - não passando de desdobramento de sua área edificada -, e por suas estreitas vinculações funcionais. Em alguns fragmentos de área não edificada circundantes à metrópole, dita associação genética e funcional não ocorre, em outros a mesma ocorre apenas em certo grau. A definição precisa dos limites externos da metrópole pressupõe, portanto, o conhecimento exato dos fatos, e a fixação de critérios.

5) Os arredores não urbanizados de uma metrópole se vêem comumente estruturados de modo muito acentuado pela metrópole para a metrópole, diferindo por conseguinte de áreas rurais mais afastadas. Destarte, aquêles integram funcionalmente o organismo metropolitano. Em certo sentido fazem parte da metrópole.

Atentemos para o que se disse no ítem 3. A dicotomia metrópole "político-administrativa" - metrópole "geográfica" provoca a acentuação de vários dos problemas administrativos que as metrópoles normalmente encerram: na falta de um órgão administrativo que tenha jurisdição sôbre tôda a metrópole, muitas obras e serviços que demandam uma solução global têm sua execução dificultada. Ao mesmo tempo, a exata comensuração e avaliação quantitativa das metrópoles vê-se prejudicada. Em vista disto, em muitas metrópoles tem-se procurado estabelecer organismos administrativos metropolitanos supra-municipais, incumbidos de estabelecer e de gerir alguns dos serviços públicos. Outrossim, visando finalidades estatísticas, tem-se criado unidades territoriais supra-municipais que englobem a "metrópole geográfica". Os Estados Unidos destacam-se neste particular, com as suas "urbanized areas" e "metropolitan areas".

A delimitação de áreas territoriais que correspondam à metrópole "geográfica" repousa numa dificuldade essencial. Trata-se da indefinição dos contórnos externos da metrópole, a que aludimos no ítem 4 supra. Requer-se o conhecimento preciso dos fatos envolvidos, convém insistir, e é necessário que se decida a respeito do que deve e do que não deve ser considerado como inte

grante da metrópole. Trata-se de um problema de essência geográfica, como friza Pierre George (3). Dentre os múltiplos aspectos de cunho geográfico que uma metrópole antepõe ao geógrafo, figura êste, ora mencionado, cujo estudo é de grande valor prático , como se pode depreender.

O que afirmamos a propósito das metrópoles em geral, aplica-se ao caso específico de São Paulo. O grande organismo urbano hexa-milionário se inscreve entre as maiores metrópoles do Planeta. Em matéria de crescimento supera a média: em 1875, há menos de cem anos portanto, São Paulo não passava de modesto burgo com menos de vinte mil habitantes ! Se êste desenvolvimento rápido, acelerado e gigantesco constitue justificado orgulho de seus habitantes, não é menos verdade que devido ao mesmo a cidade enfrenta seríssimos problemas urbanísticos. Por um lado a imprevisão e a falta de plano diretor emprestaram um caráter caótico ao processo, com graves repercussões; por outro lado obras e serviços públicos não puderam acompanhar o mesmo ritmo.

São Paulo, em sua rápida expansão, extravasou de seus limites político-administrativos, conhecendo a dicotomia, a que aludimos no ítem 3 retro. Dita expansão se verificou através de diferentes processos (vide o comentado no ítem 1). Como ocorre de modo geral nas metrópoles (vide ítem 4 retro) seus contornos externos são extremamente indefinidos. Ao mesmo tempo, São Paulo organizou de modo bastante conspícuo grande extensão de áreas rurais em seu derredor, áreas estas que passaram a servi-la, a integrá-la de certa forma, a constituir reserva potencial para a expansão futura.

De modo bastante acentuado, o consenso popular e a administração pública tardou a se aperceber da dicotomia existente entre a São Paulo "político-administrativa" e a São Paulo"geográfica". O vulgo se habituou, de algum tempo a esta parte, a considerar São Caetano do Sul, Santo André e São Bernardo do Campo como espécie de prolongamento de São Paulo, esquecendo-se que Guarulhos e outras localidades encontram-se na mesma situação. Expressões tais como "Grande São Paulo", "área metropolitana","aglomeração", nunca tiveram curso efetivo, nem mesmo em setôres mais eruditos. A mesma falta de consciência do problema tem caracterizado o poder público. Nunca chegou a se tentar a coordenação e -

fetiva e duradoura de determinadas obras e serviços públicos.Não tem sido raro conferir-se aos municípios suburbanos o mesmo tratamento dispensado a cidades do Interior, e como tal encarar os seus problemas. Recentemente fez-se isto com os ônibus intermunicipais, como teremos oportunidade de comentar no 4º capítulo.

Felizmente em 1967 o poder público acordou para a problemática em causa. O govêrno estadual estabeleceu delimitação prévia da Grande São Paulo e criou órgão de estudo e planejamento especìficamente devotado à área (GEGRAN). No mesmo ano o govêrno central estabelece normas legais para a criação de"regiões metropolitanas". De imediato, estas atitudes oficiais provocaram uma tomada geral de consciência do problema. O maior jornal paulistano, "Folha de São Paulo", publicou uma edição especial constante de nove "cadernos" devotada à discussão dos mais variados problemas metropolitanos. Nesta coletânea já é considerada como unidade territorial básica a Grande São Paulo, e não mais - como era praxe anteriormente - o município da Capital: a nova mentalidade criara raízes. Os prefeitos da "Grande São Paulo" (nos limites prévios, oficiais) têm realizado encontros visando a solução de problemas metropolitanos, ao que não estavam habituados antes. Entidades cívicas tendem ao mesmo caminho. Não há dúvida, que é mais do que nunca oportuna a participação do geógrafo, que muito poderá colaborar em elucidar a problemática da Grande São Paulo.

A metrópole paulistana tem salutarmente sido alvo do interêsse dos geógrafos de São Paulo.

Dentre os estudos que focalizam mais especìficamente a cidade em si, cumpre destacar inicialmente os pioneiros trabalhos de Pierre Monbeig e Caio Prado Júnior. Duas teses de doutoramento concernem a cidade de São Paulo: a de Ary França - "Estudo sôbre o clima da Bacia de São Paulo", e a de Aziz Nacib Ab'Saber: "Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo".

Por ocasião do IV Centenário da cidade de São Paulo, a Seção Regional de São Paulo da Associação dos Geógrafos Brasileiros organizou uma obra de vulto, publicada alguns anos após (1958).Trata-se de "A Cidade de São Paulo", em quatro volumes, na qual colaboraram os mais renomados geógrafos paulistas, bem como especialistas de ciências afins. Na década atual, uma equipe de pesquisadores, chefiada por Pasquale Petrone realizou pesquisa de profundidade acêrca de um dos principais bairros paulistanos, o de Pinheiros.

A periferia da metrópole igualmente mereceu a atenção do geógrafo paulista. Na supra-mencionada obra "A Cidade de São Paulo", um volume (volume IV, "Os Subúrbios Paulistanos")lhe é inteiramente dedicado. Destaque-se também a tese de cátedra de Aroldo de Azevedo - "Subúrbios Orientais de São Paulo", e a tese de livre-docência de Pasquale Petrone - "Os aldeamentos paulistas e sua função na valorização da região paulistana". Entre os numerosos trabalhos menores, despontam os de Aroldo de Azevedo e Antônio Rocha Penteado.

Vários outros trabalhos, quer referentes à cidade pròpriamente dita, quer referentes à porção periférica da metrópole, igualmente deveriam ser citados; não o fazemos aqui, para não alongar êstes prolegômenos.

No momento numerosas pesquisas geográficas estão sendo realizadas, tendo parcelas da metrópole (cidade ou periferia) como objetivo. Os volumes já publicados da revista "Orientação" dão conta do que está se fazendo, e de alguns resultados iniciais obtidos.

Apesar dos fartos trabalhos geográficos dedicados à metrópole, pareceu-nos oportuna a realização de pesquisa focalizando o conjunto da Grande São Paulo, visando especìficamente a definição e caracterização do complexo organismo metropolitano. Nêstes têrmos, pareceu-nos conveniente realizar dois tipos de investigações.

Em primeiro lugar houvemos por bem estudar a evolução da aglomeração, procurando avaliar os vários fatôres, fases e processos que condicionaram, propiciaram, orientaram e caracterizaram a estruturação interna do organismo metropolitano. Além do interêsse que os aludidos aspectos encerram em si, o estudo evolutivo permite reconhecer a vinculação genética existente entre as várias porções da periferia paulistana e a parte central da metrópole, ou seja a "cidade" de São Paulo no sentido político-administrativo do têrmo. Trata-se de questão, a nosso ver, de suma importância para a caracterização da aglomeração metropolitana. Outrossim, numerosos aspectos atuais se explicam sobremodo em função de heranças passadas, da fase inicial da metropolização, e mesmo de tempos anteriores. Em função do retro-exposto, iniciamos o estudo evolutivo em época imediatamente anterior às primeiras modificações importantes que a grande aceleração

do crescimento urbano provocaria.

A segunda parte das investigações diz respeito à estrutura atual do organismo metropolitano. Procuramos avaliar as funções das várias porções componentes, bem assim as interrelações existentes. Este estudo conduziu à definição e delimitação de zonas caracterizadas pela densidade e disposição da área edificada (área de edificação urbana) e de zonas caracterizadas pela diferente intensidade de integração com a porção central da metrópole, ou seja a cidade de São Paulo em seus limites político-administrativos. Como corolário, tôdas as pesquisas possibilitaram a proposição de delimitações da Grande São Paulo.

Procuramos sempre enfocar mais especìficamente as porções periféricas da metrópole e suas relações com a porção central (ou seja a "cidade" pròpriamente dita).

Para o estudo evolutivo - estudo de Geografia Histórica - recorremos sobretudo a fontes primárias: relatos de viajantes, obras estatístico-noticiosas, almanaques, guias turísticos, relatórios ministeriais e congêneres de secretarias estaduais e de prefeituras, mapas e plantas, fotografias, etc. Para a fase mais recente, estudos geográficos - além de sua inestimável valia como obras de interpretação científica - puderam ser utilizados como fonte primária, retrato da época em que foram elaborados. Igualmente com respeito à fase mais recente, o pesquisador pôde contar com certa experiência pessoal. Trabalhos elaborados - históricos e geográficos - igualmente constituíram fonte por demais preciosa, infelizmente restrita a determinadas áreas, determinados aspectos.

Para o estudo da estrutura atual, procedemos a pesquisas de gabinete e de campo. As primeiras abrangeram compilação e tabulação de dados estatísticos e correlato cálculo de índices, e construção de mapas. Foi um trabalho moroso dada a falta de material elaborado com que contamos: os recenseamentos são pobres em certo tipo de informações, o de 1960 ainda não foi publicado em sua íntegra; por sua vez o material cartográfico é escasso e insuficiente. Dentre os trabalhos de gabinete, dois foram bastante exaustivos, merecendo uma referência à parte.

1) Construção do mapa da área edificada da Grande São Paulo. Não existindo mapa publicado a respeito, não nos restou outra alternativa senão construí-lo, o que seria mais pròpriamente trabalho para um cartógrafo. (Referente a Paris

existem várias edições de mapas desta natureza, inclusive para uso de turistas!).

Para a construção do mapa fizemos a restituição de todos os mosaicos de fotografias aéreas que cobrem a área em estudo (em número de 31, referentes a 1962, as mais recentes que há). Para a representação de detalhes, em vários casos foi necessário consultar as próprias fotografias, dadas as junções nem sempre perfeitas das porções recortadas que compoem os mosaicos. As restituições dos mosaicos foram reduzidas fotograficamente para a escala 1:100.000, procedendo-se depois à junção das várias fotos, com a conseqüente elaboração cartográfica. Infelizmente o mapa resultante, dada a técnica de construção, não encerra grande precisão planimétrica; não obstante serviu a seus desígnios neste trabalho.

2) Compilação de dados referentes a transporte de passageiros por trens e ônibus. A propósito nos estenderemos no texto.

As pesquisas de campo compreenderam o percurso por tôda a área em estudo, comportando observação da paisagem com anotações, entrevistas com agentes estatísticos, prefeitos, populares, dirigentes industriais, etc.

O estudo da situação presente também contou com apôio bibliográfico, consistente quer em estudos elaborados, quer em fontes mais especìficamente informativas: almanaques, edições comemorativas de jornais, levantamentos oficiais, etc. Estamos numa época, em que - face ao interêsse recentemente suscitado, como salientamos atrás - muitos trabalhos, mais restritos em âmbito areolar ou em objeto, estão sendo realizados. Infelizmente, apenas pudemos contar de modo parcial com alguns resultados iniciais destas pesquisas. Se o trabalho por nós realizado, o fôsse alguns anos mais tarde, poderia comtar com maior base em trabalhos elaborados.

Em se tratando o presente trabalho de estudo de síntese, não foi possível nem conveniente realizar investigação de maior detalhe com relação a vários aspectos parciais, que estão a merecer estudos específicos. No texto faremos referência a isto, quando fôr o caso.

Estes volumes encerram o resultado da pesquisa cujo ob

jeto, finalidade, método e processamento acabamos de expor de modo suscinto. O texto consta de cinco capítulos, os quatro primeiros referentes à evolução, o último referente à situação presente.

Cada capítulo do estudo evolutivo retrata uma época, caracterizada por determinados traços comuns. A base territorial utilizada na exposição corresponde à atual Região Metropolitana de São Paulo, a mais extensa das áreas por nós proposta no 5º Capítulo. Vide mapa "Zonas e Delimitações" para avaliar seu âmbito. Em cada capítulo são passados em revista as principais características do período correspondente.

No capítulo referente à situação atual procuramos partir da apreciação analítica, evoluindo para a síntese. Inicialmente examinamos as várias categorias de subúrbio, compreendendo um ensaio tipológico. A seguir veremos as zonas caracterizadas pelos fatos geográficos citados mais acima, para finalmente propor delimitações da Grande São Paulo.

Em tôda a redação procuramos expor os resultados da pesquisa de forma extensiva. Assim fizemos para melhor fundamentar conclusões, interpretações e pontos de vista - essencial sobretudo no estudo evolutivo - e por julgar que vários resultados parciais encerram eventual subsídio para outras pesquisas que vierem a ser feitas. Para favorecer a visão global, cada capítulo do estudo evolutivo é encerrado por uma conclusão parcial, na qual são resumidas as principais características do respectivo período.

Esperamos que êste trabalho auxilie a compreensão do complexo organismo que é a Grande São Paulo e que forneça algum subsídio à geografia geral das metrópoles.

---

1 - Max SORRE - "LES FONDEMENTS DE LA GÉOGRAPHIE HUMAINE" - tome III, pp.291/378.

2 - Pierre LAVEDAN - em "GÉOGRAPHIE DES VILLES", pp.237/247 analisa vários casos.

3 - Pierre GEORGE - "PRÉCIS DE GÉOGRAPHIE URBAINE", p.101.

OS ARREDORES PAULISTANOS EM MEADOS DO SÉCULO XIX

Reconhecida a conveniência de se avaliar as características geográficas que a área em estudo encerrava antes do início do processo de metropolização, resta fixar o período conveniente para tal apreciação. Como se verá no próximo capítulo, no último quartel do século XIX se verificam importantes transformações nos arredores paulistanos, que precedem a metropolização iniciada a seguir. Assim sendo, poderíamos nos fixar no terceiro quartel do século passado, considerando-o como período que antecedeu todo o processo em causa. Contudo, a conveniência de nos apoiarmos em fontes bibliográficas mais amplas recomendou a dilatação do período, de modo a retroceder o seu início à década de 1810. É que durante a primeira metade do século apontado numerosos viajantes percorreram a então capitania, subseqüentemente província de São Paulo, deixando valiosos relatos com preciosas informações acêrca dos arredores paulistanos. O mesmo diga-se a respeito do "Ensaio d'um Quadro Estatístico da Província de São Paulo" do Marechal Daniel Pedro Müller, fonte primária das mais úteis, e que se refere ao ano de 1836.

A cidade de São Paulo de meados de século passado se afigura como extremamente modesta, tanto se a analisarmos em função de seu tamanho atual, quanto se a compararmos com as grandes cidades da época. Infelizmente faltam elementos para conhecermos sua população exata: os levantamentos da época não distinguiam habitualmente a população urbana da rural, como hoje se faz. De qualquer modo, podemos ter uma idéia da reduzida dimensão da cidade através da população das freguesias que a compunham: 9.291 habitantes em 1836 e 19.347 em 1874 (1). A população pròpriamente urbana ainda era inferior a estas cifras, pois as citadas freguesias (2) compreendiam extensas áreas rurais, atingindo em alguns pontos os atuais limites do município de São Paulo, chegando mesmo a ultrapassá-los em outros (3).

Plantas antigas por sua vez retratam a reduzida extensão da cidade na época. Em 1810 a parte compacta da cidade ainda se restringia à extremidade do espigão que constitue o interflúvio Tamanduateí-Anhangabaú, e que corresponde à parte antiga do atual centro paulistano. As atuais ruas Brigadeiro To

bias, São João, Sete de Abril, Consolação, Santo Amaro e Glória constituiam eixos de urbanização que prolongavam linearmente a cidade em algumas direções, sem contudo atingir grandes distâncias (4). O Brás não passava de bairro ainda em desenvolvimento embrionário, separado da cidade pela várzea do Tamanduateí (5). Planta de 1881 mostra já um certo desenvolvimento dos atuais bairros de Santa Ifigênia, Luz, Liberdade, e da atual parte nova do centro (6).

Em vista do exposto compreende-se fàcilmente que a cidade ocupava uma parcela minúscula da área em estudo. Mesmo bairros hoje muito próximos ao Centro, como Bexiga, Santa Cecília, Bom Retiro, Canindé e Moóca ainda não existiam como tais; as respectivas áreas guardavam características rurais.

Na falta de expressão melhor, nos referiremos a tôda a porção da área em estudo externa à cidade de então, como "arredores". Deve-se atentar para o fato, que do ponto de vista funcional, nem tôda a extensão territorial assim rotulada mereceria tal designação face às condições da época retratada.

Propriedades e estabelecimentos rurais

A cidade de São Paulo era circundada por um cinturão de chácaras, que além de fins agrícolas encerravam importante função residencial. Muitos paulistanos ilustres residiam em suas chácaras.

Ernani Silva Bruno que dedica às chácaras paulistanas um capítulo especial, mostra fotografias das sedes de quatro destas chácaras tomadas entre 1860 e 1870. Trata-se das chácaras, Tabatinguera, Mauá, Bresser e Loskiol (7), estas duas últimas no Brás, arrabalde que ao lado do de Santa Ifigênia parece ter-se distinguido, segundo vários relatos de viajantes, nesta forma de ocupação do solo. As fotos mostram o tamanho relativamente grande e a aparência de certo confôrto das casas que lhes serviam de sede.

As chácaras dos arredores imediatos de São Paulo impressionaram a vários viajantes e a Aires de Casal. Saint Hilaire escreve: "Se as habitações muito ricas (fazendas) não são tão comuns nêsse distrito como na maior parte das outras, conta-se ao menos um grande número de chácaras. Exceto nas pro

ximidades do Rio de Janeiro, pouquíssimas vi durante todo o curso de minhas viagens mas nos arredores de São Paulo, estão elas disseminadas por todos os lados, contribuindo singularmente para o embelezamento da paisagem. Muitas delas têm grandes cercados, onde se vêm plantações simétricas de cafeeiros e até as regularmente dispostas de laranjeiras, jaboticabeiras e outras árvores frutíferas"(8).

Zaluar referindo-se especificamente às chácaras do Brás escreve: "É um dos arrabaldes mais belos e concorridos da cidade, já notável pelas elegantes casas de campo e deliciosas chácaras onde residem muitas famílias abastadas ... " (9).

Aires de Casal em sua Corografia Brasílica também se refere ao fato: " Nos seus alegres subúrbios há grande número de quintas ou chácaras, entre cujas árvores frutíferas não são desprezadas nem raras as jaboticabeiras, cujo fruto é formoso e excelente" (10). De modo mais lacônico se manifesta D'Alincourt: "É a cidade cercada de quintas e chácaras, que embelecem os seus subúrbios" (11).

As afirmativas supra transcritas abordam três aspectos: o caráter residencial das chácaras, sua beleza paisagística, e a relativa importância das árvores frutíferas. Os referidos aspectos são destacados também em outras fontes. A citação dos nomes de proprietários, feita em diversas obras, denota o caráter urbano dos mesmos, eis que exerciam profissões urbanas, ou se notabilizaram na história paulistana: Dr. Mello Franco , Brigadeiro Bauman, Marechal Arouche Toledo Rendon, Brigadeiro Jordão, Marquesa dos Santos ...

No tocante a pomares, salienta-se a presença de frutas européias, tais como pêras, maçãs, ameixas, castanhas, nozes, uvas,etc.Saint-Hilaire deparou com tais fruteiras em chácara, que visitou a meia-légua da cidade, para além de Santa Ifigênia (12), o jornal "Correio Paulistano"de 27 de março de 1860 anunciava a venda de chácara como tais características na rua da Tabatinguera (13).

Alice Pifer Canabrava em seu estudo sôbre as chácaras paulistanas inicia a visão retrospectiva a partir da época compreendida entre 1885 e 1890 (14).Como não devem ter ocorrido modificações fundamentais entre a época que ora nos interessa e a supra mencionada no tocante às características essenciais das chácaras que se conservaram como tais, julgámos oportuno aduzir as afirmativas da autora a propósito das funções das chácaras .

Diz ela: " Talvez o característico mais importante da chácara , na aurora do período republicano, é que ela serve habitualmente como residência da família, pròpriamente da família aristocrática paulista e, em geral, da família de recursos" (15).Mais adiante A.P.Canabrava se refere aos pomares: "Nos anúncios correspondentes aos seis anos indicados apenas encontramos oito chácaras onde se indicava a existência de hortas. Parece-nos que o cultivo de verduras e legumes não havia se generalizado , pois somente com o incremento da imigração estrangeira é que se desenvolveu. Porem as referências sobre a existência de árvores frutíferas aparecem com tal freqüência que podemos considerar como o elemento mais comum da paisagem das chácaras paulistanas no fim do século XIX. O maior número de anúncios refere-se as árvores de fruta de um modo geral, mas os que trazem uma discriminação que revela variedade (laranjeiras, jaboticabeiras, ameixeiras, pessegueiras, figueiras, limoeiras, cerejeiras, carambo-leiras, grumixameiras, macieiras, pereiras, mamoeiras, etc.)que parece indicar a preocupação apenas do abastecimento da família e não uma exploração comercial do pomar" (16).

Acreditamos que a autora tenha razão quanto ao destino da produção, mesmo porque os aristocráticos proprietários de chácaras provàvelmente constituíssem a maior parcela da classe social mais favorecida, dotada de poder aquisitivo para dispor de uma dieta mais variada. Não obstante,parte da produção frutícola seria provàvelmente vendida na cidade. Kidder referindo-se a uma propriedade no Ipiranga -aparentemente com características de chácara, escreve: "Produzia pêssegos, maçãs e outras frutas comuns ao país, que cultivadas tão perto da cidade,eram facilmente vendidas "(17). Saint-Hilaire ao caracterizar a população da cidade de São Paulo afirma que "se contam também várias pessoas que vivem da venda de legumes e frutas cultivadas em suas próprias chácaras "(18). Pelo visto parece que a finalidade comercial não estava completamente ausente da produção de frutas nas chácaras dos arredores paulistanos.

Por tudo que acabamos de ver pode-se afirmar que as chácaras formavam um cinturão de características funcionalmente suburbanas em torno de São Paulo. As mesmas não constituiam contudo o único fato geográfico na faixa por elas dominada. O próprio Zaluar continua a sua descrição do Brás, salientando que ao lado das elegantes casas de campo e deliciosas chácaras existem "alguns casebres e ranchos menos aristocráticos" (19).

Têm grande importância na faixa em questão vários estabelecimentos relacionados à circulação levada a efeito pelos toscos caminhos que convergiam para a capital, tais como pousos de tropa e vendas, como veremos adiante.

Em meio às chácaras foram localizados também os primeiros cemitérios desvinculados territorialmente das igrejas:em 1851 foi inaugurado o dos Protestantes e em 1858 o da Consolação (20). Igualmente por motivos de vizinhança repulsiva foi instalado fora da cidade, mas na várzea do Tamanduateí -relativamente escassa em chácaras, o "hospital de lázaros" aí implantado em 1805 (21).

Em sentido oposto, uma das chácaras mais expressivas, a Mauá, depois denominada Charpe, e que no futuro seria loteada para dar lugar ao atual bairro dos Campos Elíseos ,abrigou sucessivamente dois colégios: o Colégio Dolgado em 1849 e o Colégio Ipiranga em 1875, tendo no período intermediário servido de residência a um bispo, o que novamente ilustra a função residencial das chácaras (22).

Outrossim, segundo Silva Bruno, desde meados do século XVIII já se verificava o desmembramento de algumas chácaras, em favor da expansão urbana. Contudo o mencionado autor, ao estudar o período 1828/1872 salienta que " mantiveram-se de pé , com tôdas as suas terras, muitas chácaras localizadas nos bairros de Santa Ifigênia, do Bom Retiro, do Brás, da Consolação,da Liberdade, do Cambuci da Móoca, do Pari, da Barra Funda, da Água Branca, do Higienópolis, da Vila Buarque" (23).

Em trabalho de autoria de Odilon Nogueira de Matos figura reprodução de mapa intitulado: "São Paulo - Chácaras, Sítios e Fazendas, ao Redor do Centro ,(desaparecidas com o crescer da cidade) ",o qual apresenta, embora com lacunas, a estrutura fundiária da área hoje ocupada pela cidade de São Paulo(24). O mapa não se refere a determinada época, mas através de datas inseridas em seu conteúdo infere-se que traduz situações compreendidas entre os anos de 1769 e 1900. Algumas propriedades figuram com os nomes de seus titulares, outras com a designação"chácara", "sítio" ou "fazenda", seguida do toponímico ou do nome do proprietário. Analisando a localização destas propriedades , constata-se que esquemàticamente as chácaras formam um bloco relativamente compacto, que circunda a cidade, estendendo-se até os atuais bairros da Ponte Grande, Pari, Brás, Móoca, Cambuci , Vila Mariana, Jardim Paulista, Vila Américia, Santa Cecília,Bar

ra Funda e Bom Retiro. Isoladamente aparecem outras, sobretudo no quadrante Leste. Externamente a êste "cinturão de chácaras " figuram no mencionado mapa várias propriedades com o título de "sítio" e "fazenda", numerosas, sobretudo a Oeste, Norte e Nordeste, onde várias são contíguas entre si. Esta mudança de nomenclatura, corroborada pelas crônicas dos viajantes, corresponde a uma alteração das funções : trata-se agora de estabelecimentos mais extensos, cujo fito principal é a produção agro-pecuária. É óbvio que não há uma exata correspondência entre o têrmo "chácara", e a sua importante função residencial, nem entre os do "sítio" e "fazenda" e a função predominantemente agro- pecuária. As próprias designações dos estabelecimentos parecem em alguns casos não serem muito precisas. Assim é, que a propriedade do Cel. Anastácio de Freitas Trancoso, localizada à margem direita do Tietê na porção fronteira ao bairro homônimo (25), é citada como "fazenda" (da Ponte ou do Anastácio) por Affonso A. de Freitas (26) e citada como "chácara" por Ernani da Silva Bruno (27). Este autor dá também a alcunha de sítio à propriedade normalmente citada como Chácara do Carvalho, nome êste que se perpetua até hoje em uma das ruas que surgiram na área outrora ocupada por aquela propriedade.

Muitas das "fazendas" e "sítios" pertenciam igualmente a pessoas residentes em São Paulo. Saint Hilaire comenta a propósito da composição da população paulistana: "Funcionários de tôdas as ordens, operários de diversas categorias, um grande número de mercadores, proprietários de casas urbanas, proprietários de bens rurais que, ao contrário dos de Minas Gerais não moram em suas fazendas, compoen a população da cidade de São Paulo ..." (28). Sem dúvida pode se considerar exagerado o tom categórico da afirmativa; de resto, é provável, que muitos dos fazendeiros residentes em São Paulo, aos quais Saint-Hilaire alude, tivessem suas propriedades não nos "arredores" da cidade, mas no interior da província. Contudo o número dêstes não deve ter sido tão elevado quanto posteriormente, em fins do século XIX, quando a cidade se transformava naquilo que Pierre Monbeig denominou de "capital dos fazendeiros", e a que Ernani da Silva Bruno chamou de "metrópole do café" (29).

A fazenda do Jaraguá, que se estendia ao redor do môrro homônimo foi visitada tanto por Mawe quanto por Kidder. Por ocasião da passagem do primeiro, pertencia ao governador da ca-

pitania (30), e quando visitada pelo segundo era de propriedade de uma "dona Gertrudes", que "residia numa das melhores casas da cidade", e que ainda possuia outras fazendas segundo o testemunho do próprio Kidder (31). Já o coronel Anastácio, proprietário da fazenda da Ponte ou do Anastácio (referida acima), residia na mesma em seus anos de velhice, segundo nos conta Kidder: "..... na época em que o conhecemos, já com a provecta idade de oitenta e seis anos, gozava do "otium cum dignitate"em seu retiro agrícola" (32).

Muito mais numerosos eram contudo os estabelecimentos agrícolas cujos responsáveis residiam no local. Saint-Hilaire, deixa entrevê-lo com relação à fazenda Carapicuva (nas proximidades da aldeia de Carapicuiba) e à fazenda ou sítio do Itaquê (nas proximidades da atual Jundiaí), esta última de propriedade de "indivíduo de sangue mesclado"(33).

Referências feitas às vilas de Jundiaí e Santo Amaro também denotam o caráter predominantemente rural dos agricultores das redondezas, uma vez que em ambos os aglomerados a maior parte das casas pertencia a agricultores que as procuravam apenas nos domingos e em dias de festas religiosas (34). Narrativas deixam entrever o mesmo com relação às freguesias de Nossa Senhora do Ó e Penha de França, que apresentavam um pequeno número de casas nas sedes, contrastando com o grande número daquelas dispersas pela zona rural. Com relação à freguesia de Nossa Senhora do Ó, D'Alincourt assim se manifesta: "... suas fazendas e moradas são distantes umas das outras, e sòmente há um pequeno número de casas perto da igreja " (35). Saint-Hilaire assim descreve a Penha: "O referido vilarejo propriamente dito compõe-se de um pequeno número de casas, mas muitas habitações mais ou menos importantes e casas de campo (fazendas, sítios e chácaras) dêle dependem" (36). O mesmo deve ter sido a regra nas demais unidades administrativas.

Uma situação fundiária especial fôra em tempos anteriores à que nos interessa no momento, a das terras pertencentes aos aldeamentos indígenas e às fazendas jesuíticas (37). Como se sabe,nos arredores de São Paulo haviam existido vários dêstes aldeamentos, a seguir:Guarulhos, São Miguel, Itaquaquecetuba, Pinheiros, Itapecerica, Embu, Carapicuíba e Barueri. Santo Amaro e Nossa Senhora do Ó conheceram origem similar, em certo sentido, mas já haviam perdido as características correlatas.Do ponto de vista administrativo e fundiário, os aldeamentos se dis

tinguiam em duas categorias: aldeias do Padroado Real e aldeamentos estabelecidos em fazendas dos jesuitas. Estão no primeiro caso Guarulhos, São Miguel, Pinheiros e Barueri, e no segundo Itaquaquecetuba, Itapecerica, Embu e Carapicuíba (38). Em ambos os casos os aldeamentos dispuseram de terras destinadas ao cultivo dos índios. Estas haviam sido de propriedade coletiva dos índios no caso das "Aldeias do Padroado Real" e de propriedade da Companhia de Jesus no caso dos aldeamentos sitos em suas fazendas (39). Petrone chama a atenção para o fato, de as terras pertinentes aos aldeamentos indígenas terem caracterizado um verdadeiro cinturão em torno de São Paulo (40).

Ora, na época que nos interessa, ou sejam os dois quarteis intermediários do século XIX, os aldeamentos de índios já haviam perdido oficialmente esta característica desde 1803, e estavam em franca decadência, com excessão de Guarulhos, que já há mais tempo se transformara em povoado de população branca e mestiça (41). Mas mesmo antes da data supra já vinha se verificando a invasão das terras dos aldeamentos. Já em 1604, apenas vinte e quatro anos após a concessão de terras aos aldeamentos de Pinheiros e São Miguel, os índios haviam reclamado contra a invasão das mesmas (42). Petrone cita em seu trabalho numerosos casos de espoliação de que foram alvo as terras dos aldeamentos indígenas no decorrer de sua existência, para o que contribuiu muito a imprecisão de seus limites. Quando os aldeamentos foram emancipados, poucas terras lhes restavam. Em alguns casos a espoliação chegara a ser total. É o que afirma por exemplo Saint-Hilaire com referência a Pinheiros: "Em 1823 a expoliação dos indígenas de Pinheiros estava completamente consumada e pode ser que o estivesse desde muito antes; intrusos ocupavam tôdas as terras que a esses infelizes pertenciam ... "(43).

Por outro lado os jesuitas já haviam sido expulsos desde a época da administração pombalina. Além das fazendas em que se localizavam os aldeamentos de Itaquaquecetuba, Itapecerica, Embu e Carapicuiba, a Ordem havia sido detentora de outras propriedades. O já citado mapa "São Paulo - Chácaras, Sítios e Fazendas, ao redor do Centro (desaparecidos com o crescer da cidade)"(44) assinala como tais: Fazenda Santana, Sitio do Pacembú, Sitio do Buraco, Sitio do Butantan, Sitio da Lapa, Sitio do Embongava. Com a expulsão houve o confisco dos bens jesuíticos. A Fazenda Santana foi anexada à Coroa, e teve as suas terras pos-

teriormente distribuidas em sesmarias, com excessão da sede e terrenos contíguos, que continuaram de domínio público (45). A anexação à Coroa não se verificou contudo de maneira clara em todos os casos. Em 1828, o conselheiro suplente Antonio Bernardo Bueno da Veiga se manifesta contra a idéia de se repartir as terras das aldeias jesuíticas de Itapecerica, Embu e Carapicuiba para fins de colonização, alegando que"os bens Jesuíticos ainda não se achem por Lei encorporados aos Nacionaes, tanto assim que nas Junctas da Fazenda Publica existe estabelecido um cofre denominado Jesuítico" (46).

Proprietária de terras era também a Ordem Carmelitana de São Bento, possuidora das fazendas São Caetano e São Bernardo (47).

Na época que estamos retratando já se havia tentado uma experiência de colonização oficial, através da criação da malograda "colônia de Santo Amaro", instalada em 1829 no chamado "sertão de Santo Amaro", em área atualmente compreendida no distrito de Parelheiros. Os colonos eram todos alemães, que aí se estabeleceram após longas hesitações e indecisões a propósito do lugar em que deveria ser implantada a dita colônia. Edmundo Zenha em seu minucioso estudo narra as peripécias pelas quais passaram os colonos desde a sua chegada ao país até a instalação do núcleo colonial, durante um período de quase dois anos (48). Em conseqüência das marchas e contramarchas, apenas 94 famílias das que vieram resolveram se instalar aí, enquanto outras haviam por conta própria comprado terras em diversas áreas, sobretudo nos sertões de Itapecerica. Várias fontes, citadas por Zenha e Raffard mostram que a dispersão de acentuou, havendo cada vez menor número de habitantes na colônia. O número de famílias remanescentes era de dez em 1846, de nove em 1847, de cinco em 1855 e de duas ou três em 1859 (49). Não desejamos aqui nos estender a propósito dos méritos e resultados desta primeira tentativa de colonização, mas voltaremos a abordar a questão sob outro ângulo mais adiante.

Além de chácaras, sítios, fazendas, terras de ordem religiosa, e lotes coloniais, havia ainda, grandes extensões de terras devolutas. Raffard, em época posterior à que retratamos, ou seja em 1890, menciona o fato, dizendo haver 1.000 requerimento para a sua consessão. Mesmo nas proximidades da cidade havia terras devolutas, como no Ipiranga (50).

De resto, parece que a propriedade fundiária nem sem-

pre era bem definida e delimitada. Por um lado havia os "intrusos" (51), que se estabeleciam tanto em terras dos antigos aldeamentos, quanto nas devolutas. por outro lado pairavam dúvidas a respeito da propriedade de algumas terras. É expressiva a respeito, a visita que fez o diretor da colônia de Santo Amaro ao local que posteriormente a abrigaria. Zenha o relata: "Indagando pela redondeza sôbre a propriedade das terras visitadas, colhera o diretor informações vagas, dizendo uns que as mesmas eram de índios, outros que eram da igreja. Os terrenos vizinhos ao local estavam invadidos por intrusos que nêles mantinham gados daninhos. Não tinham título algum "(52).

A indefinição fundiária se associava às vêzes a prática da rotação de terras pelo sistema itinerante da "roça". Antes de se delimitar os lotes destinados aos colonos alemães de Santo Amaro, constatou-se ser necessário "proibir que os nacionais continuassem a abrir roças em qualquer lugar da área a ser dividida, como tinham, aliás, por costume fazer nas terras devolutas"(53).

Aliás o sistema de "roça" fôra largamente empregado pelos indígenas dos aldeamentos, como mostra Petrone, que cita vasta documentação referente à época anterior à sua extinção, verificada em 1803 (54). É de se supor que os indígenas continuassem a proceder assim ao longo da época que ora nos interessa enquanto dispusessem de terra para fazê-lo. Os índios aldeados aliás nada mais faziam do que seguir o sistema de cultura tradicional de seus ancestrais, sistema êste assimilado pelo colonizador europeu, e que continuaria sua existência grandemente em função dos mestiços de ambas as raças.

Produções e atividades agro-pecuárias

A produção agrícola era bastante variada nos arredores de São Paulo, mas não se distinguia quer por sua quantidade, quer por sua qualidade, apresentando em ambos os sentidos uma posição modesta com relação a de outras áreas da província.

Eis o que diz Saint-Hilaire a respeito do município de São Paulo, extensíssimo então: "O distrito de São Paulo é tido como um dos menos férteis da província, produz entretanto com maior ou menor abundância arroz, feijão, milho e farinha de man

dioca. Produz também chá, pouco café, pequena quantidade de algodão e fumo, muitos legumes e frutas, fabrica-se aguardente de cana de açucar (cachaça), criam-se gado vacum, porcos, muares, carneiros e sobretudo cavalos. As bananeiras e a cana de açucar não se desenvolvem bem, devido à elevação do solo e a pouca intensidade do calor médio" (55).

Aires de Casal também salienta os problemas climáticos e alude à má qualidade da produção: "As laranjas não são boas, e as árvores que as produzem, queimam-se nos anos de muita geada: o mesmo acontece aos cafezeiros, às bananeiras, às mandiocas e à cana de açucar. As limas são gabadas: as maçãs, jinjas, pêssegos, marmelos e ameixas não são de boa qualidade"(56).

John Mawe, pelo contrário, se mostra impressionado com a quantidade, qualidade e variedade das produções agrícolas dos arredores de São Paulo, o que o levou a tirar conclusões favoráveis a respeito da fertilidade do solo. Semelhantes impressões favoráveis colheu o citado viajante a propósito da pecuária, bem como do abastecimento da capital em gêneros alimentícios, a respeito do que ainda salienta os baixos preços cobrados ao consumidor (57). Infelizmente Mawe não deixa bem claro o que entende por "country around São Paulo", que talvez abranja uma área muito maior que aquela que estamos focalizando, mesmo por que em outra altura fala em "outskirts of São Paulo" ao se referir aos índios dos antigos aldeamentos.

O "Ensaio d'um Quadro Estatistico da Província de São Paulo" do Marechal D.P.Müller traz as produções e o número de cabeças de gado por município, referentes provàvelmente ao ano de 1836 (58). Com as informações referentes ao município de São Paulo e vizinhos pudemos organizar o seguinte quadro, em que figura também a produção total da província, para fins comparativos. Note-se que na época a província se compunha dos atuais estados de São Paulo e Paraná. Tenha-se em mente também que sobretudo os municípios de Mogi das Cruzes e Jundiaí abrangiam extensões enormes, incluindo as áreas correspondentes aos atuais municípios de Salesópolis, Vinhedo e Itatiba, não integrantes da área em estudo.

I.

PRODU E REBAN	Total Arredores São Paulo	Total Província	% Prod. Arredores Província
Café	68.431	588.136	12%
Aguar	5.760	46.728	12%
Arroz	8.191	341.220	2%
Farin	18.359	79.765	23%
Feijã	26.825	237.116	11%
Milho	169.431	3.870.020	4%
Azeit	34	666	5%
Fumo	415	11.773	4%
Algod	3.081	9.282	33%
Chá	660	1.970	34%
Batat	92	92	100%
Açuca	12.480	563.108	2%
Porco	4.028	69.158	6%
Gado	1.986	11.400	17%
Gado	271	2.268	12%
Gado	2.133	35.573	6%
Gado	508	5.799	9%
Rapad	.....	46.300	...
Marme	30	30	100%
Pano	600	600	100%
Telha	80.000	92.000	87%
Cal	5	1.232 1/2	1%
Valor	374:035$465	4.766:918$493	8%

* can
Fon

A tabela nº 4 do "Ensaio d'um Quadro Estatístico" do Mal. D.P.Müller enumera os "Estabelecimentos de agricultura existentes nos distritos", trazendo os seguintes dados a propósito dos municípios em questão:

"Cidade de S.Paulo: Alguns pequenos engenhos de distilar aguardente, 24 fazendas de criar, 3 fazendas de café".

"Santo Amaro: Sitios em que variadamente plantão".

"Parnaiba: 35 engenhos de assucar, destes são 19 engenhos pequenos de rapaduras e aguardente, 1 forno de cal , 10 fazendas de criar".

"Mogy-das-Cruzes: 8 distilarias de aguardente, 38 fazendas de café".

"Jundiahy: 29 engenhos de assucar, com distilação de aguardente, 1 fazenda de criar" (59).

O próprio confronto entre as duas tabelas demonstra a existência de lacunas e contradições no Censo de Müller. Note-se a elevada produção de café apontada para o município de Parnaíba e que segundo os dados do censo apenas é ultrapassada pela dos municípios de Bananal, Areias e Pindamonhangaba.No entanto,na relação dos "estabelecimentos de agricultura existentes nos distritos",não figura sequer uma fazenda de café no município. O confronto com outras fontes denota outras falhas.Assim, a omissão com relação ao gado no município de Santo Amaro constitue erro, pois o citado trabalho de Edmundo Zenha patenteia a existência de criação no município (60). Outro absurdo é a mencionada existência de apenas seis muares no município de Jundiaí, quando na ocasião uma das principais funções desta vila era o comércio de muares, com que eram supridas as tropas, e de que nos não testemunho os viajantes que por ela passaram (61). Aliás o próprio autor do "Ensaio d'un Quadro Estatísti - co" em advertência preliminar esclarece, que "não convém depositar-se inteira confiança nos dados estatísticos, que servirão de base ao presente ensaio, e que apenas se deverá contar com alguma aproximação à verdade", explicando os problemas tidos com a obtenção de dados "remetidas pelas Autoridades locais"...(62).

Assim sendo, o censo de Müller permite apenas uma visão geral a propósito das produções agrícolas e rebanhos. Por outro lado, os "Apontamentos de Manoel Eufrazio de Azevedo Marques (63),referentes ao ano de 1876,não contribuem para um co

nhecimento melhor do assunto, pois apesar de ser a obra bastante minuciosa em dados demográficos e educacionais, é extremamente lacônica com relação às produções, não trazendo informações quantitativas a respeito. De qualquer modo, as produções citadas por Müller são de uma maneira geral corroboradas por relatos de viajantes.

Aos produtos citados no quadro acrescente-se um importante ítem: o da produção extrativa vegetal que existiu no município de Santo Amaro, onde segundo afirma Müller em outra parte do seu "Ensaio" muitos moradores "se ocupam em cortar, e aparelhar madeira, e fazer carvão" (64).

O exame do quadro elaborado ressalta alguns fatos dignos de nota a propósito da produção agrícola dos arredores de São Paulo:

1) É expressiva a participação dos arredores paulistanos na produção de farinha de mandioca, correspondendo a 23% da produção provincial. Trata-se como é sabido de cultura tradicional indígena, e típica da agricultura "caipira", característica da área. Em posição mais modesta mas ainda expressiva figuram o feijão com 11% da produção e a aguardente com 12%. Esta por sinal é citada amiúde pelos vários viajantes, parecendo ter caracterizado os arredores paulistanos de um modo geral.

2) Os arredores paulistanos são responsáveis pelo total de batatas produzidas na província, figurando como único município produtor o de Santo Amaro. Edmundo Zenha associa o fato à colonização alemã, salientando tratar-se de "cultura típica do imigrante alemão" (65).

3) A periferia paulistana se apresenta de maneira destacada com relação à cultura do algodão, concorrendo com 33% da colheita provincial. Supomos, que o algodão recenseado em Parnaíba tenha sido produzido no domínio do antigo aldeamento indígena de Barueri. Aí, no ano de 1803, segundo Petrone, a cultura do algodão era uma das mais significativas (66). Viajantes que percorreram a vila de Parnaíba (Irmãos Andrada) e a periferia ocidental ou oriental do município, como Saint Hilaire e outros não mencionam a cultura.

O algodão mogiano é mencionado tanto por Saint- Hi-

laire quanto por Zaluar. O primeiro viajante citado, que percorreu o município em 1822 relata que "a cultura do algodão era a que mais ocupava os habitantes das redondezas" (67). Alguns anos antes Aires do Casal se pronunciava de modo semelhante: "... seus moradores cultivam víveres, criam gado, e fazem grandes plantações de algodoeiros cuja produção faz a sua riqueza" (68). Contudo em 1860 quando por lá passou Zaluar, o café havia suplantado o algodão em importância: "A sua maior cultura é a do café que nos dizem ter tido ùltimamente algum desenvolvimento" (69).

A cultura do algodão, tanto em Mogi, quanto em Barueri se associava geogràficamente a um artesanato textil relativamente importante, como veremos mais adiante.

4) A cultura do chá conheceu também um desenvolvimento apreciável nos arredores de São Paulo contribuindo em 1836 com 34% da produção provincial. Trata-se de uma cultura nova, que segundo Müller começava "a ser de grande interesse" (70). A mesma parece ter sido iniciativa vanguardeira de destacados cidadãos paulistanos. Segundo Paulo Cursino de Moura, a cultura foi introduzida por José Arouche de Toledo Rondon, uma das pessoas mais célebres de então (71). Em pleno vale do Anhangabaú, a cultura era praticada na chácara da Baronesa de Tatuí, verificando-se também o fato em outras chácaras contíguas à cidade (72). O já mencionado coronel Anastácio cultivava o chá em sua fazenda, às margens do Tietê, na porção fronteira ao atual bairro homônimo (73). O capitalista John Maxwell Rudge igualmente se dedicava a esta atividade, na Fazenda Morumbi, de sua propriedade (74). Kidder e Fletcher viram ainda "grandes e produtivas plantações de chá" nas proximidades de São Bernardo" (75). Arnold e Avé-Lallement também se referem a estas (76). Trata-se sem dúvida de uma das culturas mais típicas dos arredores paulistanos, na época. Odilon Nogueira de Matos referindo-se especificamente ao então extenso município de São Paulo, assim se manifesta a propósito: "A cultura do chá constituia, sem nenhuma dúvida uma das riquezas do município ..." (77).

5) O açucar,que constituía na ocasião do censo de Müller o principal produto agro-industrial de exportação da província, tinha uma expressão quase nula nos arredores de São Paulo, ainda assim circunscrito às porções mais periféricas dos mesmos, quais sejam os municípios de Mogi das Cruzes e Jundiaí.

O café,que no decorrer do século irá substituir o açúcar como principal produto de exportação,aparece com certo destaque no quadro retro apresentado, apenas graças à produção consignada pelo censo de Müller ao município de Parnaíba. Ora, consideramos esta cifra exagerada, pois a vila de Parnaíba estava decadente de há várias décadas, e nenhum historiador que tenha dedicado uma monografia à localidade menciona uma eventual retomada do progresso urbano, o que de resto a fisionomia atual da cidade também não demonstra (78). Ora, uma produção cafeeira semelhante teria certamente provocado tal revitalamento da cidade, como aconteceu alhures. Dos viajantes cronistas da primeira metade do século XIX apenas os irmãos Andradas visitaram a vila de Parnaíba e a porção central do município. Fizeram-no em 1820 ; além de não mencionarem o café, dizem textualmente: "Quanto à agricultura reduz-se à mandioca, milho, feijão, cana de que fazem açucar, aguardente e rapadura"(79). Saint-Hilaire cruzou a periferia ocidental do município, área hoje compreendida no município de Araçariguama,e a sua periferia oriental, hoje município de Cajamar. Esta foi também percorrida por D'Alincourt e Kidder, respectivamente em 1819 e 1839, e por Zaluar e von Tschudi, em 1860. Nenhum dos citados viajantes menciona a ocorrência da cafeicultura nas citadas porções de Parnaíba. Todos êstes fatos nos levam à conclusão de que a cafeicultura parnaibana deve ter sido modesta, sendo o dado de produção de Müller errado.

Constata-se então que o café apresenta a mesma característica locacional da produção açucareira, apresentando-se apenas na extrema periferia dos arredores paulistanos: Mogi das Cruzes e Jundiaí. Nêste município a produção em 1836 ainda é insignificante, irá se acentuar sobretudo após 1860, quando havia decaído no lugar a agro-indústria açucareira. Em Mogi das Cruzes, a produção já é apreciável em 1836 e cresce até meados do século, de-

caindo depois (80). A mencionada evolução se inscreve dentro do processo geográficamente mais amplo da marcha para Oeste do café, sobejamente conhecido e estudado. Convém citar a propósito os trabalhos de Sérgio Milliet (81), José Ribeiro de Araújo Filho (82) e Ary França (83). É muito ilustrativa a propósito a série de mapas retratando as áreas cobertas pela cafeicultura em vários anos expressivos, contida na obra de Ary França (84). Os mesmos retratam o contôrno pelo norte dos arredores paulistanos que o avanço da cultura cafeeira descreveu, deixando de afetar a porção mais central, mais característica, dos mesmos.

De maior interêsse para a caracterização dos arredores paulistanos na época, será o exame mais detido dos destinos dados à produção agrícola, pecuária, agro-industrial e extrativa.

Como veremos, os "destinos da produção" dos arredores paulistanos podem ser enquadrados em quatro categorias:

1) Exportação

2) Auto-consumo dos produtores ("culturas de subsistência")

3) Abastecimento da cidade de São Paulo

4) Manutenção e abastecimento das tropas em animais e gêneros alimentícios.

No tocante à primeira categoria (Exportação) se destacam o açúcar e o café. Em 1836 ambos os produtos detinham 84% das exportações efetuadas pelo pôrto de Santos, o que corresponde à característica típica das economias tropicais exportadoras de "produtos de sobremesa". O açúcar detinha uma liderança nítida, correspondendo sua exportação naquele ano ao valor de 1.180:115$514, contra apenas 266:588$169 referentes ao café (85). Esta proporção se modificaria completamente no decorrer dos dois quartéis intermediários do século. Em 1882/3 o café exportado ascendia ao valor de 34.114:749$426, enquanto não houve no referido ano fiscal nenhuma exportação de açúcar. No ano fiscal 1884/5 a mesma voltaria a figurar, mas não ultrapassaria a insignificância de 9$600 (86).

Ora, vimos acima quão modesta era a participação dos arredores paulistanos na produção de café e açúcar, sobretudo da parte mais central, mais característica da área. O café e o açú-

car provinham em seu essencial de outras porções do estado; as culturas comerciais de exportação eram pouco expressivas nos arredores paulistanos.

No tocante à segunda categoria de "destino da produção" (auto-consumo dos produtores) veremos que ao contrário do que acontece com a categoria anterior, esta acha-se representada com certo destaque nos arredores paulistanos. Compreende tanto as chácaras, cuja produção frutícola se destina em grande parte à alimentação da família do proprietário, quanto estabelecimentos exteriores ao cinturão das chácaras, pertencentes a modestos lavradores. A propósito existem algumas citações.

O cultivo de subsistência é mencionado por dois autores com relação à freguesia de Nossa Senhora do Ó, cujo território compreendia as terras dos atuais subdistritos paulistanos de Limão, Nossa Senhora do Ó, Brasilândia, Pirituba, Jaguara, e distritos de Jaraguá e Perus. Diz Luiz D'Alincourt: "Os habitantes desta Freguesia cultivam a cana de açucar para extrahirem aguardente, o que forma o principal ramo do seu negócio, colhem café, mandioca, algodão, plantam milho e legumes, quanto baste para o seu consumo (87) . Azevedo Marques em seus "Apontamentos" se pronuncia de maneira semelhante: "O terreno é próprio para a lavoura da cana e criação de animais no que ocupam-se os moradores e na plantação de cereais para o consumo "(88). Saint Hilaire menciona o fato com relação ao lugar conhecido por Itaqui, sito nas lindes dos atuais municípios de Barueri e Jandira. Vários dos moradores locais "pouco abonados, só possuiam pastagens, cultivavam apenas para satisfação da subsistência dos próprios familias" (89).

O abastecimento da cidade de São Paulo (terceira categoria enumerada do "destino da produção") assumia grande importância entre as atividades agro-pecuárias e extrativas dos arredores de São Paulo. Variadas citações atestam-no.

O sueco Gustavo Beyer, que percorreu os arredores paulistanos em 1813, assim se manifesta a respeito: "Os camponezes nas proximidades da cidade têm por principal industria a criação de gallinhas e de porcos que em grandes quantidades condusem para a cidade. Fornecem, o mercado também de uvas, ananas, pecegos, goiabas, maçãs, pêras, marmellos, e o fruto do pinheiro da terra que assam e comem como castanhas"(90).

D'Alincourt tratando dos arredores do pico do Jaraguá assim se manifesta: "Os moradores criam gado vacum e mandam dia-

mente vender à Cidade grande porção do leite ..."(91).

Azevedo Marques em seus "Apontamentos", cujas informações refletem a década de 1870, diz com relação ao Embu: " Os seus moradores ocupam-se no cultivo de cereais com que abastecem a capital", e com relação a Santo Amaro: "A lavoura dêste municipio é de cereais com que abastece o município da capital, assim como exporta madeira, carvão e pedra de cantaria"(92). Também o viajante Avé-Lallemont assim se pronunciara com relação à área em foco: "Em tôda a região de Santo Amaro e especialmente ao oeste dela, no lugar Itapecerica, vivem numerosos colonos que ganham largamente a vida na produção de legumes e batatas que fornecem a São Paulo, bem como na venda de madeira e tábuas ..." (93).

A referida função da área de Santo Amaro é mencionada no estudo histórico de Edmundo Zenha: "De meados do século passado para diante, Santo Amaro era considerado como o celeiro da Capital. Todos os gêneros de primeira necessidade consumia-os o paulistano comprando-os do santamarense" (94). Os capitalistas que desejavam obter a concessão da ferrovia que iria ligar São Paulo a Santo Amaro, em seu prospecto publicado em 1883, argumentavam, provàvelmente com algum exagêro em vista da finalidade do mesmo: "A villa de Santo Amaro é a chave de um districto que com razão, é chamado o celleiro da capital, pois que seguramente metade dos viveres que são aqui consumidos são d'aquella procedencia",e, mais adiante: "A exportação consiste em madeiras de construcção, lenha, pedra de cantaria e bruta, viveres, aguardente de milho, gallinhas, ovos, algum toucinho e poucos carneiros".(95).

A expressão "celeiro da Capital" fôra já empregada em 1838 por Müller em seu "Ensaio", mas referindo-se a outra área, por sinal um pouco mais afastada de São Paulo: "As Povoações ao Norte, Bragança, Atibaia e Nazareth são, por assim dizer, os celleiros da Capital, cultivão o feijão, milho e arroz, e crião Porcos"(96).

Também a bacia do rio Tamanduateí se distinguiu no abastecimento paulistano, pois através dêste rio chegavam a São Paulo "mercadorias das roças ribeirinhas e das olarias da fazenda de São Bernardo" segundo nos conta Antonio Egidio Martins(97). Informação semelhante nos dá a respeito Paulo Cursino de Moura , segundo o qual as canoas que navegavam o rio vinham "da fazenda de São Bento, e de outros lugares mais próximos, das quais traziam frutas, etc."(98). Já mencionámos atrás uma referência de Kidder a um estabelecimento do Ipiranga (sito portanto na área em

foco), que fornecia gêneros alimentícios à cidade.

Como se vê, o abastecimento de São Paulo era a base de sustento de numerosas atividades agro-pecuárias e extrativas, que em várias partes adquiriram grande expressão, para as condições da época.

Apontámos também como importante destino da produção agro-pecuária a "manutenção e abastecimento das tropas em animais e gêneros alimentícios". São numerosas as referências a tal atividade, o que permite aquilatar o vulto que conheceu. O fato se relaciona ao meio de circulação, da época, em que predominavam sobremaneira as tropas de burro, carentes de grande quantidades de animais para o transporte, e de alimentos para o sustento durante as longas viagens.

Nos arredores paulistanos, Jundiaí detinha um papel destacado nêste setôr. Escreve a propósito Saint.- Hilaire: "Quasi tôda a região por mim percorrida para alcançar o rancho da Ponte, na propriedade do capitão-mor de Jundiaí, a essa autoridade pertencia, e em sua fazenda é que eram organizadas quasi tôdas as caravanas que iam de São Paulo a Cuiabá e Goiaz. Durante a estação das viagens, comprava o referido capitão-mor um milheiro de muares ou mesmo maior número, na vizinha vila de Sorocaba, que é o entreposto dêsse gênero de comércio, vendendo-os em seguida, por lotes, aos chefes de caravanas; e, ao mesmo tempo, lhes fornecia provisões, e lhes arranjava camaradas. Cada caravana encontrava em suas terras certa extensão de terreno, onde podiam pastar os animais de que se compunham, e um rancho isolado, junto ao qual havia um espaço, em que tinham sido fincadas longas estacas dispostas em forma de xadrez. Nesse local é que eram reunidas as mercadorias destinadas a ser transportadas e que se preparavam as cargas dos muares, os quais ali mesmo eram ferrados e carregados no momento de partir. O rancho e as pastagens, onde são assim organizadas as tropas, têm o nome de invernadas" (99).

Hércules Florence sempre mais lacônico, também menciona o fato: "está no caminho de São Paulo a Goiás, e é aí que os negociantes que não se proveram de animais encontram bestas para alugar"(100). Aires de Casal, por sua vez nostra as relações existentes entre o comentado sistema de transporte e a lavoura de Jundiaí: "seus moradores criam gado vacum e cavalar; fazem grandes plantações de canas de açucar, para cuja fatura há vários engenhos, e recolhem abundância de legumes e milho com que forne-

cem as tropas de Goyaz que se preparam aqui" (101).

Esta importante atividade jundiaiense decaiu no decorrer do tempo em conjunto com a vila, que como veremos se reanimaria com o advento da ferrovia em 1867. O barão von Tschudi que visitou a localidade em 1860 escreveu: "Tempos atrás, Jundiaí fôra uma vila importante e rica, quando nas fazendas dos arredores se plantava muita cana de açucar. Seus habitantes entretinham um animado comércio de mulas, que compravam ainda selvagens em Sorocaba, e as domavam para depois revendê-las, como bêstas de carga ou animais de sela. Êste comércio proporcionava-lhes bons lucros e além disto fabricavam ótimas selas e arreios. Atualmente as terras se acham inteiramente depauperadas, o comércio de muares diminúe sensivelmente e a indústria de selaria se extinguiu totalmente ..." (102). Note-se que a estrada de ferro na ocasião já se achava em projeto.

Afora Jundiaí, a manutenção e fornecimento de muares para o transporte se verificava em outras partes dos arredores de São Paulo. Em Rio Grande (atual vila de Riacho Grande) sito no Caminho do Mar, Kidder e seus acompanhantes pararam "junto a um estabelecimento do cujo proprietário nos informaram que o negócio principal consistia em alugar mulas para os que faziam a viagem de Santos a São Paulo. Sua casa ficava mais ou menos na metade do caminho"(103). Atente-se para o importante detalhe da posição geográfica.

Saint-Hilaire mencionava a respeito dos moradores da região do Itaqui, já citada acima: "Compravam muares que internados em seus pastos, alugavam aos proprietários dos engenhos de açucar, ou os empregavam diretamente no transporte do açucar sob pagamento previamente ajustado"(104).

Müller a propósito faz a seguinte observação relacionada ao município de Parnaíba: "Sustentam-se para cima de 50 tropas de animais, que se empregam nas conduções "(105).

Como se deprende, a atividade de manutenção e fornecimento de tropas compreendia diferentes modalidades de exploração e transação, tais como compra, amansamento, venda, aluguel ou empreitada de transporte, e fornecimento de víveres aos tropeiros. Pelo visto, concluímos que a atividade em pauta, encerrando importante destino da produção pecuária, bem como da agrícola, conheceu notável desenvolvimento nas vizinhanças de São Paulo. Somos levados a crer, que a posição geográfica da cidade, ca

racterizada pela convergência das principais estradas da província, tenha provocado a concentração desta atividade econômica em seus arredores.

A manutenção e equipamento de tropas se relaciona íntimamente com outros fatos ligados aos transportes. Passemos pois, uma vez encerrado o ligeiro esbôço da ocupação agrária do solo, dos arredores paulistanos, a examinar o sistema de transporte que caracterizava a região na época.

O sistema viário: os caminhos de tropa

O sistema de transporte existente nos arredores de São Paulo era o mesmo que caracterizava o restante da província e grande parte do Brasil até o advento da ferrovia. O essencial da circulação era feita por estradas ou caminhos através de tropas de burro e secundàriamente por cavalos, que serviam de montaria a pessôas mais exigentes, além de carros de boi. A navegação fluvial constituía meio de transporte secundário e geogràficamente restrito. Nos arredores paulistanos conheceu certo vulto no rio Tamanduateí, tendo sido efetuada também em caráter experimental no rio Tietê. Em fins do século XVIII o rio Pinheiros e seus afluentes Grande e Pequeno haviam conhecido uma navegação fluvial de certa importância, estabelecendo parte de uma ligação anfíbia entre São Paulo e, Santos (106). Com relação à época que nos interessa tal fato não é mais citado, devendo ter cessado.

Convém incialmente citar alguns fatos a propósito da navegação fluvial dos arredores paulistanos, para depois analisarmos a circulação terrestre, que realmente marcou a paisagem e a estrutura econômica da área.

O rio Tamanduateí foi navegado até o ano de 1849, quando a sua primeira retificação exigiu a suspensão desta atividade. A atual "ladeira Pôrto Geral" lembra em seu nome êste pretérito meio de transporte; em sua extremidade localizava-se o principal dos quatro portos existentes junto ou próximos à cidade (107). Nêle atracavam as canôas, que, como aludimos atrás, conduziam "mercadorias das roças ribeirinhas e das olarias da fazenda de São Bernardo"(108). A importância não desprezível que teve êste pôrto, bem como a própria navegação do Tamanduateí, pode ser inferida pelo fato de viver "cheio de tropas, de mercadores e de

escravos" e de existir aí um "barracão onde se resguardavam as mercadorias d.s intempéries" (109).

A propósito do rio Tietê, conta-nos Ernani Silva Bruno: "No Tietê, além da navegação por canoas ou pequenos barcos de transporte de areia, de telha e outros produtos, houve em1861 uma tentativa para navegação com barcos a vapor" (110). Para a sua exploração chegou a se organizar uma companhia que obteve a concessão para estabelecer a ligação de São Paulo com Mogi pelo Pinheiros, "mas depois de feitas algumas explorações a emprêsa deixou de ir por diante" (111).

Passemos a analisar a circulação terrestre, efetuada através de estradas (112) quase sempre precárias. Como meio de locomoção, as tropas de burro predominavam de modo incontestável. O fato é mencionado ou transparece com tôda a nitidez nas crônicas dos viajantes, ou em qualquer estudo histórico a respeito. O mesmo diga-se quanto ao uso do cavalo como montaria. Contudo o carro de boi foi também bastante utilizado sendo mais restrito a certos percursos. Nos arredores paulistanos teve grande importância nos transportes de cunho local.

As estradas que da Capital demandavam a vila de Santo Amaro eram conhecidas como "caminho do carro" evocando a sua grande utilização por êstes veículos, que de lá traziam madeiras de construção, lenha, pedra de cantaria e bruta, víveres e outros produtos. Note-se que para o transporte de toras de madeira o carro de boi oferece condições que a tropa de burros não pode proporcionar. Os capitalistas que pretendiam obter a permissão para construir uma ferrovia de São Paulo a Santo Amaro estimavam em 1883, que "na feira semanal das madeiras de construção em São Paulo, no largo do Riachuelo, antigo do Piques, nos dias de sexta-feira e sabado, acodem cerca de 300 carros de eixo movel por semana ..."(113). Segundo Nuto Sant'Anna vinham ainda carros do lado do Pinheiros, de Nossa Senhora do Ó e de Santana (114).

No transporte de longo percurso o emprêgo do carro de boi era mais raro, mas existia. Saint-Hilaire ao narrar sua viagem de Jundiaí a São Paulo relata: "Vi também na estrada dois ou três carros, vindos da Franca para São Paulo, carregados de mercadorias e puxados por bois ...", e mais adiante: "Já tinha encontrado por várias vêzes alguns dêsses carros, que freqüentemente vêm de muito longe, nos quais os colonos transportam a sua produção à capital da província (da zona do rio Grande trazem algo-

dão e toucinho, levando na ida e na volta três mêses). Os pro - prietários dêsses veículos servem-se dos mesmos como tendas ou ranchos, abrigando-se sob êles para dormir e livrar-se da chuva" (115).

São Paulo, à semelhança da quase totalidade do Brasil, não conheceu a "fase da diligência", que em vários países euro - peus e nos Estados Unidos antecedeu a ferrovia. Não obstante, a diligência chegou a ser utilizada em alguns percursos. Na fase imediatamente anterior à inauguração da ferrovia chegou a funcionar um serviço entre São Paulo e Santos, que segundo Petrone "não teve significado" (116).

As diligências foram também utilizadas na ligação entre a cidade e a freguesia da Penha em dias de festas religiosas (117).

As estradas de modo geral eram bastante precárias. Os trechos calçados eram escassos, constituindo excessão à regra. Era o caso do trecho serrano da estrada São Paulo-Santos. Segundo narrativa de Saint-Hilaire era também calçado o aterrado da estrada São Paulo-Rio existente na travessia da várzea do Tietê, nas proximidades de Mogi das Cruzes (118).

Mas, afora êstes trechos privilegiados as estradas eram bastante ruïns. O Marechal Müller assim as define em seu "Ensaio": "São ordinariamente n'esta Província as estradas desvios de charcos, que com alguma arte se poderiam atravessar; descidas rápidas quando nen-um obstaculo se oppoem á sua direcção rectilinea; apartamentos para se evitar ou passar algum rio ou para se irem buscar passagens que dem váo, ou para se aproveitarem de boas pastagens para os animaes de conducção; e muitas vezes o encanamento das enxurradas, que as profunda, tornando-as em escavaçoens de trabalhoso transito. Similhantes veredas traçadas sem prevenção e alargadas pelo uso, servem ainda de estradas" (119).

Para melhorar as condições das estradas foram estabelecidas "barreiras", cuja renda deveria precìpuamente ser destinada à conservação e à abertura de novas estradas. Com isto chegou-se a contratar operários na Europa, para a realização dos trabalhos (120). Não obstante, as obras de reparo e melhoria (que compreenderam inclusive numerosas retificações) não aperfeiçoaram de maneira sensível as condições de viabilidade, o que era inclusive reconhecido pelo poder público (121).

Os viajantes cronistas constantemente se queixam, tan

to das estradas em si, quanto das pontes. Através de seus relatos deprende-se que o estado das estradas nos arredores paulistanos não diferia no fundamental das condições encontradiças no resto da província. Kidder refere-se ao trecho planaltino da estrada São Paulo - Santos como "simples trilho batido, impróprio para veículos de qualquer tipo" (122). D'Alincourt referindo - se à estrada da freguesia do Ó, que constituía atalho da de Jundiaí, diz que "êste caminho torna-se impraticavel no tempo das águas, por ser conduzido por uma vargem inundada pelas cheias do Tietê ... Tem o mesmo caminho alguns espaços aterrados e com arbustos, de um e outro lado para susterem a terra, mas são tão estreitos, que duas bestas carregadas não podem passar uma a par da outra ... Pouco além se atravessa o Tietê por uma ponte de madeira em péssimo estado de serviço..." (123). Saint- Hilaire refere-se a um trecho de estrada entre São Paulo e Mogi das Cruzes: "Perto do lugar chamado Casa Pintada ... tem se ainda péssimo caminho" (124). Mas na mesma estrada a viabilidade parece ter sido verdadeiramente precária na travessia da várzea do rio Guaió, sito entre as atuais Poá e Suzano. A respeito Saint- Hilaire narra: "... depois do rio Guayão encontrámos pantanos muito perigosos. Os burros atolaram-se quasi que até o peito num lodo preto como tinta. Um delles cahiu duas vezes e foi preciso descarregal-o outras tantas" (125). Percalço semelhante narra o viandante Arnold com relação ao trecho planaltino da estrada São Paulo Santos (126).

Contudo, alguns relatos apresentam trechos de estradas dos arredores paulistanos como razoáveis ou mesmo bons. Mawe, sempre benevolente, pronunciando-se acêrca do trecho inicial da estrada São Paulo a Jundiaí, a dá como "toleravel, em alguns lugares, boa" (127). O visconde Taunay viajando de Santos a São Paulo no ano de 1865, depois desta estrada ter sido melhorada por José Vergueiro, relata o seguinte a respeito de seu trecho planaltino :"A estrada até essa cidade (refere-se a São Paulo) tem de comprimento 9 léguas e de largura média 35 palmos. É geralmente plana; as rampas que existem em alguns de seus pontos são pouco extensas, sendo o maior número delas compreendido entre o alto e o lugar denominado Rio Grande. Em consequencia desta circunstancia e de mais zêlo na conservação, esta porção da estrada - Vergueiro - pode ser vencida pelos carros sem grandes dificuldades.

Daquele ponto a São Paulo conquanto em sua constru — ção não se tenham observado todos os preceitos que aconselha a arte para o conseguimento de uma boa estrada de rodagem, é como tal tolerável" (128).

A má qualidade das estradas dificultava sobretudo a circulação de carros, preocupação manifestada em vários dos depoimentos, já que animais de carga encontram maior facilidade de locomoção. Acreditamos que a circulação em si não tenha sido afetada pela precaridade viária, pois o uso das estradas que cortam os arredores paulistanos era intenso e aumentava a medida que crescia a cidade de São Paulo, e se desenvolvia a agricultura comercial de exportação no interior da província. Com relação à organização espacial dos arredores paulistanos, somos de opinião que a escassa viabilidade rodoviária das primitivas estradas iria se fazer sentir mais tarde, quando do surgimento do automóvel. As toscas estradas, ao contrário do que aconteceu por exemplo na França e na Grã-Bretanha passariam a se mostrar completamente inadequadas ao trânsito dos novois veículos motorizados.

Deve-se salientar ainda que várias estradas conheceram importantes modificações em seu traçado local, comportando em geral retificações destinadas a corrigir o percurso desnecessàriamente sinuoso que originalmente apresentavam. Assim, por volta de 1850 a estrada de São Paulo para Jundiaí fôra retificada através de três "atalhos" (129). Já anteriormente, o trecho desta estrada logo ao norte da ponte do Anastácio havia sido retificado, conforme mostra uma planta de 1825, na qual se constata que o trecho antigo, desenvolvido através de grande curva, fôra substituido por outro, mais retilíneo (130).

A estrada que maiores alterações de traçado e obras de melhoria conheceu foi a estrada São Paulo - Santos, possìvelmente uma das estradas mais modificadas, reformadas e substituídas do mundo (131). As retificações citadas afetaram, como dissemos acima, sobretudo o traçado das estradas em escala local. A estrada São Paulo - Santos, por exemplo, na época em estudo, sempre passou pelas localidades de Meninos (hoje Rudge Ramos), São Bernardo (hoje São Bernardo do Campo) Ponto Alto e Rio Grande (hoje Riacho Grande).

A par destas retificações, a circulação terrestre se caracterizou durante o século passado por uma alternância de i-

tinerários, havendo muitas vêzes simultaneamente duas estradas estabelecendo a mesma ligação regional, através de trajetos inteiramente diferentes. Em geral uma delas era de construção mais recente que a outra, e tendia, a prazo mais ou menos longo, a lhe capturar o tráfego.

Assim, por exemplo, a mais antiga estrada para Bragança e Sul de Minas passava pela freguesia de Guarulhos (hoje cidade homônima) e serra do Barreiro. Em 1804 foi aberta outra, que atravessa a serra da Cantareira adiante de Tucuruvi. Não obstante, em 1817 a antiga era considerada mais apropriada e nêste ano o governador resolve conservá-la e abrir atalhos para melhorá-la (132). Posteriormente esta antiga estrada São Paulo - Bragança via Guarulhos deve ter sido abandonada ou ter caído sensivelmente em importância, pois nem o censo de Müller, nem o "Mappa Chorographico da Provincia de São Paulo" do mesmo autor, referente à mesma época, o mencionam (133). Já anteriormente ao período que nos interessa o antigo "Caminho de Carro que vae para Santo Amaro" havia sido dobrado pelo novo. O primeiro corresponde ao seguinte traçado atual, em seu trecho próximo a São Paulo: avenida da Liberdade, rua Vergueiro, rua Domingos de Morais, avenida Jabaquara. O segundo corresponde às atuais rua Santo Amaro, avenida Brigadeiro Luis Antonio e avenida Santo Amaro. Para Itu havia duas estradas; a tradicional passando entre a atual linha da Sorocabana e rodovia Raposo Tavares, seguindo depois pelo Itaqui e a oeste de Araçariguama. A outra se entroncava na estrada São Paulo - Jundiaí e seguia por Parnaíba e Pirapora. Saint-Hilaire em sua viagem seguiu pela primeira, mas fê-lo para poder passar pela chácara de um conhecido, salientando que a estrada não era mais a preferida (134).

Acreditamos que o papel não desprezível das estradas na fixação do povoamento teria se afirmado mais, se tivesse havido maior permanência de traçados e itinerários.

São Paulo já era, antes do advento ferroviário, o principal foco irradiador de estradas da província, a ela convergindo as mais importantes. Trata-se das seguintes estradas enumeradas no sentido horário a partir do Norte, será apontado o traçado local vigente na segunda e terceira década do séculoXIX com referência às quais o censo de Müller e o relato de viajantes fornecem informações razoáveis:

1) Estrada de Bragança, cujas ramificações atingiam Socorro e o Sul de Minas, passando pela freguesia de Juqueri (atual Mairiporã).

2) Estrada demandando o Rio de Janeiro (ou a "Côrte" como se dizia), passando pelas freguesias do Brás, Penha e pela vila de Mogi das Cruzes (mas não passando por São Miguel nem por Itaquaquecetuba).

3) Estrada de Santos, passando pela freguesia de São Bernardo (hoje cidade de São Bernardo do Campo)

4) "Caminho de carro" (novo) de Santo Amaro, demandando esta vila, destacando-se por sua importância predominantemente local, ao contrário das outras estradas.

5) Estrada em demanda do Sul, passando pela povoação de Pinheiros e por Cotia (vila em 1856, freguesia até então).

6) A estrada de Itu via margem esquerda do Tietê, que se entroncava na anterior entre Pinheiros e Cotia. Não passava por nenhum povoado em todo seu trajeto, nas apenas nas proximidades de alguns: Aldeia de Carapicuíba, Piedade (hoje Araçariguama) (135).

7) A estrada de Itu via Parnaíba e Pirapora.

8) Estrada de Goiás, passando por Jundiaí; a mais importante estrada de penetração.

Obviamente a uma tal convergência de estradas correspondia uma grande concentração de tráfego. A intensidade dêste chegava a provocar problemas de trânsito na capital, que são abordados por Ernani Silva Bruno. Este estudioso nos mostra como o poder público baixava atos que restringiam e disciplinavam a circulação de tropas de burros, cavaleiros e carros de boi pela cidade. O assunto preocupava a imprensa. Um comentário publicado no Correio Paulistano em 1854 mostrava que não havia dia em que não se vissem as ruas "mesmo as mais públicas" obstruídas de carros e de animais por todos os cantos. "É raro o dia em que não sejamos testemunhas das disparadas de bêstas pelas ruas, levando de rastos cangalhas ou cargas aos trambolhões pelo meio do povo, com grande risco de vida das pessoas que traba

lham" (136).

Temos nos detido de forma específica com as grandes estradas radiais. Convém lembrar, que além destas os arredores paulistanos eram entrecortados por numerosos outros caminhos, vicinais uns, de importância areolarmente mais ampla outros. Êste é o caso, por exemplo, da estrada de carros de boi que unia a fazenda São Caetano (da qual se originaria o núcleo colonial, atual cidade homônima) ao Brás, citada em vários documentos(137)

As correntes de circulação

As várias correntes de circulação que se verificavam no âmbito dos arredores paulistanos, ou os cruzavam, podem ser agrupados esquemàticamente como segue:

I - Circulação local entre diferentes porções dos próprios arredores.

II - Circulação entre os arredores e a cidade de São Paulo.

III - Circulação entre áreas mais afastadas (Interior) e São Paulo.

IV - Circulação entre São Paulo e seu pôrto (Santos).

V - Circulação entre o Interior e Santos, passando pelo planalto paulistano (em geral atravessando a cidade de São Paulo).

Com relação às correntes enfeixadas sob nº I (Circulação local, entre diferentes porções dos próprios arredores) poucas referências há. Trata-se òbviamente de uma circulação muito difusa. Parece que festas religiosas conseguiam provocar nos respectivos dias certa polarização de tais deslocamentos, o que se verificava em escala menor nos domingos comuns. Adiante mencionaremos os casos comprovados das vilas de Jundiaí e Santo Amaro, cujas casas em grande parte pertenciam a agricultores que apenas as procuravam nêstes dias.

As correntes de circulação alinhadas sob nº II (arredores - cidade) eram muito importantes, comportando deslocamen-

tos de diferente natureza. Avultava entre outros o transporte de gêneros alimentícios e material de construção que demandavam a Capital, sendo, como se viu, em grande parte produzidos nos arredores paulistanos. Vímos inclusive, como a madeira de construção, por exemplo, provocava um tráfego bastante denso. Adiante falaremos sôbre o artesanato desenvolvido nos arredores paulistanos, o que igualmente encontrava na cidade de São Paulo um importante mercado. Por outro lado havia o deslocamento entre a cidade e as chácaras, por parte dos abastados paulistanos que nelas residiam. Muito expressiva era também a locomoção da população citadina em direção à periferia. Tal movimentação se intensificava por ocasião de festas religiosas em aglomerados dos arredores, que além de atrair população das vizinhanças imediatas, eram procuradas pelos paulistanos. Já nos referímos de passagem às romarias que se faziam à Penha, e que inclusive chegaram a induzir ao uso da diligência, de resto raramente empregada. As relações de cunho religioso entre a cidade e esta freguesia eram muito intensas, comportando inclusive procissões com translado de imagem. Adiante voltaremos ao assunto. Veremos também que igualmente as festas celebradas em Santo Amaro atraíam os paulistanos.

A circulação entre o Interior e a Capital (correntes de circulação apontadas sob nº III) compreendia entre outros deslocamentos, aquêles ligados à função político-administrativa inerente à cidade. É interessante citar a propósito, que Saint-Hilaire, ao se dirigir de São Paulo ao Rio cruzou "durante todo o dia" com "eleitores do districto que se dirigiam a São Paulo para lá elegerem o procurador ..." (138).

Muito intensa era a circulação entre a cidade de São Paulo e seu pôrto, Santos (corrente mencionada sob nº IV). Note-se que na época em questão, os transportes entre São Paulo e as províncias litorâneas sitas mais ao Norte eram feitos predominantemente por via marítima ao contrário do que hoje acontece. Mesmo nas ligações entre a cidade de São Paulo e o Rio de Janeiro êste era o trajeto preferido, que era completado pelo percurso terrestre Santos - São Paulo (139). A instalação da Faculdade de Direito em São Paulo, no ano de 1832, contribuiu de certo modo para engrossar ainda mais a circulação São Paulo - Santos, eis que muitos dos estudantes provenientes de outras provín - cias faziam êste trajeto pelo menos duas vêzes por ano. Para o

mencionado trajeto, chegaram a organizar-se emprêsas, que se incumbiam do transporte de passageiros e suas bagagens, alugando animais, banguês, cargueiros e canaradas (140).

A circulação entre o interior e o pôrto de Santos (item V) era muito volumosa. Na ocasião do levantamento estatístico efetuado pelo Marechal Müller, Santos já se destacava nìtidamente entre os demais portos da província. A tabela abaixo, elaborada com dados apresentados por Müller em seu "Ensaio", referentes ao "ano financeiro de 1835-1836", retrata a situação(141).

Portos	Exportação	Importação
Ubatuba	533:035$760	65:863$060
São Sebastião	184:634$540	63:856$425
Santos	1.714:300$460	2.257:025$794
Iguape	98:126$980	110:806$400
Cananéia	4:307$440	8:472$000
Paranaguá	197:900$470	365:948$360
	2.732:305$650	2.871:972$039

A participação do pôrto de Santos ascende a 63% do valor das exportações e a 79% do valor das importações, isto incluindo no computo total o movimento do pôrto de Paranaguá, na época pertencente à província de São Paulo.

Já vimos atrás, que a exportação do pôrto de Santos se compunha no referido ano sobretudo de açúcar (1.180:155$514) e café (266:588$169). Certa importância tinha ainda o fumo (101:458$597). Ora, na produção dêstes gêneros, o município de São Paulo e os vizinhos não se destacavam. Muito menos o faziam os de Santos, São Vicente e Conceição (hoje Itanhaém), que circundam o pôrto e que são os únicos que tinham acesso direto ao pôrto sem passar pelo planalto paulistano. O essencial da exportação santense provinha por um lado da hinterlândia de outros portos com relação aos quais Santos funcionava como reexportador (142), e por outro lado, de áreas interioranas, que se comunicavam com o pôrto através de São Paulo ou de seus arredores.

Note-se que São Paulo já na época gozava da invejável posição de centro irradiador do sistema de circulação da província. Tôdas as áreas tributárias das estradas de Itu, de Goiás e de Bragança estavam na hinterlândia por assim dizer natural

do pôrto de Santos, e se comunicavam com êle através da cidade de São Paulo.Os municípios mais próximos dentre os servidos pela estrada em demanda do Sul, quais sejam Sorocaba e Itapetininga tinham comunicação com o pôrto de Iguape, mas,através de estradas bastante ruins, complementados na Baixada pela navegação do Ribeira (143). Assim é de supor que grande parte de sua exportação se fizesse por Santos, passando igualmente por São Paulo.

De tôdas as zonas próximas à Capital, o "Norte" tradicional, compreendendo o vale do Alto Tietê e o vale do Paraíba foi a área menos relacionada com o pôrto de Santos, eis que de Jacareí em diante as comunicações se faziam com muito maior facilidade com os portos de São Sebastião, Ubatuba, Parati, e mesmo o de Rio de Janeiro. Parece contudo, que pelo menos Mogi das Cruzes e os municípios mais ocidentais do vale do Paraíba mantinham relações importantes com Santos, apesar de escoarem suas produções de exportação também através de outros portos. Saint-Hilaire em sua viagem empreendida em 1822 relata:"Os fazendeiros (de Mogi) enviam o produto de suas colheitas ao Rio de Janeiro e a Santos.... Nas cercanias de Taubaté e Jacareí criam-se muitos porcos tangidos para o Rio de Janeiro, ou então matam-se êstes animais cujo toucinho vae expedido para Santos..." (144). Mais adiante referindo-se especìficamente a Jacareí: "As exportações fazem-se ou diretamente pela estrada do Rio de Janeiro ou mais freqüentemente via Santos" (145).Zaluar percorrendo a região várias décadas mais tarde (ano de 1860) diz a respeito de Mogi: "... tanto a cana como o algodão e a aguardente procuram saída naquêle mercado (refere-se a São Paulo) ou no grande centro da Côrte, para onde descem os gêneros de exportação em bestas, muares até a cidade de Santos ou à vila de São Sebastião" (146).

Note-se que das zonas interioranas da província de São Paulo, incluídas com exclusividade ou não na hinterlândia portuária de Santos, apenas o Alto Tietê e a porção ocidental do vale do Paraíba se comunicavam com o pôrto sem passar necessàriamente pela cidade de São Paulo. Com efeito, havia uma estrada que ligava a São Paulo - Rio à São Paulo - Santos(147). As demais áreas tributárias do pôrto de Santos se comunicavam com êste através da cidade de São Paulo.

Cabe ainda salientar que a circulação interior -Santos conheceu uma importante substituição no tocante ao princi

pal produto de exportação. Atrás já aludimos ao fato. O açúcar, inicialmente o gênero de exportação por excelência da província, cede paulatinamente seu lugar ao café, no decorrer do século XIX. Note-se que mesmo antes do advento da ferrovia, a cafeicultura paulista conhece um incremento notável, quer no "Norte" tradicional quer a noroeste da Capital. O fato é ilustrado pelo quadro abaixo, resultante de retabulação resumida de similar contido na obra de Milliet (148). No mesmo apenas enumeramos os municípios sitos na hinterlândia de Santos, o que portanto escoam sua produção através do Planalto Paulistano.

II - PRODUÇÃO DE CAFÉ (Arrôbas)		
Unidade territorial comparável +	1836	1854
Jacareí	54.004	240.010
Mogi das Cruzes	11.237	100.000
Santa Isabel	2.499	45.000
Atibaia	520	6.100
Bragança	2.400	36.755
Jundiaí	1.276	60.000
Campinas	8.021	335.550
Mogi Mirim	610	80.000
Limeira	-	121.800
Rio Claro	-	99.670
Capivari	310	8.000
Parnaíba	55.000 ++	-
Itu	1.052	16.702
Pôrto Feliz	990	6.350
São Roque	30	6.000
Sorocaba	770	12.750
Total	138.719	1.174.687

Fonte - Sérgio MILLIET - "Roteiro do Café"
\+ de autoria de MILLIET.
++ As restrições a esta cifra fôram expostas no texto.

Como se pode ver, a produção de café nos municípios tributários ao pôrto de Santos se viu ampliada em cêrca de oi-

to vêzes nos vinte e dois anos compreendidos. Face ao pequeno consumo interno do café, podemos considerar da mesma monta o incremento do transporte do produto entre as zonas produtoras e o pôrto, via São Paulo, ou arredores.

O fato de o tráfego Interior - Santos convergir em São Paulo e passar diretamente pela cidade (ressalvada a exceção comentada) conferia òbviamente vantagens de cunho econômico a esta. Por outro lado, contudo, a intensificação de dito tráfego chegou a provocar problemas de trânsito interno, a que já aludimos, fazendo com que já em 1861 a municipalidade cogitasse de construir nova rua que desviasse o tráfego da cidade. Pretendia-se nestes têrmos prolongar a rua da Casa Santa (hoje Riachuelo) até o largo do Bexiga (hoje praça da Bandeira) "evitando assim que as tropas transitem pelo centro da cidade" (149). Tal plano sem dúvida retrata o grande volume do tráfego que em busca de seu destino apenas atravessava a cidade.

Pelo exposto é fácil de compreender, que a estrada São Paulo - Santos apresentasse tráfego mais intenso que as demais, pois além de assegurar a ligação entre a cidade e seu pôrto, funcionava como receptáculo do transporte a ela canalizado pelas várias estradas provenientes do Interior. Os cronistas e os administradores se referem ao fato. Zaluar que percorreu a estrada em 1860 diz que a estrada é"a de mais trânsito que existe na provincia de São Paulo ". Adiante acrescenta: "O trânsito dos passageiros e das tropas é aqui continuado e incessante" (150). Arnold que percorreu a estrada de Santos em 1847 menciona as "tropas de mulas carregadas de café e açucar", salientando que "se encontram constantemente no caminho tropas de 10, 50 e 100 mulas" informando ainda que " passaram 39.000 mulas no ponte do Coubatton em 1 mês" (151). Kidder e Fletcher referindo-se aparentemente ao ano de 1855 narram:"Encontrei constantemente tropas de mulas carregadas de café, em sua caminhada para Santos, e outras que voltavam do litoral para o interior .... Fui informado que anualmente duzentas mil mulas chegam com suas cargas a Santos (152). Esta cifra se assemelha à apresentada em relatório presidencial referente à mesma época, e que menciona como média mensal de trânsito pela estrada "cerca de vinte e cinco mil bestas e mais de duzentos carros" (153).

É perfeitamente compreensível, portanto, que a estrada São Paulo - Santos tenha sido a que maiores cuidados recebem dos poderes públicos, em função dos quais foi sucessivamente sendo melhorada. É interessante insistir no fato, que, já antes da implantação ferroviária, a ligação São Paulo - Santos era a mais importante da província, concentrando o transporte oriundo de grande parte da mesma, transporte êste que tinha em São Paulo seu principal ponto de convergência. Esta posição seria posteriormente consolidada e fortalecida com o advento da estrada de ferro.

Os pousos de tropa

A circulação de modo geral tem importantes e intensas repercussões sôbre a organização espacial. No caso do sistema de transporte utilizado em São Paulo em meados do século passado, as mesmas foram bastante sensíveis.

O sistema de transporte que acabámos de analisar caracteriza-se tanto pela necessidade de grande número de animais quanto pela pequena velocidade de deslocamento. Por êste motivo assumem grande importância neste sistema, os estabelecimentos e as atividades destinadas a assegurar os animais necessários, e as destinadas a fornecer abrigo e alimentação aos viajantes e às alimárias. Trata-se de sítios e fazendas dedicados a criar, negociar ou alugar muares e de pousos de tropa, constituidos as vêzes de simples ranchos, outras vêzes de estalagens, além de vendas. As estradas na época funcionavam como agentes de povoamento e de ocupação do espaço de várias maneiras, mas uma das mais notáveis e a elas mais diretamente relacionadas é a de provocar o surgimento dos citados estabelecimentos e atividades junto às suas margens ou em seus domínios. A relação funcional existente entre as várias atividades mencionadas provocava não raro a associação geográfica e financeira das mesmas, como teremos oportunidade de comentar.

Já vimos que a cidade de São Paulo era importante centro de concentração de transportes. Ora, tal fato naturalmente teve grande repercussão sôbre o povoamento e organização dos arredores da cidade, não apenas por serem êles atravessados pe

las principais estradas da província, mas também pelo fato de a cidade não comportar em seu interior alguns dos estabelecimentos e atividades correlatos com a circulação. É o caso da criação de mulas e o seu fornecimento às tropas. É o caso também, da pastagem dos animais integrantes das tropas em travessia pela cidade. Tais atividades e respectivos estabelecimentos tinham que se localizar portanto nos arredores da cidade, compreendendo tanto áreas a ela contíguas, quanto outras, um pouco mais afastadas. O primeiro é o caso da chácara do Bexiga, sita no local ocupado hoje pelo bairro homônimo. Esta propriedade encerrava pastos cedidos à alimária das tropas mediante aluguel, cujo pagamento dava direito à hospedagem dos viajantes. O segundo é o caso já examinado de criação, aluguel, comércio de animais e empreitada de transportes levados a efeito em Jundiaí, Itaqui, Rio Grande e outros lugares.

Também com relação ao alojamento dos viajantes em trânsito por São Paulo, os arredores imediatos da cidade desempenharam um papel importante. Apesar de a cidade potencialmente apresentar capacidade para desempenhar tal serviço, o mesmo era em grande parte transferido para a sua periferia. Isto se justificava em parte pela conveniência que havia, em tropeiros e viajantes pernoitarem na proximidade de seus animais, que aí encontravam pastagens. É possível também que os "caipiras" tivessem certa preferência pelos pousos exteriores à cidade. D'Alincourt referindo-se ao pouso da Água Branca assim se manifesta: " ... passa-se o rancho e ribeiro d'Água Branca e a estalagem do mesmo nome, que é do gosto sertanejo"(154). A propósito do mesmo pouso, sito na área atualmente ocupada pelo bairro homônimo, Saint-Hilaire comenta: "A cêrca de meia légua da cidade encontra-se um rancho real - o de Água Branca, - extraordinariamente cômodo para os viajantes, que, em São Paulo, tanta dificuldade têm em encontrar alojamento quanto nas outras povoações do interior do Brasil" (155). Ao entrar em São Paulo proveniente da Penha, Saint-Hilaire deixa transparecer o mesmo problema: "Não querendo chegar à noite em São Paulo, onde não saberia como alojar meu pessoal e burros tomei a deliberação de parar a tres quartos de légua da cidade numa venda de que depende um pasto fechado" (156). Estas citações comprovam a parcial transferência da função de alojamento, da cidade para os seus arredores mais próximos (157).

Uma série de pousos compreendidos grosso modo no"cin

turão das chácaras" está no mencionado caso. Além dos já mencionados pousos da Água Branca e do Bexiga havia o "Rancho Nacional" e os de Areão e Água Fria, compreendidos entre a atual Luz e o bairro da Água Fria. Havia dois outros entre o Brás e a Penha na estrada do Rio, o do Lavapés no início da estrada de Santos,e um pouso também denominado Água Branca, na estrada de Sorocaba na altura da atual Vila Cerqueira Cesar.

Contudo um número muito maior de pousos se situava ao longo das estradas, não como fenômeno peri-urbano, mas em decorrência das necessidades impostas pela lentidão das viagens. Em decorrência dêste fatôr, venciam-se apenas jornadas insignificantes, requerendo numerosas interrupções para descanso e pastagem dos animais, alimentação e pernoite dos viajantes.Mesmo entre São Paulo e Santos, compreendendo um trajeto relativamente curto, se bem que dificultado pela travessia da serra, grande parte dos viajantes—a maioria ao que tudo indica_ fazia a viagem em dois dias, pernoitando pelo caminho.

Ao longo da estrada do Mar havia os pousos de Lágrimas, Meninos (atual Rudge Ramos), São Bernardo (atual cidade de São Bernardo do Campo), Ponto Alto, Rio Grande (atual vila de Riacho Grande) Caveiras, Zanzalar (também grafado Zanzalá),Rio das Pedras, Alto da Serra e Cachoeira (158).

Entre São Paulo e Mogi, na estrada do Rio, havia o pouso da Casa Pintada, sito entre a atual Itaquera e São Miguel (159). Saint-Hilaire menciona ainda os de Inhazinha e Baixa das Bananeiras (160).

Havia também numerosos pousos na estrada de Goiás,entre São Paulo e Jundiaí. Infelizmente os relatos dos viajantes são muito divergentes a respeito, impedindo o conhecimento exato de sua sequência. Talvez o fato se deva às retificações da estrada,que pode ter provocado a substituição de pousos sitos nos trechos abandonados por outros nos novos. Saint- Hilaire cita dois pousos reais (também denominados reúnos ,construidos às expensas do poder público): os do Capão das Pombas e Feliz, e menciona a existência de outros,entre êstes e Jundiaí, sem citar seus nomes (161). O primeiro dos referidos pousos ficava provàvelmente no local hoje ocupado pela vila de Juraguá,e o segundo, citado também por D'Alincourt e Taunay ficava nas proximidades da atual vila de Jordanésia (162). Taunay cita além do "Feliz" os pousos de: Taipas, provàvelmente tam-

tém nas proximidades da atual vila de Jaraguá (que já teve êsse nome), Perus, Jaguarí Assu (denominado por outros de Juqueri), nas proximidades da atual localidade de Gato Preto, Monjolinho, Olhos d'Agua, Cristais e Califórnia (163).

Na estrada de Sorocaba havia os ranchos de Jaguaré a 2 1/2 léguas da cidade e um na Várzea Grande, provàvelmente na altura da atual vila Raposo Tavares, ex-Vargem Grande (164).

Em 1830 achava-se em projeto a construção de um rancho em Juqueri (atual vila de Mairiporã), na estrada de Bragança (165). Não encontramos referências a pousos com relação às estradas de Itu via Parnaíba e Itu via Itaqui, aliás pouco percorridas pelos viajantes - cronistas. Na estrada transversal Mogi das Cruzes - Alto da Serra havia o pouso Rio Grande (atual cidade de Rio Grande da Serra) (166). Na mesma estrada mais ao Norte, os mapas assinalam um pequeno aglomerado denominado Pouso Alegre, toponímico que fala por si (167).

A enumeração dos pousos pode provocar espanto ante a sua profusão. Na realidade osmesmos eram bastante precários. Eram pequenos, mal construidos não oferecendo o mínimo confôrto. Alguns consistiam de simples barracos, denominados " ranchos", que ora apresentavam paredes laterais, geralmente de taipa, ora não passavam de simples cobertura, em geral de sapé , sustentada por pilares. Outros pousos consistiam de hospedarias, igualmente modestas. Havia ainda pousos que associavam as duas categorias de acomodação, quer no mesmo prédio,quer em prédios contíguos.

As narrativas de viajantes quase sempre plenas de queixas a respeito das más condições de alojamento oferecidas, quer pelos ranchos, quer pelas hospedarias, nos possibilitam uma boa idéia a propósito da modéstia destas instalações(168). Várias ilustrações de Kidder, Miguel Benício Dutra e Hércules Florence nos permitem uma percepção plástica do que eram os ranchos e hospedarias dos arredores paulistanos. A sua apreciação nos leva à conclusão que os cronistas não exageraram os aspectos negativos em suas descrições (169).

Convém salientar também que os pousos que se sucediam ao longo de uma estrada eram alternativos. O viajante ao anoitecer podia se acomodar no primeiro pouso que encontrasse, ou prosseguir a viagem por mais algum tempo e pernoitar no seguinte. Em algumas hospedarias da estrada de Santos, as ativi-

dades pròpriamente hoteleiras eram associadas ao aluguel de animais; nos mesmos apenas os viajantes que tivessem alugado sua alimária nos correspondentes da casa em Santos ou em São Paulo, encontravam facilidade em obter alojamento (170). Desta forma os estalajadeiros conseguiam se impor no mercado de animais de condução e montaria, que aparentemente constituía o seu negócio.

Provàvelmente a extrema dispersão dos pousos seja a causa de a maior parte dos mesmos não ter funcionado como embrião de formas aglomeradas de povoamento. Não obstante, alguns pousos desempenharam êste papel. Na estrada São Paulo-Santos, tal se deu com São Bernardo, freguesia na época que estamos retratando, e que se originara de pouso de tropa (171). Na estrada Mogi - Alto da Serra aconteceu o mesmo com o pouso denominado Rio Grande (hoje cidade de Rio Grande da Serra).

Em alguns outros pousos o processo de aglutinação do povoamento se verificou, mas foi bem mais modesto. Com referência à Baixa das Bananeiras, entre São Paulo e Mogi, Saint-Hilaire se manifesta de maneira expressiva quanto a forma aglomerada de povoamento e as funções do lugar, ligadas a circulação: "O lugar onde parámos é um vilarejo composto de casinholas em sua maioria vendas" (172). Entre São Paulo e Jundiaí o pouso Feliz (ou Felix) parece ter sido o mais importante, tendo em vista que é o mais citado pelos diferentes viajantes. Segundo Taunay, havia aí "quatro pequenas casas, um grande rancho e hospedaria" (173).

Como já vimos atrás, a vila de Jundiaí (cidade em 1865) tinha uma importante função ligada à circulação. Além do comércio e da manutenção de tropas de mulas aí realizados, o sistema de transporte de então ocupava muitos moradores locais, que "saem por camaradas e arrieiros das diversas tropas; que ali se arranjam do preciso, para seguirem jornada", como narra D'Alincourt (174).

Também a freguesia de Cotia (vila em 1856), sita na estrada do Sul, tinha no pouso de tropas uma de suas principais funções segundo Emília Viotti Costa (175). Segundo Ab'Saber, também Arujá, freguesia em 1852, foi pouso de tropas (176). Provàvelmente a sua posição, junto ao lugar em que a estrada de Santa Isabel a São Paulo via Guarulhos se entroncava com outra, proveniente de Mogi das Cruzes e Itaquaquecetuba, tenha

contribuído favoràvelmente a seu desenvolvimento.

Além dos pousos, a margem das estradas era procurada para a instalação de vendas e botequins. Segundo Elisiário Venâncio de Mello, a terceira casa construída na área atualmente compreendida pelo bairro Brooklyn Paulista abrigou"um pequeno bar onde os carreiros e tropeiros encontravam o necessário para um reconfortante descanso" (177).Saint-Hilaire nos conta que "na estrada de São Paulo à Penha encontra-se um grande número de casebres onde estão instaladas vendas" (178). Parece que estas vendas além do comércio que desenvolviam, ocasionalmente ou por hábito, também alojavam viajantes. Entre Penha e São Paulo Saint-Hilaire pernoitara "a três quartos de légua da cidade numa venda de que depende um pasto fechado" (179).

Como vimos, a estrada de tropas exerceu um certo papel na orientação do povoamento rural, e propiciou uma certa aglomeração do habitat em tôrno de alguns dos muitos pousos.A estrada de tropa funcionou também como eixo da expansão urbana da cidade de São Paulo. A planta de São Paulo de 1810 de Rufino J. Felizardo e Costa (180) mostra a extensão linear de edificações existentes ao longo das atuais Brigadeiro Tobias e Consolação , trechos iniciais das estradas do Sul e de Bragança. O bairro do Brás não abrangido na referida planta, e que em 1818 já havia sido elevado à categoria de freguesia,tem sua origem inteiramente relacionada com a estrada São Paulo - Rio. Lá já se havia estabelecido em 1730 o português José Braz, com casa de comércio e albergue. Posteriormente, comerciantes de outros ramos passaram a se fixar à margem da estrada, que passava a assumir feição de rua,denominada rua do Brás (atual avenida Rangel Pestana) (181).

Todo o sistema de transporte abordado se transforma inteiramente com o surgimento da ferrovia,que vê sua primeira linha no Planalto Paulistano instalada em 1867(Estrada de Ferro Santos - a - Jundiaí).Apesar de termos delimitado o período que ora estudamos no ano de 1875, transferimos o exame dêste novel meio de transporte e das conseqüências que acarretou, para o capítulo seguinte, referente ao período posterior ao citado ano, período êste que será profundamente marcado pelos processos correlatos. Aliás entre 1867 e 1875 as transformações devidas à ferrovia ainda são areolarmente muito localizadas, pois é apenas em 1875 que o essencial da rêde ferroviária

do Planalto Paulistano se estrutura com a estrada em funcionamento da Sorocabana e da ferrovia do "Norte" (atual Central do Brasil).

As referências até aqui feitas a propósito da relação entre estradas de tropa e pousos de uma parte, e habitat aglomerado de outra, nos conduzem à abordagem de outro aspecto do máximo interesse na geografia retrospectiva dos arredores paulistanos. Trata-se da análise dos aglomerados ou povoações existentes na área, o que se fará a seguir.

Os aglomerados e suas reduzidas dimensões

No século passado as povoações, de acôrdo com as suas funções político-administrativas e religiosas, tinham a designação oficial de "cidade", "vila", e "freguesia", em escala de crescente de importância. Na época do censo de Müller, que retrata o ano de 1836, havia ainda os povoados com predicamento de "capela curada", categoria inferior à de freguesia. Já Azevedo Marques, cuja obra retrata o início da década de 1870, não se refere a tal categoria (182). Além dos povoados das mencionadas categorias, havia os aglomerados sem predicamente oficial, citados por cronistas e outros autores pelas designações de "aldeia", "arraial", "povoação", "capela" e "bairro". As duas últimas designações nem sempre indicam um aglomerado, referindo- se muitas vêzes a bairros rurais sem núcleo central.

O "Ensaio" de Müller e os "Apontamentos" de Azevedo Marques permitem uma enumeração dos povoados existentes nos arredores paulistanos, respectivamente em 1836 e em 1874 (183).

A área atualmente compreendida pela Região Metropolitana de São Paulo, compreendia em 1836 - afora a cidade de São Paulo - quatro vilas, seis freguesias e três capelas curadas, a saber:

Vilas:

Jundiaí (atual cidade homônima)
Mogi das Cruzes (atual cidade homônima)
Parnaíba (atual cidade de Santana de Parnaíba)
Santo Amaro (atual bairro paulistano homônimo)

Freguesias:

Conceição (atual cidade de Guarulhos)
Cotia (atual cidade homônima)
Juqueri (atual cidade de Mairiporã)
Nossa Senhora do Ó (atual bairro paulistano da Freguesia do Ó)
Penha (atual bairro paulistano homônimo)
São Bernardo (atual cidade de São Bernardo do Campo)

Capelas Curadas:

Itapecerica (atual cidade de Itapecerica da Serra)
Itaquaquecetuba (atual cidade homônima)
"M'Boy" (atual cidade de Embu)

Müller em seu "Ensaio" apenas ocasionalmente faz referências a povoações sem predicamento oficial. Com relação à área que nos interessa apenas menciona Baruery, que corresponde à atual vila de Aldeia, e não como o nome poderia fazer supor à cidade que hoje assim se denomina (184).

Em 1874 a situação pouco se modificara. A área de nosso interêsse apresentava afora a Capital duas cidades, três vilas e oito freguesias:

Cidades:

Jundiaí
Mogi das Cruzes

Vilas:

Cotia (atual cidade homônima)
Parnaíba (atual cidade de Santana de Parnaíba)
Santo Amaro (atual bairro paulistano homônimo)

Freguesias:

Conceição de Guarulhos (atual cidade de Guarulhos)
Juqueri (atual cidade de Mairiporã)
Nossa Senhora do Ó (atual bairro paulistano da Freguesia do Ó)
Penha de França (atual bairro homônimo, mais conhecido apenas por Penha)
São Bernardo (atual cidade de São Bernardo do Campo).

Azevedo Marques em seus "Apontamentos" cita ainda uma

série de localidades sem predicamento oficial, aos quais dedica verbetes. Trata-se dos seguintes, acompanhados da designação que o autor lhes empresta:

"Bethlem" - bairro - (atual bairro paulistano do Belém)

Bom Sucesso - bairro (atual povoado homônimo no município de Guarulhos)

Carapicuíba - arraial (atual povoado Aldeia de Carapicuíba, no município de Carapicuíba)

Ipiranga - bairro (atual bairro paulistano homônimo)

Itaqui - bairro (atual bairro rural nos confins dos municípios de Barueri e Jandira)

Maranhão - bairro (atual bairro homônimo no subdistrito paulistano do Tatuapé, pouco conhecido por aquêle nome)

Marco de Meia Légua - bairro (hoje arredores da esquina Celso Garcia X João Boemer, entre Braz e Belenzinho)

"M Boy" - povoação (atual cidade do Embu)

Mooca - bairro (atual bairro paulistano homônimo)

Pari - bairro (atual bairro paulistano homônimo)

Pinheiros - arraial (atual bairro paulistano homônimo)

Rio Grande - bairro ou arraial (atual cidade de Rio Grande da Serra)

Santa Cruz do Taboão - bairro (atual vila de Jondanésia)

São Lourenço - bairro povoado (atual vila de São Lourenço da Serra)

São Miguel - arraial (atual vila de São Miguel Paulista)

Várzea Grande - bairro (atual vila de Raposo Tavares)(185)

Os bairros a que Azevedo Marques se refere são òbviamente bairros rurais. Infelizmente o autor não esclarece se os mesmos apresentam um núcleo aglomerado ou não. Em vários dos casos acreditamos que tenha havido tal aglomerado, mesmo que modesto. Julgamos que Bom Sucesso esteja nêste caso, pois o atual povoado denota um aspecto bastante antigo. Além disto, si

tua-se sôbre a antiga Estrada São Paulo - Santa Isabel via Guarulhos, que após a inauguração da estrada de ferro do Norte (atual Central do Brasil) em 1875, perdeu grande parte de seu tráfego, que foi capturado pela estrada transversal que de Arujá passou a dar acesso à estação de Poá (186).

Já com relação a outros bairros que Azevedo Marques menciona, supomos inexistir na ocasião um núcleo aglomerado. Na localidade de Várzea Grande (posteriormente Várgem Grande, hoje Raposo Tavares), citada pelo mencionado autor como bairro, sò - mente surgiu um aglomerado recentemente. O mesmo deve ter sido o caso do bairro de Itaqui. Saint-Hilaire não faz referência a nenhum eventual aglomerado em tôrno da capela, que cita em sua narração (187). Atualmente não há nenhuma construção em tôrno da capela (que foi conservada através dos tempos e reformada por particulares), salvo um botequim de construção recente.

Certamente existiam diversos outros pequenos aglomerados rurais, não citados por Azevedo Marques. Saint-Hilaire, como já mencionámos, se refere a "Baixa das Bananeiras", entre São Paulo e Mogi das Cruzes, como " ~~V~~ilarejo composto de casinholas, em sua maioria vendas", sito segundo o viajante a 4 léguas e meia de São Paulo e a 5 léguas e meia de Mogi (188). Na mesma área ficava também o povoado de Lajeado (atual Lajeado Velho, no distrito de Guaianazes), que segundo Aroldo de Azevedo foi pouso de viajantes, e já é mencionado como aldeia em 1802 (189).

Lamentàvelmente os dados estatísticos da época não revelam, salvo ocasionalmente e para casos isolados, a população dos aglomerados. As cifras referentes às freguesias e vilas correspondem sempre, respectivamente ao conjunto das paróquias e municípios, englobando portanto a população dos aglomerados (nem sempre de características urbanas) e a população rural dispersa. Como se sabe, o primeiro censo brasileiro que distingue a população urbana da rural, e que destarte apresenta a população dos aglomerados urbanos é o de 1940. Não podemos pois contar com dados exatos para avaliar o tamanho, a importância relativa dos vários aglomerados, nem conhecer a proporção entre a população urbana (em têrmos) e a rural. Temos portanto que nos apoiar em outras fontes, tais como narrativas de viajantes, gravuras, e informações de Müller e Azevedo Marques, fontes estas, que de resto ainda nos permitem vislumbrar alguns aspectos morfológicos , funcionais e evolutivos dos principais aglomerados.

Tudo leva a crer que a população rural das várias paróquias superasse largamente a das sedes (freguesias ou vilas) Azevedo Marques nos verbetes referentes a Arujá, Itapecerica, Juqueri, Parnaíba e Penha de França, diz expressamente que a maior parte ou a quase exclusividade dos habitantes se dedica à lavoura (190). Com referência a Guarulhos, Itaquaquecetuba, "M Boy", e Ó, o autor apenas menciona as atividades agrícolas dos habitantes, sem se referir a eventuais atividades de cunho urbano , deixando a impressão que assim o faz por não terem estas muita importância (191).

Várias narrativas de viajantes, sempre enfatizando as ocupações agrícolas, nos levam à mesma conclusão. Veja-se por exemplo a descrição que D'Alincourt faz da freguesia de Nossa Senhora do Ó: " O estado de ruína, em que se acha (a igreja) dá logo a conhecer a pobreza do povo, que chega a mil e duzentas almas de confissão, suas fazendas e moradas são distantes umas das outras, e sòmente há um pequeno número de casas perto da Igreja" (192) . Saint-Hilaire presta depoimento semelhante acêrca da Penha: "O referido vilarejo propriamente dito compõe-se de um pequeno número de casas, mas muitas habitações mais ou menos importantes e casas de campo (fazendas, sitios e chácaras) dêle dependem (193).

Deve-se notar ainda,que em alguns dos aglomerados parte das casas pertenciam a agricultores residentes em suas terras e que afluiam à vila (ou cidade) apenas nos dias de ofícios e festas religiosas, ou nela residiam temporàriamente. Trata-se de um fato comum nas cidades paulistas da época. No tocante aos arredores da Capital encontramos referências expressas ao fato com relação a Jundiaí e Santo Amaro.

D'Alincourt referindo-se a Jundiaí diz: "E esta Vila pouco povoada, porque grande número de seus moradores, se aplica à cultura das terras; principalmente no tempo dos roçados para as plantações, e outros saem por camaradas e arrieiros... " (194). Saint-Hilaire sôbre a mesma localidade assim se manifesta: "Os habitantes de Jundiaí são em sua maioria, agricultores, que só vêem a vila nos domingos. Permaneci todo um dia na localidade - as casas estavam tôdas fechadas. A êsse sucedeu um dia de festa religiosa - tôdas se abriram e as ruas se encheram de gente" (195). Algumas décadas mais tarde, esta característica de Jundiaí permanecia, pois von Tschudi,que a visitou em 1860, nos

conta: "Metade das casas da vila não são habitadas, seus donos as visitam apenas aos domingos, quando vem de seus sitios à vila, para assistir à missa" (196).

Com relação a Santo Amaro afirma Edmundo Zenha: "As casas da freguezia de Santo Amaro passavam a semana inteira desocupadas" (197).

Pelo exposto, parece fora de dúvida que a população efetivamente residente nas freguesias e vilas era bastante reduzida, constituindo provàvelmente bem menos que a metade da população total das respectivas paróquias. Considerando-se as cifras da população paroquiana, e tendo em vista o que afirmamos, pode-se ter uma idéia da modéstia dos aglomerados. Note-se que as duas paróquias mais populosas dos arredores paulistanos em 1874 eram Mogi das Cruzes e Jundiaí, respectivamente com 11.460 e 7.805 habitantes (198). Se avaliássemos empìricamente a população efetivamente urbana em 30%, (índice que ainda julgamos muito elevado) teríamos uma população de aproximadamente 3.500 e 2.400 habitantes, respectivamente para Mogi das Cruzes e Jundiaí, cifra bastante acanhada, como se vê.

Acreditamos que estas duas localidades, as únicas elevadas à categoria de cidade no período em causa, tenham sidos os aglomerados maiores e mais importantes dos arredores paulistanos, apesar de terem sido considerados decadentes por viajantes que por elas passaram na década de 1860 (199). Note-se que ambas se localizavam nas únicas porções dos arredores paulistanos que conheceram um desenvolvimento expressivo da agricultura comercial de exportação. Isto deve ter-lhes proporcionado possibilidades de desenvolvimento superiores às dos demais aglomerados. Uma das causas apontadas para a mencionada decadência de Jundiaí é o recesso de sua cultura canavieira, antes de conhecer uma expansão da cultura cafeeira. Sôbre êste aspecto dinâmico nos estenderemos adiante.

Parece que o escalonamento oficial (em cidade, vila, freguesia, capela curada, culminando na base nos povoados sem predicamento oficial) reflete até certo ponto uma escala de tamanho e importância dos aglomerados. Procuraremos avaliar os vários algomerados, seguindo êste escalonamento. Principiaremos pelas duas cidades, com relação às quais há, por sinal, informações mais numerosas.

Uma interessante aquarela de Miguel Arcanjo Benicio

Dutra (200) apresenta uma visão global de Mogi das Cruzes em 1835, ainda "vila" na ocasião. O aglomerado estendia-se entre duas igrejas, distantes entre si cerca de 700 metros (201) e apresentava um casario compacto apenas em sua porção mais central. Segundo a coreografia Brasílica de Aires de Casal, publicada em 1817, "as casas são de taipa" (202). Saint-Hilaire que visitou a localidade em 1822 assim se manifestou a propósito de seu aspecto: "Esta vilasinha apresenta mais ou menos a forma de um paralelograma. As ruas são bem largas nas de casario pequeno, e bem feio. No largo principal, que é quadrado, contam-se diversos sobrados, mas não mais bonitos do que os outros prédios. A igreja principal ocupa um dos lados da praça. É bastante grande, mas mal ornamentada. Três outras igrejinhas que não vi ainda são piores, disseram-me" (203).

Para aquilatar a dimensão de Jundiaí, D'Alincourt que por ela passou em 1818 nos fornece um depoimento preciso: "... a rua direita está no ponto mais elevado, disposta ao longo do cabeço do monte; depois segue-se a do meio, e são as mais povoadas; a rua do meio segue-se a nova, e a esta a da Boa Vista, que é mais baixa, e a menos povoada; a qual tem grandes espaços tapadas com muros de taipa, e outros inteiramente abertos. Há nesta Vila três Igrejas; a Matriz, da invocação de Nossa Senhora do Desterro, colocada quase no centro da Vila, com uma pequena praça na frente, a de Nossa Senhora do Rosário situada na extremidade da parte de S.Paulo e a de S.Bento no outro extremo, havendo entre esta e a Vila um comprido largo coberto de arbustos" (204).

Por uma curiosa coincidência a vila apresenta também, como Mogi das Cruzes, cerca de 700 metros de extensão ao longo do eixo de maior desenvolvimento (205). Mas há coincidências muito mais significativas: I- Ambas as localidades são balizadas em suas extremidades por duas igrejas. II- Em ambas, a igreja matriz se situa entre as duas igrejas periféricas. III- Em ambas, a rua que estabelece a ligação entre as igrejas é chamada "direita" (206). IV- Tanto em Jundiaí quanto em Mogi a rua "direita" e as que lhe são paralelas, isto é, as que correm no sentido da maior extensão da cidade, são consideràvelmente mais largas que aquelas que as cruzam perpendicularmente e que correm no sentido da menor extensão. Esta impressionante série de coincidências nos leva a crer não ser ela casual, mas provê-

velmente relacionada a ditames urbanísticos vigentes na época da fundação ou da expansão inicial das cidades. Fala a favor desta hipótese o fato de ambos os aglomerados terem sido fundados no início do século XVII. Está aí um assunto digno de maiores investigações, envolvendo maior número de cidades, ao qual não nos dedicaremos aqui por escapar à finalidade dêste trabalho.

Voltando aos aspectos paisagísticos de Jundiaí, citemos novamente D'Alincourt, que nos dá informes de interêsse quanto ao aspecto interno da vila:"... as ruas são alinhadas, e largas, dispostas paralelamente umas às outras; tôdas as casas construídas de taipa e terras, à excessão de duas moradas, a maior parte delas são cobertas de telha vã, o guarnecem as ruas com muita irregularidade em suas frentes e alturas ..." (207). À Saint-Hilaire as ruas não pareceram largas. Diz êste viajante: "A vila de Jundiaí é pouco extensa, suas ruas são estreitas e suas casas unidas umas às outras, como em nossas cidades (o autor refere-se à França), e são geralmente baixas e pequenas" (208).

Como se pode aquilatar, ambas as "cidades" compreendidas na área em estudo eram realmente acanhadas. Quanto aos demais aglomerados dos arredores paulistanos, os depoimentos de viajantes são mais escassos, lacônicos, ou inexistentes. Quer por não terem passado por êles (caso do Juqueri e Itapecerica por exemplo), quer por não lhes dedicarem a mesma atenção que aos supra-citados (caso de Cotia e de São Bernardo), o que provàvelmente se deva a sua menor importância.

Com referência a Santo Amaro o historiador Edmundo Zenha nos informa, que o "povoado" tinha "três ou quatro ruas" possuindo "casas sólidas, algumas grandes de senhores ricos" (209).

Para termos uma idéia de como se apresentavam as outras duas "vilas" da época,podemos recorrer a uma apreciação da paisagem atual. Com efeito, tanto Parnaíba quanto Cotia, por motivos que examinaremos mais adiante, pouco foram afetadas pela expansão metropolitana. Assim é,que a pequenina cidade de Santana de Parnaíba de nossos dias retrata de modo bastante fiel a antiga vila (210). Acontece o mesmo com o centro da atual cidade de Cotia,em seu sítio de acrópole,que corresponde à antiga vila; contudo, em face do recente rejuvene-

cimento dêste núcleo urbano, houve uma substituição predial mais acentuada. Em ambos os casos constatamos a dimensão escassa dos aglomerados, circunscritos a algumas ruas e quarteirões. É interessante salientar que a vila de Parnaíba se afigurava pequena mesmo na época em causa, pois tanto Aires de Casal quanto os irmãos Andrada assim a qualificam (211).Isto leva à suposição que fôsse menor que as congêneres, na época.

Como já mencionamos, a hierarquia administrativa dos aglomerados se relacionava de certo modo a seu tamanho e importância. As freguesias de maneira geral eram menores que as vilas. Já citamos os depoimentos de D'Alincourt e de Saint-Hilaire, respectivamente a propósito das freguesias do Ó e da Penha, que ilustram a modéstia dêstes aglomerados. Parece que a situação não era melhor em Itapecerica, a julgar pelas palavras do presidente da província, Dr. Almeida Tôrres, proferidas em 1829; referindo-se a esta freguesia e procurando justificar a sua exautoração, dizia que "nela existem apenas alguns índios"(212). É provável que esta afirmativa encerre algum exagêro, mas certamente não teria sido formulada se a localidade tivesse alguma expressão.

Embu, que à semelhança de Itapecerica também fôra aldeamento indígena apresentava situação semelhante. Em 1829 o juiz de paz da então freguesia assim se manifestava: "na aldeia de M boy de que sou Juiz de Paz não há pessoa alguma que possa votar, ou ser votado, pois não estão na forma da mesma lei; sendo os indivíduos índios e que não têm rendimento algum " (213). A freguesia de São Bernardo também deve ter sido muito pequena. Vários viajantes que por ela transitaram ao fazer a viagem entre São Paulo e Santos, tais como Mawe, Beyer, D'Alincourt, Kidder, Fletcher, von Tschudi, Zaluar e Taunay não fazem nenhuma descrição da localidade, a maioria nem sequer a menciona. Teriam procedido assim se o lugar merecesse alguma consideração? Avé-Lallement por sua vez qualifica São Bernardo apenas de "lugarejo pobre" (214).

De dimensões bastante reduzidas eram os aglomerados de categoria inferior à de freguesia, isto é, sem predicamento oficial. Já vimos atrás como Saint-Hilaire se refere ao povoado Baixa das Bananeiras,sito entre São Paulo e Mogi das Cruzes. O mesmo viajante passou também por Pinheiros, antigo aldeamento de índios,que na ocasião de sua passagem assim se lhe

afigurou: "As casas dessa vila são esparsas e construídas in - teiramente como as dos luso-brasileiros; mas tôdas são muito pequenas e em mau estado de conservação, algumas foram até com pletamente abandonadas. A igreja é muito bonita na parte exter na, mas, também muito pequena" (215).

São Miguel, outro antigo aldeamento indígena assim se apresentava em meados do século passado segundo o historiador Leonardo Arroyo: "O lugarejo estava entregue ao deus-dará, com poucos habitantes, poucos índios, pouca gente, limitado pe la ruazinha torta que ainda passa defronte à igreja. A comis - são permanente da Câmara em sessão de 26 de setembro de 1857 "reconheceu que é exato que a povoação de São Miguel tem esta- do na maior relaxação a respeito de alinhamentos" (216).

Convém lembrar que os mencionados aglomerados de Ita pecerica "M Boy", Pinheiros e São Miguel haviam sido aldeamentos indígenas até 1803. Tal é o caso também de Itaquaquecetuba, Carapicuíba e Barueri. Petrone em sua tese apresenta uma série de informações e conclusões que nos permitem avaliar as modestas dimensões que êstes aglomerados, surtos de aldeamentos indígenas, tinham em época imediatamente anterior à que nos interessa (217). Nos anos de 1801, 1802 e 1803, os últimos em que os aldeamentos funcionaram oficialmente como tais, o poder público mandou organizar levantamentos ("listas") em todos êles. Os dados referentes ao número de habitantes são os seguintes:

Itaquaquecetuba:	218	(ano de 1802)
São Miguel:	275	(ano de 1801)
Itapecerica:	332	(ano de 1802)
Barueri:	580	(ano de 1803)
Carapicuíba:	168	(ano de 1803)
Embu:	261	(ano de 1802)
Pinheiros:	160	(ano de 1802) (218)

Pelo que se vê, os aglomerados teriam sido pequenos, mesmo que todos os indígenas aldeados morassem na sede. Na realidade tal não se verificava, apesar dos propósitos iniciais para que assim fôsse, e de várias tentativas feitas nêste sentido. Petrone mostra que predominava o habitat disperso nos aldeamentos (219). Segundo as conclusões dêste pesquisador, é possível que vários dos aldeamentos nem sequer encerrassem uma

povoação em seu território, enquanto em outros a sua existência é comprovada. Afirma o autor: "... parece não haver dúvida sôbre a existência de povoações mesmo que modestas, em Escada, São Miguel, Pinheiros, Carapicuiba, Embu" (220).

Segundo Petrone "para a maioria dos aldeamentos o largo da Igreja deveria resumir todo o núcleo..., não deveria ser raro o aldeamento cujo largo limitar-se-ia a um terreiro fronteiro à igreja" (221). O largo ou praça assim se apresentava: "O conjunto igreja-residência dominava a praça cercada por um casario mais ou menos modesto com 'casas ligadas entre si'..." (222). Petrone afirma que "de resto, afora a praça, freqüentemente organizada nada existiu,..., que pudesse ser equiparado a arruamentos" (223).

Modestas foram as casas dos aldeamentos. Já vimos o que Saint-Hilaire escreveu a respeito de Pinheiros. Sôbre os aldeamentos em geral, Petrone afirma: "Construída de pau-a-pique, geralmente sem barreação, coberta com sapé, contendo, quem sabe, duas ou uma só dependência, a casa na verdade não deveria passar de um tôsco abrigo no sentido mais restrito. A documentação sugere, por outro lado, seu caráter pouco durável, sempre devendo ser reconstruida, freqüentemente utilizada em condições precaríssimas" (224). O autor frisa ainda que o interior das casas deveria, na prática, ser pura e simplesmente destituido de qualquer mobiliário, com poucas excessões (225).

Ora, se tais aglomerados já eram extremamente pequenos e pobres, quando ainda eram sedes de aldeamentos oficiais, tudo indica que tiveram tais características acentuadas na época em estudo. Com efeito, como veremos adiante, citações e indícios parecem mostrar que os antigos aldeamentos, de modo geral conheceram nítida decadência pelo menos na primeira metade do século XIX.

As funções dos aglomerados

Quais teriam sido as funções dos diversos aglomerados dos arredores paulistanos? Em face do que já foi visto, acreditamos que a prestação de serviços à circulação tenha sido uma das mais importantes, quiçá a principal em apreciável número de aglomerados, quer grandes, quer pequenos. Comércio e alu

guel de animais de carga ou de montaria, hospedagem de viajantes compreendendo pernoite, alimentação e fornecimento de víveres, engajamento da população urbana como tropeiros, são as principais atividades correlatas à circulação, que, constituem um dos meios de subsistência, e às vêzes a razão de ser de uma série de aglomerados. Já mencionamos os casos de Jundiaí, Parnaíba, Cotia, São Bernardo, Rio Grande, Lajeado, Baixa das Bananeiras em que a mencionada função se manifesta de uma maneira ou de outra.

Destacava-se também nìtidamente a função religiosa, na maioria dos aglomerados. Como vimos atrás, em Jundiaí e em Santo Amaro, grande número de casas urbanas pertenciam a agricultores que a elas acorriam apenas em dias de ofícios e festas religiosas. É de se supor que tal fato fôsse comum em maior ou menor escala nos demais aglomerados de categoria superior. Ora, se muitos agricultores tinham casa no aglomerado, para nela se alojarem nas mencionadas ocasiões, era também grande o número de agricultores que não dispunham dêste luxo, mas que igualmente eram atraídos ao povoado com a mesma finalidade religiosa.

Em alguns aglomerados, determinadas festas religiosas atraíam fiéis de áreas mais afastadas, sitas além dos limites eclesiásticos da paróquia. É o que nos conta Edmundo Zenha a propósito de Santo Amaro: "A festa do Divino Espirito Santo punha uma certa vibração no ambiente estagnado. A vila se movimentava com povo descido de todos os sertões da redondeza. Da Capital também afluia gente porque a festa era famosa" (226).

A freguesia da Penha era o aglomerado que mais se distinguia nêste particular, constituindo verdadeiro centro de peregrinação, tradição que o atual bairro paulistano conserva (227). Através de sua função religiosa, a Penha mantinha ligações muito estreitas com a Capital, tendo sido, provàvelmente, o aglomerado dos arredores, mais diretamente com ela relacionado. Com efeito, além da grande afluência de romeiros, notadamente nas festas de setembro (sobretudo no dia oito, a imagem de Nossa Senhora da Penha foi várias vezes levada em procissão à cidade de São Paulo, nòrmente quando epidemias de varíola ou sêcas atormentavam seus habitantes, que então dirigiam suas preces e promessas à milagrosa Senhora (228). Leonardo Arroyo nos conta que nestas ocasiões "costumava-se enfeitar a estrada

da Penha com arcos de bambu, as casas ribeirinhas à estrada engalanavam-se tôdas, como se pode imaginar, para saudar a passagem da imagem carregada pelos devotos" (229).

As festas religiosas davam margem a atividades paralelas, moralmente com elas pouco compatíveis. Em Santo Amaro, segundo Edmundo Zenha, "muitas estudantes da Academia mudavam- se para Santo Amaro durante os dias de festa e ali vingavam-se das dietas cruéis das repúblicas. O jogo franco atraía a variada e numerosa população dos seus profissionais que arrancavam da caboclada o cobre penosamente ganho no guatambu" (230). Sôbre as festas da Penha, Leonardo Arroyo narra: "Havia muita irreverência, muita festa pagã, excessos mesmos. O padre chegou a acusar os mantenedores da ordem de bebados espalha-brasas. Queria acabar com as festas devido aos 'inveterados abusos' citando uma 'proibição das Festas Noturnas'" (231).

As cidades e vilas, na qualidade de sedes de município que eram, encerravam uma função politico-administrativa de certo vulto, dada a grande extensão dos municípios da época. Mesmo que as autoridades civís não residissem no aglomerado, era aí que desempenhavam suas funções.

Os aglomerados concentravam ainda o comércio e vários serviços, procurados pela população rural. Edmundo Zenha faz a descrição da loja que Adolfo Pinheiro mantinha em Santo Amaro: "Foi estabelecimento de larga freguesia, o mais bem sortido na vila, conhecido por extremos de admirar, - Cotia, São Lourenço, São Bernardo. De lugares tão afastados vinham freguezes fiéis, aquerenciados, já do trato que recebiam do proprietário, já da variedade em artigos de que dispunham ". (232). O exame de alguns livros comerciais da loja, conservados através do tempo, permitiram ao historiador conhecer detalhes: " A loja possuía praticamente de tudo: jóias de ouro, baralhos, óculos, chumbo, ferro, sapatos, aço, espingardas, remédios, ferragens, papelaria, pólvora, fazendas, roupas feitas, armarinho.." (233). Adiante Zenha dá informações mais detalhadas a respeito de um gênero de mercadoria: "Em ferragens o sortimento era rico. Os pregos se dividiam de acordo com o fim a que se destinavam.... Facas, navalhas, canivetes, escovas, pentes de marfim, aparecem com muita freqüência nos lançamentos. Dá-se o mesmo com foices, machados, enchadas" (234). Em vários pontos da citação percebe-se que em grande parte o estabelecimento se devota-

va ao atendimento da população rural. Êste fato, e a grande diversidade de mercadorias são ainda hoje comuns em pequenas cidades do interior. Infelizmente não contamos com informações tão preciosas a propósito de outras casas comerciais. Contudo, tudo leva a crer que estabelecimentos dêste gênero tenham sido comuns nos demais aglomerados, pelo menos nos principais.

A função industrial dos aglomerados da periferia paulistana deve ter sido modestíssima. Na própria cidade de São Paulo eram extremamente escassos os estabelecimentos fabris dignos dêste nome, e os viajantes não mencionam nenhum ao descreverem os povoados vizinhos de São Paulo. Müller e Azevedo Marques tampouco o fazem (235). Tudo conduz à suposição, que nos aglomerados dos arredores da Capital não tenham existido verdadeiras fábricas, circunscrevendo-se a atividade industrial a oficinas artesanais e à indústria doméstica.

Segundo Tírico, em Mogi " a maioria dos habitantes pobres dedicava-se à feitura de esteiras, cêstas, ou cigarros, atividade da qual a antiga rua da Palha, hoje Cel.Souza Franco, foi um eloqüente atestado ..."(236) . Trata-se nêste caso de uma atividade artesanal, cuja localização urbana é comprovada; infelizmente a quase totalidade das demais citações a respeito de tais atividades são omissas, não nos permitindo ao certo saber, se eram desenvolvidas no aglomerado, ou em plena zona rural. Ainda a propósito de Mogi das Cruzes, Saint-Hilaire afirmava: "Com a fibra da malvácea ali se faziam cobertas bem finas e bonitas rêdes"(237) . Zaluar, que visitou a cidade várias dêcadas após, diz: "As indústrias locais são em muito diminuto número, apesar desta ser uma das mais antigas povoações do norte da província, e muito conhecida pelo seu tráfego e labor e afamada pela importante fabricação de manufaturas de lã (238). As informações fornecidas pelos dois viajantes não nos permitem saber se tais atividades eram exercidas na aglomeração ou na zona rural. A comprovação de que as citadas atividades não tinham caráter de indústria fabril estão nos informes que a câmara mogiana enviava ao presidente da Província. Em 1857 comunicava o seguinte: "pode se dizer que a indústria fabril é nom uma", e em 1861 informava: "Quanto à industria fabril, a não ser a de aguardente, a Camara pode dizer que nenhuma existe"(239) .

A mencionada atividade, ou seja a indústria textil artesanal ou doméstica, havia sido comum também nos aldeamentos

indígenas. Em sua fase final de existência como tais, ou seja nos anos de 1801 a 1803, destacavam-se nêste particular Barueri e Itaquaquecetuba (240). Novamente não há elementos para sabermos se estas atividades se desenvolviam nos núcleos dos aldeamentos ou em casas dispersas pelo campo. Em Barueri e em Mogi das Cruzes (citado no parágrafo anterior) esta atividade artesanal era abastecida com algodão cultivado no local (241). É bastante possível portanto que a fiação e tecelagem da fibra ocorresse em associação direta com o seu cultivo, na casa do agricultor, sita provàvelmente fora do aglomerado. Já em Itaquaquecetuba não havia o cultivo do algodão. Segundo Petrone "quase certamente a matéria prima deveria vir de fora"(242) . Não ocorrendo a associação entre o cultivo da fibra e a sua manufatura, é mais possível do que em Mogi e em Barueri que a citada atividade artesanal se desenvolvesse no aglomerado (243).

As mesmas dúvidas quanto à localização exata subsistem com relação à fabricação de louça de barro, que em Pinheiros ocupava trinta e cinco mulheres arroladas sob a rúbrica de "louceiras" (ano de 1802). Tal número segundo acentua Petrone "justifica a consideração dêsse núcleo como sendo especializado nesse setor"(244) . Esta característica funcional de Pinheiros fôra constatada por Saint-Hilaire que afirma que "as mulheres fabricavam artefatos de barro"(245) . Em São Miguel também se verificava tal atividade artesanal, constatada pelo administrador Machado de Oliveira, que escrevendo em 1845, e referindo-se à situação da época afirmava: "Os poucos índios que restam nesta aldêa depois de por muito tempo lutarem improficuamente contra a usurpação de suas terras, e vendo-se por fim reduzidos à miséria deram-se desde há muito, os homens ao trabalho braçal jornaleiro, as mulheres a fabricar louça de cozinha, cujo produto mal pode chegar para remir suas necessidades"(246) .

Parece que a citada atividade "louceira" se revestiu de certa importância, pois além de Saint-Hilaire, dois outros viajantes a mencionam. John Mawe afirmava: "Nos arredores da cidade habita certo número de indios crioulos, que fabricam artefatos de barro para uso culinário, grandes jarras de água e uma variedade de utensílios, ornamentados com algum gôsto" (247). Gustavo Beyer escrevia que "nos arrabaldes moram muitos criolos indios que fabricam potes de barro de grande consumo, porque é uso geral preparar nelles a comida e carregar a-

gua. Muitos outros objetos são fabricados de barro e não sem gosto" (248). Além disto tal fabricação doméstica ensejava relações funcionais não desprezíveis entre São Paulo e seus arredores, uma vez que a produção era posta a venda na cidade. O governador da capitania, em 1800 refere-se à presença de indios vendedores de louça nas "feiras de Pilatos" realizadas nos campos da Luz (249).

Convém insistir que não temos elementos para saber se o artesanato se desenvolvia nos aglomerados ou na parte pròpriamente rural dos antigos aldeamentos.

O caráter funcional sui-gêneris dos ex-aldeamentos e sua metamorfose

Já abordámos casualmente funções de um que outro ex-aldeamento indígena. Na realidade, êstes povoados, por terem encerrado características próprias, merecem mais algumas considerações. Em época anterior a que ora nos ocupa, e que se encerrou no início do século XIX, quando os aldeamentos foram emancipados, êstes encerravam funções distintas dos demais aglomerados, funções estas que durante o século XIX iriam se diluir, a medida que se transformavam em povoados "caipiras".

No tempo em que os aldeamentos haviam funcionado oficialmente como tais (até o século XVIII, como se disse) encerravam, segundo Petrone, essencialmente as funções de " reservas de motores animados", "aldeias de serventia", nas palavras do autor (250). Os trabalhos para os quais se recrutava os indígenas, em regime servil ou semi-servil, eram os mais variados, predominando na fase inicial da colonização a participação nas bandeiras e no trabalho das minas, e posteriormente, no transporte de carga, como carregadores, sobretudo na estrada São Paulo-Cubatão. Tal se verificou no século XVIII, quando ainda não se havia generalizado o transporte através de tropas muares. Para outros serviços, tanto públicos quanto particulares, os indígenas haviam sido requisitados também (251).

Secundàriamente, os aldeamentos (considerados como tais os núcleos) haviam tido a função de servirem de residência a agricultores, tendo constituido portanto uma forma de habitat rural concentrado. Já vimos que a dispersão era comum nos aldea -

mentos, a ponto de Petrone ter concluido, que talvez alguns aldeamentos não encerrassem verdadeiros aglomerados. Contudo, a concentração no núcleo existira em várias fases, e o poder público aparentemente considerava tal concentração como o estado normal e ideal, e freqüentemente se preocupava em provocá-la quando por qualquer razão ocorria a dispersão (252). Ainda em 1776,o diretor do aldeamento de Itaquaquecetuba recebia a seguinte ordem: "que não consinta, q. os Indios vivão desagregados nos matos, antes sim os congregue, e faça morar nessa Aldeya, onde devem pernoitar todas as noites, fazendo-os ir de manhã cedo a trabalhar nas terras, q. lhes destinar pª elles fazerem as suas roças, q. devem ser quanto mais perto possivel dessa Aldeya" (253).

Mas a dispersão dos índios aldeados pelos arredores do aglomerado era comum e freqüente. Nêste caso, êste, considerado em si,se revestia de uma função religiosa e de uma função administrativa, aliás bastante associadas no caso. Em Barueri, no ano de 1723, vários moradores das redondezas testemunharam que os índios não moravam no aldeamento a eles apenas se dirigindo aos domingos e dias santos para assistir à missa (254). Tal função se materializava na paisagem pela dominância da igreja. Segundo Petrone: "Em síntese, os elementos principais do núcleo central de qualquer aldeamento foram os seguintes: no centro a praça quadrada ou retangular, verdadeiro terreiro abrigando um cruzeiro e o tronco. Numa das faces da praça, geralmente ocupando um dos cantos, a igreja dominava o conjunto, fato que pode ser percebido ainda em Embu, Escada, Carapicuiba e Barueri. Quase certamente ter-se-ia verificado o mesmo em São Miguel. Ao lado da igreja, geralmente formando um só bloco de modo a ocupar tôda uma face da praça, aparecia a residência para um ou mais religiosos" (255). No tocante às funções religiosa e administrativa,os núcleos dos aldeamentos se assemelhavam aos das outras categorias de aglomerados, notadamente às freguesias, muitas das quais provàvelmente lhes eram similares em dimensões. Contudo, a diferença essencial reside no fato de nos aldeamentos as autoridades eclesiásticas e civis apenas terem jurisdição sôbre os índios aldeados e não sôbre o conjunto da população residente nas proximidades (256).

Na época que ora nos interessa, ou sejam os dois quar

téis intermediários do século XIX, os aldeamentos já haviam sido oficialmente extintos. Isto por um lado era um fruto da decadência dos mesmos, e foi a um tempo conseqüência e causa da decadência, modificações e substituição de suas funções. O trabalho indígena servil não mais existia, deixando os aldeamentos de ter a função de "reserva de motores animados". Por outro lado sucessivos aforamentos deixaram os aldeamentos com poucas terras para cultivar, ou sem nenhuma, caso de Pinheiros já em 1802. As "Listas de População" levantadas nêste ano e nos de 1801 e 1803 nos mostram que apesar do citado, o número de agricultores ainda era vultoso na maioria dos aldeamentos, havendo ainda muitos aldeados que trabalhavam como jornaleiros, em estabelecimentos agrícolas de terceiros (257). Acreditamos que esta parcela da população aldeada tenha a partir de então cristalizado a sua preferência pelo habitat disperso, já manifestada no decorrer dos tempos, quando havia uma autoridade que freqüentemente lutava para abrigá-los no núcleo, o que não era mais o caso. Conseqüentemente, supomos que a antiga população aldeada agrícola tenha passado a abandonar na escala quase completa os aglomerados ex-sede dos aldeamentos, caso tal já não se tenha verificado antes, o que é bem possível. É aliás a tal conclusão que chega Petrone, segundo o qual na ocasião das viagens de Martius e Saint-Hilaire já "definira-se de uma vez a tendência à dispersão, dado que o principal fatôr de modulação representado pela sujeição dos indígenas ao Diretório fôra neutralizado ..." (258).

No tocante aos aglomerados, sede dos antigos aldeamentos, houve a tentativa de elevá-los à categoria de freguesia. Isto implicaria numa modificação e extensão de suas funções religiosas e administrativas, que passariam a se definir em face de certa área e não mais em face de certo contingente humano, ganhando ao mesmo tempo maior amplitude, pois englobariam também a população não indígena que habitasse os respectivos distritos. Com isto os antigos aldeamentos iriam se assemelhar funcionalmente aos outros aglomerados pequenos dos arredores paulistanos. A instalação de freguesias se verificou efetivamente em São Miguel, Itaquaquecetuba, Pinheiros, Itapecerica e Embu. Contudo, esta nova condição iria se revelar extremamente frágil e instável nêstes aglomerados. Com efeito, o predicamento de freguesia foi novamente suprimido em todos êles

entre 1831 e 1832. Em São Miguel e Pinheiros não foi restabelecida até a época a que se referem os "Apontamentos" de Azevedo Marques, isto é por volta de 1875, e que baliza a fase evolutiva que estamos estudando. Em Itaquaquecetuba foi restabelecida, pois Azevedo Marques na citada obra cita a localidade como freguesia. Já Itapecerica teve o seu predicamento de freguesia restabelecido em 1841, conservando-o, enquanto Embu se notabiliza por ter êste predicamento sido exautorado e restabelecido por três vezes, verificando-se o último restabelecimento em 1880 (259).

Esta instabilidade revela a pobreza e a decadência das referidas localidades, pois, ao contrário do que acontecia no tempo em que eram aldeamentos, os sacerdotes de freguesias eram sustentados pelos "freguêses". E êstes aparentemente não tinham como fazê-lo. É expressivo a propósito o que se verificava em São Miguel já em 1803. Nêste ano o capitão-mor constatava com relação ao vigário" a impossibilidade d'elle alli poder existir com a insignificante porção q. os moradores offerecerão pª a sua subsistência e não devendo obrigalos a contribuir com mais pela nimia pobreza a que o veem reduzidos"(260).

Tudo faz crer, que os aglomerados correspondentes aos antigos aldeamentos - uma vez perdida a sua pretérita razão de ser e não encontrando nenhuma justificativa funcional em face de sua nova situação - tenham conhecido uma acentuação da decadência que já vinha de longe, e se mantido de certa forma por uma questão de inércia. Isto pelo menos enquanto conservavam as suas características de povoado indígena. E ao que tudo indica, durante o princípio do século XIX a maioria dos antigos aldeamentos estavam nêste caso. Já transcrevemos, em outros pontos do trabalho, referências que comprovam esta situação com relação a Itapecerica e Embu. Referente a Embu acrescente - se os dados demográficos apresentados pelo "Ensaio" de Müller referentes a 1836 . Dos 424 habitantes recenseados na localidade , então "capela curada", 381 foram arrolados como índios (261). A Carapicuiba, Saint-Hilaire, que passou por suas imediações, se refere como "aldeiola habitada por indígenas"(262). Quanto a São Miguel, Machado de Oliveira, em 1845, refere-se aos"poucos índios que restam n'esta aldêa..." (263). Aliás, é possível que São Miguel tenha conservado as características demográficas por mais tempo que os demais aldeamentos. Azevedo

Marques, no início do último quartel do século XIX diz com relação ao povoado em questão: "Este arraial é habitado em sua máxima parte por descendentes dos índios ahi aldeados"(264). E o autor em questão não faz semelhante referência a nenhum dos outros ex-aldeamentos. Segundo Petrone, "na segunda metade do século XIX ainda viveriam pequenos grupos (indígenas) em parte mestiçados,em parte não, em Carapicuiba, Embu, São Miguel,e Barueri" (265).

Ora, paulatinamente os aldeamentos passariam a se transformar em povoações "caipiras", com o que se assemelhariam em morfologia e funções a outras em que isto já ocorrera há mais tempo. Em Santo Amaro e na Freguesia do Ó tal transformação já se verificava nos primórdios da fase colonial, em Guarulhos tal se dera segundo Petrone, provàvelmente no alvorecer do século XVIII (266).

Em Pinheiros tal evolução estava em pleno curso quando por lá passou Saint-Hilaire. Escreve êste viajante: "Não é licito acreditar que ainda até presentemente os habitantes da aldeia de Pinheiros sejam todos indivíduos de raça americana perfeitamente pura, porquanto essa aldeia existe a muitíssimos anos. Muito próxima de S.Paulo seus habitantes mantém relações frequentes com os brancos e sobretudo com os mulatos e negros, assim a maior parte das pessoas que vi quer à porta das casas, quer nas estradas acusava evidentes traços de seu sangue mesclado" (267). Em 1802 já existia em Pinheiros um "negócio de molhados", o que segundo Petrone se explica em função da " vizinhança já numerosa de moradores" (268). Azevedo Marques em seus "Apontamentos" assinala a presença em Pinheiros, que qualifica como "pequeno arraial" de uma "barreira estabelecida para a cobrança do imposto de taxa de passagens" (269). Atente- se para as transformações demográficas e funcionais que as citações traduzem. A propósito a equipe autora de "Pinheiros, aspectos geográficos de um bairro paulistano" assim se manifesta:

> "O último quartel do século XVIII é o período em que, pràticamente, finda a fase de Pinheiros como aldeiamento indígena, sucedendo-se outra em que o núcleo, abrigando descendentes daquêles, mestiços e brancos, vai se transformando em um medíocre povoado"cai-

pira" de onde saem muitos daquêles agricultores que , utilizando animais, transportam o produto de seu trabalho para vendê-los, em São Paulo. O pitoresco que já caracterizaria o Piques e a Memória, em São Paulo, em sua maior parte seria devido a essa gente" (270) .

Nos demais ex-aldeamentos a metamorfose de povoado indígena em povoado caipira provàvelmente ocorreu durante os dois quartéis intermediários do século XIX isto é, durante a época que ora nos ocupa. Já mencionamos atrás,que a São Miguel, Azevedo Marques se refere como "arraial habitado em sua máxima parte por descendentes dos índios ahi aldeados" não fazendo afirmativa similar com relação aos demais ex-aldeamentos dos arredores paulistanos. Isto leva a crer que êstes já não apresentassem mais as características de povoados indígenas na década de 1870, a que se refere êste autor.

A propósito da mesma época, o Almanaque de Luné e Fonseca de 1873 traz informações a respeito dos diferentes ex-aldeamentos ,que corroboram de modo geral o exposto. Ei-las:

"Aldeamento dos Pinheiros" (13 fogos, 33 almas)- "Os carijós que a habitarão primitivamente vão desapparecendo por contacto com a gente branca ..."

"Aldeamento de Capucuhyba"- "A existencia deste aldeamento é presentemente nominal; a sua população confunde-se com a civilizada"

"Aldeamento de Baruery"- "Os habitantes deste aldeamento são oriundos dos primitivos indios e vivem confundidos com a gente civilisada do lugar".

"Aldeamento de São Miguel"- "Apenas sabe-se que os indígenas deste aldeamento vivem de comum com a população civilizada do lugar".

"Aldeamento de M'Boy"- "Pela Cutia, Santo Amaro e Itapecerica se tem dispersado a população indígena dêste aldeamento, que conta actualmente apenas 75 índios mestiços".

"Aldeamento de Itaquaquecetuba"- "Este aldeamento acha-se totalmente extincto. A sua população india confundiu-se com a gente civilizada" (271).

Infelizmente monografias geográficas e históricas de âmbito regional mais restrito que o presente trabalho nada trazem de elucidativo a respeito da mencionada transformação demográfica e funcional, e muito menos acêrca da época em que a mesma teria se processado.

Cabe salientar, que esta transformação dos ex-aldeamentos se inscreve num processo evolutivo que não afetou apenas os aglomerados que lhes serviram de sede, mas também as áreas contíguas, e que haviam sido cultivadas pelos índios aldeados (272).

A dinâmica dos aglomerados

Outro aspecto a analisar com relação aos aglomerados é a dinâmica evolutiva que os caracterizaria na época em estudo. Estariam êstes aglomerados em progresso, em decadência, ou estagnados?

Inicialmente cabe salientar que aquilo que em têrmos seria a "rêde urbana" dos arredores paulistanos (em meados do oitocentismo), já se havia esboçado nos primórdios da época colonial (273). Com efeito, dos treze aglomerados que em 1874 tinham predicamento de freguesia, vila e cidade, nada menos que nove datam da segunda metade do século XVI e da primeira do século XVII. Trata-se de Conceição de Guarulhos, Itapecerica, Itaquaquecetuba, Juqueri, Jundiaí, Mogi das Cruzes, Nossa Senhora do Ó, Parnaíba e Santo Amaro. Penha se originara na segunda metade do século XVII, São Bernardo e Cotia na primeira do século XVIII, e Arujá na segunda metade dêste (274).

Durante os três primeiros quartéis do século XIX alguns aglomerados adquiriram categoria administrativa ou foram elevados a uma superior. Sem mencionar os antigos aldeamentos indígenas, em que tal processo se revestiu de instabilidade (como já vimos) o citado se verificou com os seguintes aglomerados:

São Bernardo - povoado sem predicamento oficial até 1813, quando foi elevado a freguesia.

Arujá - povoado sem predicamento oficial até 1852, quando foi elevado a freguesia.

Santo Amaro - freguesia até 1832, quando foi elevado à categoria de vila.

Cotia - freguesia até 1856, quando foi elevado à categoria de vila.

Mogi das Cruzes - vila até 1855, quando foi elevado à categoria de cidade.

Jundiaí - vila até 1865, quando foi elevado à categoria de cidade (275).

Esta ascenção na escala político-administrativa leva de per si à suposição ,de que os aglomerados beneficiados tenham conhecido um progresso na ocasião, ainda mais que a nova categoria uma vez concedida, não mais lhes seria retirada, ao contrário do que se verificou com os ex-aldeamentos indígenas. Na realidade isto nem sempre aconteceu. Numerosas são as referências sôbre a decadência de aglomerados dos arredores paulistanos, abrangendo a época em questão, referências estas que atingem inclusive os aglomerados beneficiados pela ascenção de categoria.

A vila de Parnaíba já entrara decadente no séculoXIX. Eis o que escreve a respeito Azevedo Marques: "A villa de Parnahyba outrora tão florescente, rival da de São Paulo, pela importância de seus habitantes, que eram em grande parte ricos homens pertencentes às mais distinctas familias da capitania de S.Vicente, começou sua decadência da segunda metade do século XVIII em diante pela emigração de seus principais moradores e pela morte de outros,parecendo tender ao mesmo fim da de S.Vicente (276). Os irmãos Andrada que visitaram Parnaíba em 1820 assim se manifestaram a propósito: "Há 20 anos que a popula - ção não se aumenta, pela contínua emigração dos seus habitan - tes, que vão povoar as novas vilas de São Carlos, Piracicaba e outras do sertão" (277).

Uma curiosa referência diz respeito a pretensa decadência de Mogi das Cruzes. É de autoria de Zaluar, que visitou

a localidade em 1860, isto é, apenas cinco anos após a sua elevação à categoria de cidade. Diz o citado viajante: "A proximidade em que se acha da capital é sem dúvida uma das causas de sua decadência, pois lhe absorve esta tôda a sua autonomia. É um singular fenômeno que se dá para com certos núcleos do interior na proximidade dos grandes centros! O seu próximo contacto, longe de ser um bem enfraquece e esteriliza os elementos de progresso local, nestas povoações de subúrbio, que não só definham pela falta dos capitais, que se deslocam no emprêgo de transações de interêsse mais imediato como pela escassez de braços, que encontram melhores salários nos pontos de maior atividade" (278).

Trata-se evidentemente de uma afirmativa digna de atenção, que envolve dois aspectos: a decadência da cidade, e os fatôres que a teriam condicionado, Até que ponto Zaluar teria razão? É difícil dizer. Historiadores mogianos são omissos com relação à citada decadência, inclusive Grinberg que transcreve a descrição de Zaluar, sem contudo analisá-la (279). De qualquer maneira à afirmativa de Zaluar deve corresponder, se não uma decadência, pelo menos uma estagnação de Mogi das Cruzes, e a explicação que o viajante dá de maneira tão categórica quanto aos motivos, possìvelmente corresponda a queixas que ouviu de habitantes da cidade a respeito do fato. Resta saber se São Paulo, que na ocasião contava com aproximadamente 15.000 habitantes, já tinha o poder de atração que lhe é imputado pela interpretação de Zaluar.

Jundiaí também é apontado como decadente por dois viajantes que a percorreram na década de 1860, von Tschudi e Taunay. O fato é mencionado também por um viajante alemão que por aí passou em época posterior, quando a cidade se reativara. Trata-se de Oscar Canstatt que afirma: "Antes do ano de 1867 a localidade havia decaído de maneira sensível e dava um quadro relativamente desolador das condições brasileiras..." (280). Já citamos parcialmente o depoimento de von Tschudi, bastante elucidativo a propósito dos prováveis motivos da decadência. Diz êle: "Tempos atrás Jundiaí fôra uma vila importante e rica, quando nas fazendas dos arredores se plantava muita cana de açucar. Seus habitantes entretinham um animado comércio de mulas, que compravam ainda selvagens em Sorocaba e as domavam para depois revendê-las, como bêstas de carga ou animais de sela. Êste co-

mércio proporcionava-lhe bons lucros e além disto fabricavam ó timas selas e arreios. Atualmente as terras se acham inteira - mente depauperadas,o comércio de muares diminuiu sensìvelmente e a indústria de selaria se extinguiu totalmente; a localidade perdeu todo o brilho dos tempos passados.... De tôda a opulência dos tempos idos, sòmente o convento dos beneditinos resta" (281).

Como se entrevê, a decadência da cidade se relaciona por um lado com a perda de importância de sua função de centro de prestação de serviços à circulação e por outro lado à decadência da lavoura canavieira, ainda não substituida suficientemente pela cafeeira. Esta circunstância por sua vez deve ter afetado as funções de prestação de serviços à população rural, e religiosa, intrìnsecamente associadas ao desenvolvimento a - gropecuário circunvizinho. Note-se ainda, que na mesma época, Campinas, em correlação com o que se desenrolava na "Média Depressão", conhecia notável desenvolvimento, chegando a rivalizar com São Paulo, fato sobejamente conhecido. Ora, é possível, que também isto tenha contribuido para a decadência de Jundiaí, pois esta localidade ficava a meio caminho entre duas maiores, em progresso,com eventual captura de oportunidades comerciais.

Emilia Viotti Costa atribue também uma decadência a Cotia, assim se manifestando: "Provavelmente foi a diminuição do tráfego de tropas de burros que trouxe a decadência ao povoado setecentista,a partir da segunda metade do século XIX. O último lampejo de seus melhores dias teve lugar na década de 1850-60, pois, em abril de 1856, Cotia foi elevada à categoria de vila. Depois disso, regrediu sempre e assim continuou até a primeira vintena do século atual" (282).

Ao Santo Amaro de meados do século XIX,Edmundo Zenha se refere como: "Viloca triste, quieta, quase decadente" (283). Em outra parte o autor se refere à localidade como "uma vila que foi padrão do 'cidade morta'" (284). Mais adiante o historiador tece considerações sôbre a extensão do aglomerado em 1835, e em 1869, apoiando-se em documentos descritivos, salientando que nêste último ano "a vila ainda era a mesma coisa"do que fôra trinta e cinco anos antes (285).

Não encontramos referências expressas quanto ao de - senvolvimento que conheciam os demais aglomerados. Isto impede um juizo mais abalizado a respeito, não nos permitindo pas-

sar do campo das hipóteses. Dentro desta limitação queremos crer, por exemplo, que São Bernardo até o advento da ferrovia tenha conhecido um certo progresso, uma vez que, com o desenvolvimento da agricultura comercial na hinterlândia de São Paulo, se acentuava a circulação através da estrada São Paulo-Santos. Como S.Bernardo não se especializara em aparelhar tropas como Jundiaí, mas apenas em servir-lhes de pouso é de se supor, que, com o aumento da circulação, a localidade pudesse se expandir às custas do aumento do movimento relacionado exatamente à sua especialização funcional.

De qualquer modo, é expressivo o fato de serem numerosas as referências a propósito da decadência de aglomerados vizinhos de São Paulo na época anterior às primeiras manifestações da grande expansão paulistana, enquanto não se encontra referências mencionando progresso.

A estrutura demográfica

Passemos finalmente a considerar a população dos arredores paulistanos. O efetivo demográfico é habitualmente o índice simples mais empregado na avaliação quantitativa de uma região. Além de permitir uma apreciação de conjunto, abrangendo tôda a área circunvizinha de São Paulo como um todo, nos possibilita uma confrontação das várias porções que a compoem. Por outro lado a comparação do efetivo demográfico em diferentes anos nos faculta a percepção da dinâmica evolutiva.

Tomemos para tanto os dados constantes do "Ensaio" de Müller referentes a 1836 e os dos "Apontamentos" de Azevedo Marques referentes a 1874 (286). Infelizmente o censo de Müller traz a discriminação por freguesias apenas no tocante ao município da Capital, o que exige, que para fins de comparação consideremos "unidades territoriais comparáveis" muito grandes. Tal proceder é pouco conveniente sobretudo no caso de Mogi das Cruzes e Jundiaí, cujos municípios abrangiam um território deveras extenso, englobando áreas, que a nosso ver não deveriam ser consideradas na comparação, por estarem demasiadamente afastadas de São Paulo, não integrando a área em estudo. Estão nêste caso Salesópolis (então São José de Paraitinga) e Escada, pertencentes a Mogi das Cruzes, bem como Itatiba (então Nos

sa Senhora do Belem), pertencente a Jundiaí.

Por outro lado, as "unidades territoriais comparáveis" não são em todos os casos inteiramente válidas, pois freqüentemente ocorreram transferências de pequenos trechos de uma a outra circunscrição administrativa (e portanto censitária). Já vimos também, que não é possível distinguir de modo conveniente a população da cidade de São Paulo daquela correspondente aos "arredores", uma vez que as freguesias que a compoem abrangem grandes extensões rurais, englobando pràticamente todo o cinturão das chácaras, ultrapassando-o em várias partes.

Feitas as devidas ressalvas quanto aos dados, podemos apreciar os seguintes quadros.

III POPULAÇÃO EM 1836

Freguesias-Cap.Curadas MUNICIPIOS	População das freguesias	População dos municipios
Sé ✯	5.668	
Santa Iphigenia ✯	3.064	
Braz ✯	659	
Guarulhos	2.255	
Nossa Senhora do Ó	1.759	
Cutia	3.370	
Nossa Senhora da Penha	1.206	
S.Bernardo	1.347	
Juquery	2.181	
MBoy	424	
SÃO PAULO		21.933
SANTO AMARO		5.431
PARANAIBA		4.196
MOGI DAS CRUZES		10.472
JUNDIAHY		5.885
	TOTAL :	47.917

✯ Freguesias que compoem a cidade de São Paulo: 9.331 hab. (19,4%)

Demais freguesias: 38.586 hab. (80,6%)

TOTAL DA PROVINCIA (exceto 5ª Comarca, posteriormente desmembrada como província do Paraná) 284.012 hab.

Fonte: Daniel Pedro MULLER - "Ensaio..."

IV POPULAÇÃO EM 1874

Freguesias(paroquias) MUNICÍPIOS	População das freguesias	População dos municipios
Sé ☆	9.223	
Santa Efigênia ☆	4.459	
Consolação ☆	3.357	
Braz ☆	2.308	
Guarulhos	2.604	
Senhora do Ó	2.023	
Penha de França	1.883	
S.Bernardo	2.787	
Juquery	2.720	
SÃO PAULO		31.364
Santo Amaro	5.470	
Itapecerica	4.896	
SANTO AMARO		10.366
Cutia	5.024	
CUTIA		5.024
Parnaiba	3.338	
PARNAIBA		3.338
Mogi das Cruzes	11.460	
Itaquaquecetuba	1.878	
Escada ☆☆	☆☆ 1.678	
Arujá	1.568	
MOGI DAS CRUZES		16.584
Jundiahy	7.805	
JUNDIAHY		7.805
ARAÇARIGUAMA ☆☆	☆☆ 1.621	☆☆ 1.621
S.JOSÉ DO PARAHYTINGA ☆☆	☆☆ 4.103	☆☆ 4.103
ITATIBA ☆☆	☆☆ 6.660	☆☆ 6.660
TOTAL A (inclusive ☆☆)	86.865	
TOTAL B (exclusive ☆☆)	72.803	

Fonte: Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES - "Apontamentos..."

CONTINUAÇÃO DO QUADRO IV		
✱✱ As freguesias e municípios assinalados apenas foram incluidos no quadro, por terem pertencido em 1836 a municípios considerados como integrantes dos arredores paulistanos. Assim se fez para possibilitar comparações entre os dois anos. Temos então duas formas para expressar os totais:		
A. Para fins de comparação com o ano de 1836		
✱	Freguesias que compoem a cidade de São Paulo	19.347 hab. (22,3%)
	Demais freguesias, inclusive as assinaladas com ++	67.518 hab. (77,7%)
B. Para a avaliação de São Paulo e arredores no ano de 1874		
✱	Freguesias que compoem a cidade de São Paulo	19.347 hab. (26,5%)
	Demais freguesias, exclusive as assinaladas com ✱✱	53.456 hab. (73,5%)
TOTAL DA PROVINCIA: 837.354 hab.		
Fonte: Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES-"Apontamentos.."		

V VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO 1836-1874

Unidade territorial comparável	População 1836	População 1874	Variação (1836=100)
Sé *	5.668	9.223	163
Sta.Ifigênia-Consolação *	3.064	7.816	250
Brás *	659	2.308	352
Guarulhos	2.225	2.604	117
Penha de França	1.206	1.883	156
Nossa Senhora do Ó	1.759	2.023	115
São Bernardo	1.347	2.787	206
Juqueri	2.181	2.720	124
Sto.Amaro-Itapecerica-Embu	5.855	10.366	176
Cotia	3.370	5.024	149
Parnaiba-Araçariguama	4.196	4.959	118
Mogi das Cruzes-S.J.Paraitinga	10.472	20.687	197
Jundiaí-Itatiba	5.885	14.465	246
* Unidades que compoem a cidade de S.Paulo	9.331	19.347	206
Demais Unidades	38.586	67.518	175
TOTAL	47.917	86.865	181
TOTAL PROVINCIA	284.012	837.354	295

VI COMPARAÇÃO COM A POPULAÇÃO TOTAL DA PROVÍNCIA (exclusive o Paraná, pertencente a São Paulo em 1836)

	1836		1874	
	hab.	%	hab.	%
* Freguesias que compoem a cidade de São Paulo.	9.331	3,3	19.347	2,3
Freguesias dos arredores paulistanos (inclusive **)	38.586	13,6	67.518	8,1
Cidade de S.Paulo e arredores	47.917	16,9	86.865	10,4
Provincia de São Paulo	284.012	100	837.354	100

Vários fatos ressaltam dos quadros apresentados. Um dêles é o referente a proporção entre a população da cidade de São Paulo e a de seus arredores. Ao contrário do que acontece hoje, a população da cidade era bastante inferior à dos "arredores" (287). Lembramos ainda que as "freguesias que compoem a cidade" abrangem uma importante população rural, o que faz com que o efetivo demográfico pròpriamente da cidade de São Paulo seja inferior ao computado naquelas unidades. A mencionada proporção pouco variou no período relativamente longo que medeia os dois censos (19,4% e 80,6% em 1836; 22,3% e 77,7% em 1874). De qualquer modo a cidade conheceu um crescimento um tanto mais acentuado que seus arredores (respectivamente 106% e 75%, no citado período).

O quadro VI nos mostra também, que não obstante a extrema modéstia que apresentava a população dos arredores paulistanos em números absolutos (38.586 e 67.518 habitantes, respectivamente em 1836 e em 1874), a mesma representava uma parcela nada desprezível no conjunto da província (respectivamente 13,6 e 8,1% da população paulista nos dois anos citados). Em contrapartida, a cidade de São Paulo, na qualidade de capital da província se caracterizava por apresentar uma microcefalia impressionante, eis que compreendia apenas respectivamente 3,3% e 2,3% da população do atual estado de São Paulo, nos anos de 1836 e 1874. Se considerarmos em 1836 também a 5ª comarca da província, atual estado do Paraná, a cifra correspondente cai para 2,9%.

O quadro IV nos mostra também, como tanto a capital quanto seus arredores não acompanharam no mesmo ritmo o processo evolutivo que conheceu a província. Com efeito, entre os dois anos a população da província cresceu em 195%, enquanto a da capital crescia apenas 106% e a dos arredores 75%. Em 1836 a cidade e arredores contavam com 16,9% da população paulista caindo tal cifra a 10,4% em 1874. Tal fato se relaciona, é claro, com o desenvolvimento econômico e correlata intensificação do povoamento nas porções interioranas a noroeste da Capital, abrangendo inclusive, já, o início de ocupação de áreas até então pràticamente despovoadas.

O quadro V permite avaliar a variação demográfica nas várias porções da cidade e de seus arredores. Acreditamos que o fato mais notável a salientar seja a alternância de "unidades

territoriais comparáveis" que conheceram um crescimento relativamente grande com outras em que se verificou o contrário, dispondo-se esquemàticamente em anéis concêntricos. Com efeito, a partir do Centro temos inicialmente a "unidade" da Sé abrigando a porção mais central da cidade, cuja população cresceu em apenas 63%. Esta é contornada pelas "unidades" Santa Ifigênia-Consolação e Brás com um crescimento de 150% e 252% respectivamente. Tal contraste certamente se relaciona com o crescimento horizontal da cidade. A porção central desta, sita na colina localizada entre o Anhangabaú e o Tamanduateí, estava tôda compreendida na freguesia da Sé. O crescimento horizontal da cidade provocou uma crescente urbanização na margem esquerda do Anhangabaú abrangendo os bairros de Santa Ifigênia, Chá (288) e Consolação, compreendidos nas freguesias de Santa Ifigênia e Consolação. O bairro da Luz, compreendido na primeira destas freguesias ,igualmente se esboçava. O bairro do Brás, compreendido na freguesia homônima, também se urbanizava. Na época do censo de Müller, o Brás ainda não apresentava características verdadeiramente urbanas.

A Santa Ifigênia- Consolação e Brás segue-se uma faixa circundante, compreendendo uma série de "unidades" que se caracterizam por um crescimento demográfico relativamente pequeno, em muitos casos verdadeiramente desprezível, em vista do período relativamente longo de 38 anos: Nossa Senhora do Ó:15%, Guarulhos: 17%, Parnaíba-Araçariguama: 18%, Juqueri: 24%. Cotia e Penha de França apresentam um crescimento um pouco maior: 49% e 56% respectivamente. Dentro desta faixa caracterizada por crescimentos modestos, duas "unidades" se destacam, apresentando um crescimento maior: Santo Amaro - Itapecerica - Embu e São Bernardo, respectivamente com um aumento demográfico de 76% e 106%.

Acreditamos que no caso da "unidade" Santo Amaro - Itapecerica - Embu tal se deva a dois fatos. Um dêles é o desenvolvimento da função de "celeiro da capital" atribuída à área por referências da segunda metade do século, como já vimos, mas à qual não se referem, nem o Marechal Müller, nem os viajantes do início do século, como os irmãos Andrada e Gustavo Beyer. O outro fato que pode explicar o relativo crescimento da população na "unidade" considerada é a penetração de posseiros no "Sertão de Itapecerica", a que se refere Petrone: "Na década

de 1830 êstes ja se haviam instalado na área de São Lourenço , em meados do século atingiram a zona de Juquitiba, em seguida avançando lentamente em direção do alto da escarpa da Serra do Mar" (289).

Já com relação a São Bernardo não encontramos referências elucidativas. Somos de oponião que o fato se ligue ao incremento da circulação no eixo São Paulo-Santos, associada ao desenvolvimento da agricultura comercial na hinterlândia. Em 1874 a ferrovia Santos a Jundiaí já se achava em funcionamento, inaugurada que fôra em 1867. Esta deve ter fixado uma numerosa população de ferroviários ao longo de suas linhas (que cortam grande extensão da então freguesia de São Bernardo), sobretudo no Alto da Serra, onde se desenvolveu um núcleo ferroviário comportando residências e oficinas (atual vila de Paranapiacaba). Mas, simultâneamente a ferrovia deve ter provocado um certo despovoamento ao longo da estrada "ordinária", pois graças ao novo meio de transporte, esta, como veremos, passará a ser utilizada apenas pelo tráfego local. Destarte não necessitava mais do equipamento de prestação de serviços à circulação , que se havia organizado às suas margens.

Ao cinturão caracterizado por suas baixas taxas de crescimento demográfico, no qual as duas "unidades" ora analisadas despontam como excessões, se justapoem pelo lado externo duas "unidades", não contíguas entre si, caracterizadas por um acréscimo populacional razoável. Trata-se de Mogi das Cruzes - São José do Paraitinga e Jundiaí - Itatiba, respectivamente com um aumento de 97% e 146%. Estas cifras entram em choque com as já mencionadas referências de viajantes, que dão conta da decadência das cidades de Mogi das Cruzes e Jundiaí por volta de 1860, época compreendida no período analisado. Ora, como uma das importantes funções dos aglomerados de então era a de centro de prestação de serviços à zona rural, é difícil compreender uma decadência urbana não relacionada a uma decadência da zona rural contígua. Como explicar então o aumento do efetivo demográfico?

Crêmos que no caso da "unidade territorial comparável" Mogi das Cruzes - São José do Paraitinga tal se deva sobretudo ao povoamento de porções periféricas do antigo município de Mogi, pouco relacionadas à cidade de Mogi. Com efeito , São José do Paraitinga (atual Salesópolis) se desenvolve duran

te o século XIX, sendo o povoado fundado no início do século, elevado à categoria de freguesia em 1838 e a vila em 1857(290). Por outro lado o censo de 1874 se verificou enquanto a ferro - via do Norte (atual Central do Brasil) se achava em construção adiantada,eis que seria inaugurada em 1875. Como a estrada cor ta grande extensão do município de Mogi das Cruzes (em seus li mites de então), é provável que a concentração de operários por certo numerosos - dada a natureza não mecanizada da construção civil de então - tenha produzido um sensível aumento no efetivo demográfico recenseado.

Como já vimos, em Jundiaí a decadência da cidade por volta de 1860 é muito mais comprovada que a que teria conheci do Mogi na mesma época. Em parte,a unidade Jundiaí-Itatiba cer tamente deve seu incremento demográfico oitocentista. ao povoa mento de uma porção periférica do antigo município jundiaiense. Trata-se da área de Itatiba que no começo do século XIX "cober to de sombrias florestas, era ainda desconhecido" (291). Em 1830 o povoado ali surgido era elevado à categoria de fregue - sia e em 1857 à de vila, e em 1876 à de cidade. Em 1874 assen- tava-se a pedra fundamental da torre da igreja matriz, e em 1876 iniciava-se a construção de um teatro (292), fatos que demonstram o progresso do lugar na época do censo. Por ou- tro lado,dois fatos fizeram com que a própria Jundiaí,quer ci- dade, quer município,conhecessem uma nova fase de progresso , posterior à sua decadência na década de 1860. Um dêles é a che gada da ferrovia em 1867, que como veremos adiante provocou um revitalamento da cidade. O outro fato é o incremento da cafei - cultura,que embora tendo-se desenvolvido sobretudo em Itatiba, não deixou de beneficiar também a Jundiaí, onde substituiu a antiga lavoura canavieira, que von Tschudi em 1860 encontrara decadente (293). É provável também que a inauguração da ferro- via Santos-a-Jundiaí em 1867, e da Companhia Paulista em 1872, tenha provocado certa concentração de ferroviários no munici - pio, de acôrdo com o raciocínio já esboçado com relação a São Bernardo e a Mogi das Cruzes.

Na comentada alternância de faixas concêntricas, ca- racterizadas por diferentes taxas de crescimento demográfico , cumpre salientar o modesto aumento de população apresentada pe lo "cinturão caipira" que se estende externamente ao "cinturão das chácaras" (294). Tal característica, esta faixa iria man - ter enquanto não fosse reorganizada pela cidade de São Paulo

em seu benefício, processo que iria se iniciar nas décadas que se seguem ao último dos recenseamentos citados, afetando inicialmente apenas algumas de suas porções. As baixas cifras de crescimento demográfico, inferiores a 1% ao ano, em média, nos levam ainda à conclusão, que o "cinturão caipira" de um modo geral deve ter conhecido uma forte emigração durante a época balisada pelos dois censos.

Será de interêsse também, examinarmos a composição étnica da população dos arredores paulistanos. Para tanto o "Ensaio" de Müller fornece subsídios valiosos em sua tabela nº 5 (295) que traz a composição por grupos raciais ("classes" nas palavras do autor). Os informes desta fonte permitiram elaborar o seguinte quadro.

VII COMPOSIÇ*O DA POPULAÇÃO POR GRUPOS RACIAIS EM 1836

Freguesias, Capela Curada, Municípios	BRANCOS		ÍNDIOS		PARDOS		PRETOS		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Sé[V]	2.557	46	1	0	1.085	19	1.925	35	5.568	100
Santa Iphigenia[V]	1.196	39	62	2	1.067	35	739	24	3.064	100
Braz[V]	328	50	-	0	175	27	156	24	659	100
Guarulhos	747	33	-	0	1.016	45	502	22	2.265	100
Nossa Senhora do Ó	796	45	-	0	456	26	507	29	1.759	100
Cutia	1.740	52	1	0	1.066	32	563	17	3.370	100
Nossa Senhora da Penha	610	51	-	0	361	30	235	19	1.206	100
S.Bernardo	590	44	-	0	427	32	330	24	1.347	100
Juquery	1.353	62	-	0	601	28	227	10	2.181	100
MBoy	31	7	381	90	3	1	9	2	424	100
SANTO AMARO	3.662	71	128	3	892	17	449	9	5.131	100
PARANAIBA	1.461	35	131	3	1.359	32	1.245	30	4.196	100
MOGI DAS CRUZES	6.773	65	-	0	2.184	21	1.533	15	10.490	100
JUNDIAHY	2.046	35	-	0	2.360	40	1.487	25	5.893	100
TOTAL	23.890	50	704	2	13.052	27	9.907	21	47.553	100
+Freguesias que compoem a cidade	4.081	44	63	1	2.327	25	2.820	30	9.291	100
Demais freguesias	19.809	52	641	2	10.725	28	7.087	19	38.262	100
PROVÍNCIA	172.879	53	825	0	74.176	23	79.022	24	326.902	100

Obs. Os totais apresentados na última coluna vertical à direita não coincidem em alguns casos com os dados demográficos apresentados alhures. Tal se deve a discrepâncias que se verificam entre as várias tabelas do "Ensaio"de Müller.

Fonte: Daniel Pedro MÜLLER - "Ensaio..."

N
+
77

Vários fatos saltam à vista no quadro acima. Procurando nos ater apenas a fatos de natureza geral, poderíamos inicialmente salientar a presença da população indígena nos arredores paulistanos, que não se destaca por sua participação percentual, mas pelo fato de representar a esmagadora maioria dos índios recenseados na província. É evidente que o censo apenas computou os indígenas que habitam em convívio com a civilização, eis que nos municípios mais pioneiros da época, Porto Feliz, Constituição (atual Piracicaba) e Araraquara, apenas foram recenseados respectivamente cinco, um e três índios. Ora, é sabido que no Oeste da província, então abrangido nos três citados municípios, os indígenas selvagens eram numerosos. O fato de a maior parte dos índios civilizados da província habitarem os arredores da Capital, e não suas porções remotas, pode parecer um contrasenso, mas se explica em função dos aldeamentos indígenas que, como vimos, até fins do século XVIII ainda funcionaram administrativamente como tais. Vista a situação sob êste ângulo, a população indígena recenseada pode até se afigurar diminuta, dada a grande importância que os aldeamentos tiveram. Com efeito é de se supor que o censo de Müller tenha incluido numerosa população indígena sob outra rubrica, provàvelmente a do "pardo". A esta conclusão chega também Petrone (296). Do contrário não se explica que nenhum índio tenha sido recenseado na freguesia de Nossa Senhora da Penha, cujo território abrangia o ex-aldeamento de São Miguel, que até na década de 1870 ainda conservava grandemente suas primitivas características étnicas, como já constatámos.

De qualquer modo, a presença de índios nos arredores paulistanos era sentida pelos viajantes da primeira metade do século. Já transcrevemos atrás a referência de Saint-Hilaire aos índios, já mesclados, de Pinheiros e a de Mawe às atividades artesanais dos índios dos arredores paulistanos. Mawe deparou também com turmas de índios efetuando obras de conservação na estrada de Santos (297). Kidder na década de 1830 também os viu na mesma estrada (298). Mawe encontrou ainda índios, em número aproximado de 25, trabalhando como assalariados na fazenda Jaraguá, ao lado de 50 negros. Estes índios, segundo o viajante "pareciam muito menos esforçados e habilidosos que os negros" (299).

A rubrica "pardos" encerra mestiços de diferente ori

gem e matiz, compreendendo caboclos, mulatos e cafuzos. Petrone é de opinião que no caso dos arredores de São Paulo esta categoria censitária encerre sobretudo mestiços de brancos e índios. Êste autor argumenta que a população negra de São Paulo "pelo menos numèricamente apreciável era recente, sendo introduzida especialmente a partir do último quartel do século XVIII. Sua participação no processo de mestiçagem, conseqüentemente na ocasião da publicação do trabalho de Müller, só podia ter sido ainda relativamente modesta"(300). Por outro lado, os arredores de São Paulo apresentam uma percentagem relativamente pequena de pretos (19%) para uma elevada de pardos (28%), ao contrário do que ocorre com o conjunto da província, em que pretos e pardos figuram com a mesma expressão (24% e 23% respectivamente) e do que ocorre na cidade de São Paulo, onde os pretos são mais numerosos (30%, contra 25% correspondentes aos pardos). Note-se a propósito a composição racial da freguesia da Sé, a mais central e urbanizada das três que compoem a cidade: os pretos correspondem a 35% e os pardos a apenas 19%.

Ora, com um número relativamente pequeno de negros, de origem recente, a que se contrapõe um grande número de pardos, numa área de importante concentração pretérita de indígenas civilizados, é realmente de crer que os "pardos" dos arredores paulistanos tenham sido predominantemente caboclos e em proporção superior à verificada na cidade de São Paulo, e provàvelmente no restante da província (301). Acreditamos também, que muitos mestiços de indígenas com brancos tenham sido recenseados como brancos, sobretudo no caso de possuirem uma condição social um pouco melhor, e terem uma maior dose de sangue europeu.

É de se crer, que a miscigenação entre índios e brancos e entre negros e brancos, ou entre índios e negros tenha se acentuado durante o século, tendendo a diminuir a percentagem de brancos até o incremento da imigração européia, que na época em exame pouco afetou os arredores paulistanos.

A proporção dos "brancos" na população dos arredores paulistanos é quase a mesma que se verifica no conjunto da província (52% e 53% respectivamente). Pode parecer estranho que a Capital apresente uma proporção de brancos (44%) menor que a dos arredores e da província, enquanto é relativamente elevada a proporção de negros (30%). Provàvelmente o fato se relacione

com a presença de certo número de famílias abastadas na Capital, que podiam se dar ao luxo de manter grande número de escravos.

O número de estrangeiros era diminuto em meados do século passado, quer na cidade, quer em seus arredores. Mawe, sempre tão benevolente em suas narrativas, se impressionou com a curiosidade com que era observado pelos paulistanos, pouco habituados a ver estrangeiros (302). Os alemães v.Spix e v.Martius constataram o mesmo em Mogi (303).

Não obstante, como vimos, os arredores paulistanos foram alvo da primeira tentativa de colonização oficial empreendida na província de São Paulo, através da imigração subvencionada de alemães e a correlata fundação de um núcleo colonial no "sertão de Santo Amaro", em terras hoje abrangidas pelo distrito de Parelheiros, nos últimos anos da década de 1820. Contudo, a localização da colônia apenas fora decidida após muitas hesitações e tentativas frustadas, tendo os alemães inicialmente sido alojados em Itapecerica, e empregados na construção da estrada Itapecerica - Embu. Devido a isto, e às condições pouco satisfatórias da colônia, o contingente imigrante acabou por conhecer certa dispersão pela área abrangendo sobretudo Santo Amaro e Itapecerica (304). Em 1830, havia 336 alemães em Santo Amaro, 163 em Itapecerica, 39 em Itanhaém, 37 em Cubatão, 18 em Tatuí, 124 "espalhados pela capital, Santos, etc."(305). A dispersão dos alemães continuaria no decorrer do século, funcionando estranhamente o núcleo colonial como centro de dispersão.No fim do ano de 1846, apenas 10 famílias permaneciam no mesmo número reduzido a cinco em 1855 (306). Os imigrantes que permaneceram na colônia ou em suas imediações se assimilaram à população caipira, e seus descendentes atuais são reconhecidos por seu tipo aloirado, seus olhos azuis e pelos sobrenomes germânicos, as vêzes modificados: Reimberg ,Schunck, Klein, em Santo Amaro , Kleim,Hengles, Roscher, Weishaupt, Cremm, Hermm, Bohemer, Jacob, Fischer em Itapecerica (307).

A dispersão dos alemães deve ter afetado de maneira mais direta a vila de Santo Amaro, onde são comuns os sobrenomes alemães entre a população tradicional (308). Zenha salienta que os descendentes "com o tempo passaram a ter predominância em diversos setôres da vida santamarense, Em 1914, para citar um exemplo, dirigiam a política do município cinco cidadãos, dentre os quais três eram descendentes dos antigos colo -

nos: José Conrado (dos Conradt) como presidente da câmara, José Schunck como vice-presidente e José Guilger como prefeito" (309).

Em 1847 inaugurava-se na província de São Paulo o "colonato de parceria", através do estabelecimento de 400 alemães provenientes de cidades hanseáticas na fazenda Ibicada, do senador Vergueiro, em Limeira (310). Êste sistema de colonização e a correspondente imigração, que tanta difusão conheceu na província de São Paulo, quase não afetou os arredores paulistanos por se relacionar estritamente com a lavoura cafeeira, não praticada aqui. Apenas as lindes externas dos "arredores" de São Paulo conheceram um certo desenvolvimento desta cultura, o que explica a existência de quatro "colônias" de parceria no município de Jundiaí, na década de 1870 (311). É um número pequeno, e que apenas se relaciona com uma porção menos típica dos arredores paulistanos.

Como a "colonização de parceria" era na época a única a engendrar uma imigração maciça, compreende-se que o contingente estrangeiro dos arredores paulistanos tenha permanecido pequeno. Não obstante, os relatos dos viajantes da década de 1860 dão conta da existência de alguns estrangeiros nos arredores paulistanos. Êstes provàvelmente tenham sido, por um lado antigos colonos alemães de Santo Amaro, e por outro lado imigrantes desviados por qualquer razão da "colonização de parceria".

Parece que os alemães tinham certa vocação de estalajadeiros. O visconde de Taunay ao viajar entre São Paulo e Jundiaí em 1865, faz uma observação especificamente referente à hospedaria do pouso Califórnia, que generaliza: "Estes pontos todos são occupados por allemães, que se dão perfeitamente nesta parte da provincia de S.Paulo ..." (312). Segundo o General Couto de Magalhães também a hospedaria do pouso do Zanzalar na estrada São Paulo - Santos era de um alemão (313). Arnold por sua vez deparou com um estalajadeiro francês num pouso da estrada São Paulo - Santos (314).

Kidder ao subir de Santos a São Paulo encontrou alemães entregues a outro tipo de atividade, qual seja a conservação da estrada, onde recém-chegados trabalhavam ao lado de mulatos e índios (315). A respeito de tal engajamento de estrangeiros já nos referimos alhures.

Em Araçariguama, von Tschudi constatou que o lugar era freqüentado por judeus alsacianos. A propósito dêstes, o viajante relata: "Antigamente êsses vendedores ambulantes encontravam rico campo de atividade em Itu e nas fazendas das redondezas, mas atualmente já perderam grande parte de seus compradores, pois êstes já descobriram que lhes é melhor comprar de comerciantes honestos e corretos, onde a mercadoria é cem por cento, ou mais barata, que a dos vendedores judeus" (316). É de se presumir, que êsses mascates (constituindo outro grupo estrangeiro igualmente pouco numeroso) também desenvolvessem suas atividades nos arredores de São Paulo, contíguos à área expressamente citada por von Tschudi'.

De qualquer modo, é indiscutível o acentuado predomínio da população "caipira" nos arredores paulistanos, constituida sobretudo por caboclos de diversas matizes. Saint-Hilaire se apercebeu de uma nítida diferença existente entre os habitantes da cidade e os dos arredores, assim se expressando a respeito: "Nenhuma dificuldade há em distinguir os habitantes da cidade de São Paulo dos das localidades vizinhas. Êstes últimos quando percorrem a cidade usam calças de tecido de algodão e um grande chapéu cinzento, sempre envolvidos no indispensável poncho, por mais forte que seja o calor. Denotam seus traços alguns dos caracteres da raça americana, seu andar é pesado e têm um ar simplório e acanhado. Pelos mesmos têm os habitantes da cidade pouquíssima consideração designando-os pela alcunha injuriosa de caipiras ..." (317).

Resumo dos traços essenciais - Conclusões

Procurando resumir as conclusões a que se chegou a propósito das características geográficas dos arredores paulistanos, na época que precedeu as primeiras manifestações da grande expansão paulistana, poderíamos destacar os seguintes traços:

1) A ocupação agropecuária do solo assumia uma importância maior do que muitas vêzes se supõe, embora houvesse grandes extensões inaproveitadas. A agricultura comercial de exportação, compreendendo inicialmente a cana de açúcar e posteriormente o café, apenas conheceu um desenvolvi -

mento expressivo nas lindes dos arredores paulistanos. Na parte mais característica dêstes, predominava a cultura de subsistência, mas o abastecimento da cidade de São Paulo assumia grande importância, compreendendo sobretudo a produção de cereais e leite no "cinturão caipira". Importantes foram também as atividades criatórias ligadas à circulação.

O "cinturão das chácaras" apresentava propriedades menores que o "cinturão caipira", onde ainda era comum uma certa indefinição fundiária sendo freqüentes os litígios e as invasões, estas às vêzes relacionadas com a prática da rotação de terras pelo sistema de "roça", outras vêzes à antiga estrutura ligada aos jesuítas e aos aldeamentos.

2) As principais estradas da província convergiam em São Paulo, o que provocava uma confluência da circulação nesta cidade, que por extrapolação afetava seus arredores. Na Capital se concentravam também as correntes de circulação compreendendo produtos de exportação, vindos do interior através de várias estradas, e que após atravessar a cidade, se dirigiam ao pôrto de Santos por meio de uma estrada, que funcionava como coletora. A função de área abastecedora da Capital que algumas porções dos arredores encerravam, e a função de centro de peregrinação de outros, originavam uma intensa circulação de âmbito local, da qual a cidade de São Paulo igualmente constituía o foco, quer centrífugo, quer centrípedo.

As condições de circulação da época requeriam numerosas interrupções de viagens, consistindo em pernoites que exigiam alojamento e alimentação de viajantes e alimárias, bem como reabastecimento alimentar para o prosseguimento da viagem. Devido a tais necessidades, e dada a convergência dos transportes que se verificava em tôrno da Capital, o equipamento surgido para servir à circulação chegou a constituir um dos elementos geográficos mais importantes dos arredores paulistanos. Entre os pousos há a distinguir aquêles situados na vizinhança imediata da cidade (no cinturão das chácaras), que constituíam um deslocamento da função de hospedagem da cidade para o seu exterior, - daquêles sitos a maiores

distâncias, no "cinturão caipira", relacionados às interrupções ou viagem.

As estradas eram de qualidade extremamente precária, o que iria dificultar ou impedir o sou posterior aproveitamento pelo automóvel. Já o seu trajeto demasiadamente sinuoso teria repercussões contemporâneas, levando a numerosas retificações. Esta circunstância, bem como a freqüente alternância dos itinerários, deve ter contribuído no sentido de restringir o papel da estrada como eixo orientador do povoamento em escala local, embora dito papel tenha sido apreciável. A extrema dispersão dos pousos, que forneciam oportunidades alternantes de pernoite provàvelmente se relacione com a tendência para o habitat rural disperso, característica do Brasil, e deve ter sido a causa do não surgimento em maior número de aglomerados ao longo das estradas. Não obstante, alguns aglomerados dos arrabaldes paulistanos se originariam de pouso de tropa, enquanto quase todos tinham na prestação de serviços à circulação uma de suas principais, senão a principal função.

3) Os aglomerados, mesmo os que tinham predicamento de vila e cidade, eram bastante modestos, contrastando em seu tamanho e importância com a cidade de São Paulo, apesar das pequenas dimensões apresentadas por esta. Entre as funções urbanas dêstes aglomerados dos arredores paulistanos, aparecem ao lado da de prestação de serviços à circulação, a de prestação de serviços à população rural, a político-administrativa e a religiosa. Alguns aglomerados tinham ligação muito íntima com a Capital, destacando-se o da Penha. Contudo, com nenhum se verificavam relações de migração pendular de mão de obra que pudesse se assemelhar a relações suburbanas típicas de áreas metropolitanas. Isto nem sequer se poderia esperar em tôrno de uma cidade com menos de 20.000 habitantes.

Os antigos aldeamentos indígenas haviam perdido suas funções originais e se transformavam étnica e funcionalmente em povoados "caipiras".

A decadência era mais comum que o progresso nos aglomerados dos arredores paulistanos, em sua maior parte muito antigos, datando dos primórdios da coloniza -

ção, tendo em parte perdido a sua razão de ser, e em parte sido ofuscados pelo desenvolvimento de São Paulo.

4) A população dos arredores de São Paulo era diminuta em números absolutos, como o era a da própria Capital. Não obstante, aquela excedia largamente esta, e com relação à população total do estado não era desprezível. Não se têm elementos para avaliar a evolução demográfica verificada no "cinturão das chácaras", uma vez que o mesmo está quase totalmente incluso nas freguesias componentes da cidade de São Paulo. Com relação ao "cinturão caipira" chama a atenção o seu crescimento demográfico quase nulo, com excessão de alguns setôres, o que caracteriza a faixa de um modo geral como área de emigração.

A presença do índio, remanescente dos antigos aldeamentos, ainda se faz sentir, mas a tendência que se observa é a sua miscigenação, sobretudo com a população branca. Os negros são de introdução recente, o que leva a crer que os mulatos ainda não sejam muito numerosos. O único contingente estrangeiro importante é o dos alemães, ligados à colonia de Santo Amaro, mas que se dispersaram pela região. O tipo dominante é o "caipira", que por seus traços étnicos e por seus hábitos se distingue da população da cidade de São Paulo.

5) Pelo que foi visto, percebe-se nìtidamente, um papel polarizador da cidade de São Paulo na organização de seus arredores. A cidade é circundada nìtidamente por duas faixas concêntricas: o "cinturão das chácaras" e o "cinturão caipira".

O "cinturão das chácaras" achava-se visìvelmente organizado pela cidade para a cidade. Além das chácaras com sua função de residência, e secundàriamente de produção frutícola, o cinturão encerrava uma série de elementos funcionalmente ligados à cidade, e que aí se situavam por requererem muito espaço, por seu caráter repulsivo (recomendando seu isolamento), ou por ser a localização campestre considerada ideal. Trata-se daqueles pousos de tropa destinados a propiciar alojamento junto a São Paulo, dos cemitérios, de hospitais, de colégios, do depósito de pólvora.

O "cinturão caipira", que se seguia ao das chácaras, se caracterizava pela cultura de subsistência e pela produção agrícola extrativa (lenha, madeira, pedras de cantaria e produtos cerâmicos) e artesanal (objetos de barro) destinados ao abastecimento de São Paulo. Alguns aglomerados desta faixa são procurados pela população paulistana para fins recreativos e religiosos. Estabelecimentos, instalações e atividades ligadas à circulação são bastante numerosos no cinturão caipira em vista do papel de foco concentrador exercido pela cidade de São Paulo, o que provoca uma grande densidade de estradas e de circulação em seus arredores. Este cinturão, ao contrário do anterior, não é inteiramente organizado em função de São Paulo, dada a importante presença da cultura de subsistência e de extensas áreas incultas, e do relativo papel polarizador exercido por algumas vilas aí situadas. Contudo, as importantes atividades de abastecimento da capital evidentemente se organizaram em relação à esta, o mesmo se verificando, pelo menos em grande parte, com a aludida função religiosa e de recreação.

Ao "cinturão caipira" se seguem externamente a) áreas desabitadas, como a serra do Mar e o rebordo planaltino, b) áreas que continuam as características étnicas e de cultura de subsistência do "cinturão caipira", como a zona de Juquitiba, e, c) áreas de culturas comerciais de exportação, compreendendo inicialmente sobretudo a cana de açucar, posteriormente substituido no essencial pelo café. Estas áreas formam um cinturão descontínuo que se estende do Norte até o Leste dos arredores paulistanos: Jundiaí, Santa Isabel, Mogi das Cruzes. Dentro da delimitação que impusemos a êste trabalho, parte dêste cinturão se inscreve nos "arredores de São Paulo", mas não constitue a sua paisagem mais típica.

A porção dos arredores que mais será abrangida pela expansão suburbana da metrópole é precisamente o "cinturão caipira", uma vez que o "cinturão das chácaras", mais restrito que o limite da atual cidade de São Paulo, será afetado pela expansão mais pròpriamente urbana da Capital.

Notas ao 1º Capítulo

1. Daniel Pedro MULLER - " ENSAIO D'UM QUADRO ESTATÍSTICO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " pp. 169/170 e Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES - " APONTAMENTOS HISTORICOS,GEOGRAPHICOS , BIOGRAPHICOS, ESTATÍSTICOS E NOTICIOSOS DA PROVINCIA DE SÃO PAULO ", II, p. 116.

2. Sé,Santa Ifigênia e Brás em 1836; acrescidas da freguesia da Consolação, posteriormente criada por desmembramento da segunda.

3. O atual município de Osasco integrava a frequesia de Santa Ifigênia, segundo delimitação descrita desta, referente a 1852, in Joao Jacintho RIBEIRO - " CHRONOLOGIA PAULISTA " I, p. 383.

4. " PLANTA DA IMPERIAL CIDADE DE SÃO PAULO " por Rufino José Leizardo e COSTA, 1810.

5. Área hoje ocupada pelo Parque D.Pedro II.

6. " PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO " por Henry B. JOYNER,1881.

7. Ernani Silva BRUNO - " HISTÓRIA E TRADIÇÕES DA CIDADE DE SÃO PAULO ", II, pp. 555/580, fotos 63/66.

8. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM À PROVÍNCIA DE SÃO PAULO", p. 202.

9. Augusto-Emilio ZALUAR - " PEREGRINAÇÃO PELA PROVINCIA DE SÃO PAULO ", p. 123.

10. Manuel Aires de CASAL - " COROGRAFIA BRASÍLICA " ou"Relação Histórico -Geográfica do Reino do Brasil ", I., p. 164.

11. Luiz D'ALINCOURT - " MEMÓRIA SÔBRE A VIAGEM DO PORTO DE SANTOS À CIDADE DE CUIABÁ ", p. 34.

12. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 202.

13. Ernani Silva BRUNO , op.cit., II, p. 576.

14. A.P. CANABRAVA - " AS CHÁCARAS PAULISTANAS " in Anais da Associaçao dos Geógrafos Brasileiros, volume IV, tomo I (1949 -1950), pp. 97/104.

15. Idem, p. 98.

16. Ibidem, p. 99.

17. Daniel Parish KIDDER - " REMINISCÊNCIAS DE VIAGENS E PERMANÊNCIA NO BRASIL (RIO DE JANEIRO E PROVÍNCIA DE SÃO PAULO)" p. 252.

18. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 172.

19. Augusto-Emilio ZALUAR , op.cit., p. 123.

20. Richard M. MORSE - " SÃO PAULO , RAIZES OITOCENTISTAS DA METRÓPOLE ", p. 466.

21. Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES , op.cit., I, p. 180.No tocante à " escassez de chácaras" nos referimos ao trecho da várzea do Tamanduateí próximo à cidade.

22. Paulo Cursino de MOURA - " SÃO PAULO DE OUTRORA ",p. 235.

23. Ernani Silva BRUNO , op.cit., II, p. 576. A toponímia apresentada corresponde òbviamente ao nome dos atuais bairros das áreas mencionadas.

24. Odilon Nogueira de MATOS - " SÃO PAULO NO SÉCULO XIX"(capítulo II do volume II de"A Cidade de São Paulo"),pp.74/75.

25. O bairro não se formou em terras desta propriedade , mas sim à margem esquerda do rio.Ernani Silva BRUNO (op. cit. II, P. 571) erra ao afirmar o contrário.

26. Affonso A.de FREITAS - " O ANASTÁCIO " In Revista do Arquivo Municipal, ano I, volume IX (1935).

27. Ernani Silva BRUNO, op.cit. , p. 571.

28. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 172. Grifo nosso.

29. Pierre MONBEIG - "ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO " in "Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira", p. 88, e Ernani Silva BRUNO , op.cit., III.

30. John MAWE - " TRAVELS IN THE INTERIOR OF BRAZIL", p. 106.

31. Daniel Parish KIDDER , op.cit.,p. 194. Supomos que se trate de dona Gertrudes Galvão de Oliveira Lima, viúva do brigadeiro Manoel Rodrigues Jordão, falecido em 1827, anteriormente à viagem de Kidder, portanto. José Jacintho RIBEIRO, em sua " CHRONOLOGIA PAULISTA " qualifica o brigadeiro como "um dos homens mais notáveis de seu tempo, já por sua enorme fortuna e já pelos importantes cargos que exerceu..." I, p. 260). Affonso A. de FREITAS em seu " PROSPECTO DO DICCIONARIO TOPOGRAPHICO ... "assinala como sendo do Brigadeiro Jordão uma propriedade sita no Ipiranga. Ora, nesta área ficava uma das propriedades de Dona Gertrudes, citada por Kidder. Êstes fatos nos levam à suposição supra enunciada.

32. Daniel Parish KIDDER, op.cit., p. 207.

33. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., pp. 217 e 220.

34. Vide Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 154, J.J. v. TSCHUDI - " VIAGENS ÀS PROVINCIAS DO RIO DE JANEIRO E DE SÃO PAULO ", p. 128; Edmundo ZENHA - " A COLÔNIA ALEMÃ DE SANTO AMARO - SUA INSTALAÇÃO EM 1829 " , in Revista do Arquivo Municipal, vol. 132 (1950), p. 83. Adiante, ao tratarmos dos aglomerados, voltaremos ao assunto.

35. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 44. Grifo nosso.

36. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 201.

37. Empregamos o têrmo "aldeamento" e não aldeia por se tratar de agrupamentos forçados pelo colonizador, seguindo o ponto de vista de Aroldo de AZEVEDO expresso em - " EMBRIÕES DE CIDADES BRASILEIRAS ", Boletim Paulista de Geografia , nº 25 (1957). Pasquale PETRONE em " OS ALDEAMENTOS PAULISTAS E SUA FUNÇÃO NA VALORIZAÇÃO DA REGIÃO PAULISTANA " emprega êste têrmo .

38. Pasquale PETRONE - " OS ALDEAMENTOS PAULISTAS E SUA FUNÇÃO NA VALORIZAÇÃO DA REGIÃO PAULISTANA ", p. 107.

39. Idem, p. 201.

40. Ibidem , pp. 232/233

41. Ibidem, pp. 133 e 266/269.

42. Ibidem, pp. 221/222.

43. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 217.

44. In Odilon Nogueira de MATOS, op.cit., pp. 74/75.

45. Nuto SANT'ANNA - " SÃO PAULO HISTÓRICO ", V, p. 139.

46. Citado por Edmundo ZENHA, op.cit., p. 65.

47. Henrique RAFFARD - " ALGUNS DIAS NA PAULICÉA " in " Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geographico Brazileiro " tomo LV, II (1892).

48. Edmundo ZENHA, op.cit., pp. 47/142.

49. Idem, p. 104, Henrique RAFFARD, op.cit., p. 205.

50. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 238.

51. Hoje é mais empregado o têrmo " posseiro ".

52. Edmundo ZENHA, op.cit., p. 74.

53. Idem, p. 78. O autor cita uma representação da época.

54. Pasquale PETRONE, op.cit., pp. 203/204.

55. Auguste de SAINT-HILAIRE , op.cit., p. 202. Os têrmos "município" e "distrito" eram empregados indiscriminadamente.

56. Manuel Aires de CASAL - op.cit., I, p. 164.

57. John MAWE , op.cit., pp. 96/99.

58. Daniel Pedro MULLER , op.cit., pp. 124/129 (tabela nº 3).

59. Idem, pp. 130/132.

60. Edmundo ZENHA, op.cit.,

61. É o caso de Saint-Hilaire, Hercules Florence e V. Tschudi ; os dois primeiros passaram por Jundiaí no começo do século, e o último em 1860. Voltaremos ao assunto adiante.

62. Daniel Pedro MULLER , op.cit., p. XIII. Face às dificuldades similares encontradas atualmente, consegue-se perfeitamente compreender as reservas manifestadas pelo autor.

63. Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES , op.cit.

64. Daniel Pedro MULLER, op.cit., p. 52.

65. Edmundo ZENHA, op.cit., p. 105.

66. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 212.

67. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM DO RIO DE JANEIRO A MINAS GERAIS E A SÃO PAULO ", p. 176.

68. Manuel AIRES DE CASAL, I, p. 166.

69. Augusto-Emilio ZALUAR, op.cit.

70. Daniel Pedro MULLER , op.cit., p. 25.

71. Paulo Cursino de MOURA, op.cit., p. 132.

72. Idem, p. 99.

73. Daniel Parish KIDDER visitou esta fazenda com o fito de conhecer a plantaçao de chá, o que mostra o interêsse que a cultura despertava na época (op.cit., p. 207).

74. D.P.KIDDER e J.C.FLETCHER - " O BRASIL E OS BRASILEIROS " II, p. 133, Roberto AVÉ-LALLEMENT - " VIAGEM PELO SUL DO BRASIL NO ANO DE 1858 ", II, p. 340.

75. D.P.KIDDER e J.C.FLETCHER , op.cit., p. 131.

76. Samuel Greene ARNOLD - " VIAJE POR AMÉRICA DEL SUR 1847 - 1848 ", p. 102, Roberto AVÉ-LALLEMENT - " VIAGEM PELO SUL DO BRASIL NO ANO DE 1858 ", II, p. 353.

77. Odilon Nogueira de MATOS, op.cit., p. 62.

78. Entre os historiadores em causa, Affonso de E. TAUNAY - "ANTIGOS ASPECTOS PAULISTAS " - capítulo " O Tricentenário de Parnahyba 1625-1925 ", in Annaes do Museu Paulista. Tomo terceiro, 1927, pp. 365/371.

79. José Bonifácio de Andrade e SILVA e Martim Francisco Ribeiro de ANDRADA - " VIAGEM MINERALÓGICA NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " in Boletim Paulista de Geografia, nº 16 (1954), p. 73.

80. Produção de Mogi das Cruzes : 1854- 100.000 arrobas, 1886 - não figura, Produção de Jundiaí : 1854 - 60.000 arrobas, 1886 133.333 arrobas no município de Jundiaí e 373.333 arrobas em

Itatiba, entrementes desmembrado. (Total de 506.666 arrobas para o antigo município), Fonte : Sérgio MILLIET- "ROTEIRO DO CAFÉ ", pp. 41 e 49.

81. Sérgio MILLIET - " ROTEIRO DO CAFÉ."

82. José Ribeiro de ARAÚJO Filho - " O CAFÉ , RIQUEZA PAULISTA " In Boletim Paulista de Geografia, nº 23 (1956), pp . 78/135.

83. Ary FRANÇA - " A MARCHA DO CAFÉ E AS FRENTES PIONEIRAS ".

84. Idem, figura 2 (encarte).

85. Daniel Pedro MULLER , op.cit., pp. 226/227.

86. Comissão Central de Estatística - " RELATÓRIO APRESENTADO AO EXMO.SR.PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO - 1888 ", p. 128 (A referida comissão era composta por Elias Antonio Pacheco CHAVES , Domingos José Nogueira JAGUARIBE Filho, Joaquim José Vieira CARVALHO ; Adolpho Augusto PINTO , Aurelio da Silva MARQUES . Na Bibliografia apresentada no fim dêste trabalho figura sob CHAVES, Elias Antonio Pacheco ...).

87. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 44. Grifo nosso.

88. Manuel Eufrazio de Azevedo MARQUES, op.cit., p. 87. Grifo nosso.

89. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 220. A respeito do uso das mencionadas pastagens nos referiremos adiante. O autor grafa " Itaque " ao se referir à área mencionada.

90. Gustavo BEYER - " LIGEIRAS NOTAS DE VIAGEM DO RIO DE JANEIRO À CAPITANIA DE SÃO PAULO, NO BRASIL " - in Revista do Instituto Histórico e Geographico de São Paulo, volume XII (1907), p. 288.

91. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 46. Grifo nosso.

92. Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES, op.cit., I, p. 174 e II, p. 71.

93. Roberto AVÉ-LALLEMENT, op.cit., p. 340.

94. Edmundo ZENHA, op.cit., p. 105. O autor exagera ao dizer " todos os gêneros ",pois havia outras áreas abastecedoras de São Paulo, como se verá .

95. citado in Henrique RAFFARD, op.cit., p. 206.

96. Daniel Pedro MULLER , op.cit., p. 25.

97. Antonio Egidio MARTINS - " SÃO PAULO ANTIGO ", I, p. 64.

98. Paulo Cursino de MOURA , op.cit., p. 143.

99. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 155.

100. Hercules FLORENCE - " VIAGEM FLUVIAL DO TIETÊ AO AMAZONAS DE 1825 a 1829 ", p. 8.

101. Manoel Aires de CASAL, op.cit., I, p. 166. Grifo nosso.

102. J.J. von TSCHUDI, op.cit., p. 128.

103. Daniel Parish KIDDER, op.cit., p. 177.

104. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 220.

105. Daniel Pedro MULLER , op.cit., p. 53.

106. Pasquale PETRONE - " POVOAMENTO E CAMINHOS NO SÉCULO XVIII E PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX " (capítulo 7º de " A Baixada Santista. Aspectos Geográficos), II, pp. 92/93.

107. Ernani Silva BRUNO cita os outros três : da Tabatinguera , da Figueira e do Coronel Paula Gomes (op.cit., II, p. 611/612.

108. Idem, citando Antonio Egidio MARTINS - " SÃO PAULO ANTIGO", I, p. 64. Paulo Cursino de MOURA cita também a fazenda de São Caetano como local de proveniência das canôas (op.cit., p. 143).

109. Ernani Silva BRUNO, op.cit., pp. 611/612.

110. Idem, p. 612.

111. Ibidem, p. 613.

112. Os têrmos " estrada " e " caminho " eram utilizados indiscriminadamente ,como se constata através das citações.

113. Transcrito do prospecto da " Companhia de Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro " por Henrique RAFFARD (op.cit. , p. 206) . Tendo em vista o fim colimado pelo prospecto, é possível que a estimativa seja exagerada.

114. Nuto SANT'ANNA, op.cit., IV, pp. 70/71.

115. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 157. A parte da citação que figura entre parêntesis é apresentada pelo autor em nota de rodapé.

116. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 131. OMuseu Ferroviário Nacional , inaugurado recentemente em São Paulo, apresenta uma gravura que retrata a " Diligência Progresso Paulista ", que segundo a legenda era " antes de 1867 (ano de inauguração da ferrovia), o melhor transporte de passageiros, entre Santos e São Paulo ". Sua existência deve realmente ter sido pouco significativa e efêmera, pois os viajantes que perfizeram o trajeto na década de 1860 (Zaluar, von Tschudi, Visconde de Taunay) não a mencionam.

117. Ernani Silva BRUNO, op.cit., pp. 605/611.

118. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ", p. 160.

119. Daniel Pedro MULLER , op.cit., pp. 102/103.

120. Adolpho Augusto PINTO - " HISTORIA DA VIAÇÃO PUBLICA DE SÃO PAULO ", pp. 253/261. À p. 255 o autor se refere à contratação de estrangeiros : " O Governo Provincial, com os recursos votados, contractava colonos, europeus continentaes ou ilheós, sendo as condições do engajamento : metade da passagem por conta do governo , e a outra metade , por conta do colono ... " Mawe e Kidder viram turmas trabalhando ao longo da estrada São Paulo-Santos. Veja-se John MAWE , op.cit., p. 89, e Danial Parish KIDDER, op. cit., p. 180.

121. Veja-se a propósito a declaração feita a respeito, pelo presidente da província, Tavares Bastos, em 1867, citada por Adolpho Augusto PINTO, op.cit., p. 261.

122. Daniel Parish KIDDER, op.cit., p. 180.

123. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 44.

124. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 143.

125. Idem, p. 163.

126. Samuel Greene ARNOLD, op.cit., p. 102.

127. John MAWE , op.cit., p. 106.

128. Alfredo D'Escragnolle TAUNAY - " RELATÓRIO GERAL DA COMISSÃO DE ENGENHEIROS JUNTO ÀS FORÇAS EM EXPEDIÇÃO PARA A PROVÍNCIA DE MATO GROSSO - 1865-1866 " , in Revista do Instituto Historico,Geographico e Etnographico do Brasil, tomo 37 (1874), p. 85.

129. Ernani Silva BRUNO , op.cit., II, p. 583, O autor cita o Relatório do Presidente da Província, Nabuco de Araújo,em 1852.

130. Fragmento da " PLANTA DA FAZENDA DA PONTE " levantada pelo coronel Pinto do Rego FREITAS em 1825 , in Affonso A. de FREITAS - " DICCIONARIO HISTÓRICO, TOPOGRAPHICO E ETNOGRAPHICO ILUSTRADO DO MUNICIPIO DE SÃO PAULO , I, p.150.

131. Vide a respeito : Pasquale PETRONE, op.cit., Um artigo de autoria anônima intitulado : " ESTRADA DE RODAGEM SÃO PAULO-SANTOS " (In Almanaque D' O Estado de São Paulo , 1940, pp. 162/170) divide a história da estrada em seis fases , tôdas anteriores à Via Anchieta, que na ocasião ainda não havia sido construida.

132. Adolfo de Vasconcelos NORONHA - " GUARULHOS CIDADE SÍMBOLO (HISTÓRIA DE GUARULHOS) 1560-1960", p. 51 . O autor cita documentos comprovantes das afirmativas.

133. Daniel Pedro MULLER , op.cit., e " MAPPA CHOROGRAPHICO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO ".

134. Auguste de SAINT-HILLAIRE - " VIAGEM ... ",p.214.

135. De tôdas as estradas mencionadas é a única cujo trajeto foi completamente abandonado, mesmo em seu traçado geral. Já no tempo de Saint'Hilaire passava a ser preferida, como mencionamos, a estrada apontada sob nº 7.

136. Ernani Silva BRUNO , op.cit., pp. 596/602.

137. José de Souza MARTINS - " SÃO CAETANO DO SUL EM IV SÉCU - LOS DE HISTÓRIA ", pp. 95/96.

138. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ", p. 176.

139. Veja-se a propósito : Couto de MAGALHÃES - " VIAGEM AO ARA GUAYA ", pp. 5/8.

140. Ernani Silva BRUNO, op.cit., II, p. 595, citando Almeida NOGUEIRA - " A ACADEMIA DE SÃO PAULO " VI, p. 159 . D.P. KIDDER e J.C.FLETCHER , ao viajarem de SãoPaulo a Santos cruzam com estudantes que faziam o aludido percurso (op. cit., I, p. 141).

141. Daniel Pedro MULLER , op.cit., tabela nº 12, " Comércio ", pp. 226/235.

142. Os destinos assinalados por Daniel Pedro MULLER com relação aos demais portos permitem esta conclusão (op.cit.,pp. 226/235.

143. Petrone em seu estudo sôbre a Baixada do Ribeira, referindo-se à época que ora nos ocupa, escreve a propósito da mencionada comunicação: " Para o planalto definiu-se melhor o caminho, que de Santo Antonio de Juquiá, buscava Sorocaba; além disso definiu-se também o que, a partir do Xiririca, onde findava a navegação a vapôr, atingia Capão Bonito, e o de Iporanga e Itapéva, também de interêsse para a região. Entretanto, o segundo já se encontrava completamente obstruido em 1872, e o terceiro não permitia passagem de animais carregados " (Pasquale PETRONE - " Baixada do Ribeira ", p. 89).

144. Auguste de SAINT-HILAIRE, op.cit., p. 162.

145. Idem, p. 179.

146. Augusto Emílio ZALUAR, op.cit., p. 116.

147. Auguste de SAINT-HILAIRE menciona esta estrada (op.cit.,p. 179) . O prefeito de Rio Grande da Serra, Sr. Veiga Carlson,em informação que nos prestou,confirma a existência desta estrada, à qual se liga a fundação da localidade, que foi pouso das tropas que a percorriam.

148. Sérgio MILLIET, op.cit.

149. Ernani Silva BRUNO, op.cit., II, p. 597 , citando as "Atas da Câmara Municipal de São Paulo ".

150. Augusto Emilio ZALUAR, op.cit., p. 191.

151. Samuel Greene ARNOLD , op.cit., p. 130.

152. D.P.KIDDER e J.C. FLETCHER, op.cit., II, p. 65 - O emprêgo do pronome no singular se deve ao fato de serem narradas no livro as viagens individuais dos autores.

153. Relatório do presidente da província José Joaquim Fernandes Tôrres em 1858, pp. 26 e 27, citado por Ernani Silva BRUNO, op.cit., II, p. 587.

154. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 43. Grifo nosso.

155. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 164.

156. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ", p.164. Aliás, a capacidade da cidade em alojar viajantes era quase nula durante a primeira metade do século XIX (veja -se Saint-Hilaire "- VIAGEM ... ", p. 165). A situação melhora no decorrer da segunda metade com a instalação de alguns hotéis. Tanto é, que por volta de 1880 o " Grande Hotel " é elogiado pelo viajante alemão Hugo ZOLLER (" DIE DEUSTSCHEN IM BRASILISCHEN URWALD "). Segundo êle , êste hotel tinha a fama de ser o melhor do país.

157. Veja-se Nuto SANT'ANNA, op.cit., I, pp. 35/39. O autor se apoia em " RELAÇÃO INÉDITA DATADA DO PAÇO DA CÂMARA EM SÃO PAULO AOS 29 DE OUTUBRO DE 1830 E ASSINADA POR GODOY " e na PLANTA DE SÃO PAULO DE 1820/1874 de Affonso A. de FREITAS.

158. Augusto Emilio ZALUAR, op.cit., p. 190. Outros viajantes como Kidder, Taunay e Couto de Magalhães, citam alguns dos apontados . Meninos e mencionado por Pasquale PETRONE (Povoamento ... século XVIII ..., p. 116).

159. Citado pela " RELAÇÃO DO PAÇO " mencionada por Nuto SANT ' ANNA, op.cit., I, p. 35 e por J.B.von SPIX e C.F.P. von MARTIUS " VIAGEM PELO BRASIL ", p. 200. Êstes, muito lacônicos , a êle se referem apenas como " fazendola ".

160. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ", pp. 163 e 175.

161. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", pp. 156/158.

162. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 46 , e Alfredo D' Escragnolle TAUNAY , op.cit., p. 89 . Também é utilizada a grafia " Felix ". No tocante à localização , chegamos às conclusões enunciadas em função das distâncias apontadas por Saint-Hilaire, da " CARTA DOS EXCURSIONISTAS " e de mapa que figura em Affonso A. de FREITAS- " O ANASTÁCIO ".

163. Alfredo D'Escragnolle TAUNAY , op.cit., pp. 87/89. Segundo testemunho de antigo morador local, o pouso dos Cristais subsistiu até há alguns anos. Infelizmente tão valiosa relíquia foi destruida, eis que no lugar se instalou uma escola rural.

164. Segundo a " RELAÇÃO DO PAÇO ", citada por Nuto SANT'ANNA op.cit., I, pp. 35/39.

165. Idem.

166. Informação prestada pelo prefeito local.

167. Entre os mapas referidos : "FÔLHA DE SÃO PAULO " da Comissão Geographica e Geológica, escala 1:100.000, Edição preliminar, 1899.

168. Veja-se a propósito as descrições referentes a pousos dos arredores paulistanos contidas em Auguste de SAINT-HILAIRE," VIAGEM ... ", pp. 157,158 e 164; idem " SEGUNDA VIAGEM ... ", pp. 163 e 175; Daniel Parish KIDDER , op.cit., pp. 177/179 e 216; D.P. KIDDER e J.C. FLETCHER, op.cit., II, p. 104.

169. Nas edições modernas de várias narrativas de viajantes , foram incluidas gravuras , às vêzes de outros autores" ! Veja-se Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... pp. 46/47 desenho de Hercules Florence - pouso do Juqueri (estrada São Paulo-Jundiaí), desenho de Daniel Kidder- rancho aberto (provàvelmente entre São Paulo e Santos) pp. 62/63 - desenho de Hercules Florence - Rancho aberto entre São Paulo e Santos, pp. 94/95 - desenho de Hercu - les Florence - pouso em Jundiaí; Augusto Emilio ZALUAR , op.cit., pp. 132/133 - desenho de Hercules Florence : Rancho do Felix (rancho fechado) , pp. 144/145 - desenho de Miguel Benício Dutra: pouso em Água Fria (possìvelmen - te no atual bairro homônimo de São Paulo).

170. Experiência vivida por Daniel P. KIDDER , que por êste motivo não pôde pernoitar na hospedaria do Rio Grande(op. cit., p. 178). O mesmo é relatado por D.P.KIDDER e J.C. FLETCHER com relação à hospedaria de São Bernardo(op . cit., II, p. 143).

171. Fazendo retrospecto histórico, Raul de Andrada e SILVA diz : " Em 1735, junto à fazenda Bonilha, onde os viajantes faziam pouso, fundou-se uma capela, sob a invocação de Nossa Senhora da Boa Viagem. Ali se formou aos poucos um povoado " (" A Cidade de Santo André e sua Função Industrial ", in Revista do Arquivo Municipal, volume 79 - 1941 - p. 204) Daniel P. KIDDER friza que " a casa principal era uma hospedaria " (op.cit., p. 180), mostrando que o povoado se conservava funcionalmente vinculado à circulação.

172. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ", p.173.

173. Alfredo d'Escragnolle TAUNAY , op.cit., p. 89;

174. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 47.

175. Emilia Viotti COSTA - " COTIA E ITAPECERICA DA SERRA, SUBÚRBIOS AGRÍCOLAS " (Capítulo III do volume IV de " A Cidade de São Paulo"), p. 141.

176. Aziz Nacib AB'SABER - " A REGIÃO DE SANTA ISABEL " - in Anais da Associaçao dos Geógrafos Brasileiros, volume V , tomo I (1950/1), p. 86.

177. Eligiário Venâncio de MELLO, - " BROOKLYN PAULISTA - ANTIGO BAIRRO DO SANTO AMARO " in Interlagos -Santo Amaro em Revista nº XX , ano XI (1961), pp. s/nº.

178. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 201.

179. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ",p.164.

180. PLanta da Imperial Cidade de São Paulo levantada em 1810 pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Felizardo da Costa, in " A Cidade de Sao Paulo ", II, p. 52.

181. Vide Everardo Valim Pereira de SOUZA - " A PAULICÉIA HÁ 60 ANOS " - In Revista do Arquivo Municipal, vol. III - 1946 - p. 55. Segundo êste autor o nome Brás se deve ao mencionado comerciante,Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES em seus "Apontamentos"(op.cit., p. 76) já dava esta interpretação , sendo talvez o pai da idéia. Nuto SANT'ANNA é da mesma opinião (op.cit., III, p. 91) e refuta Batista Pereira que relaciona o nome a Brás Cubas. Já Paulo Cursino de MOURA sustenta que o nome provém de Brazilio de Aguiar e Castro , herdeiro da principal chácara da área - (op.cit., pp. 250/251).

182. Daniel Pedro MULLER , op.cit., e Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES, op.cit.

183. Idem.

184. Sôbre os motivos desta transferência toponímica nos deteremos adiante. O fato foi freqüente ,como se verá .

185. Na citação das localidades atuais correspondentes, utilizamos como vimos fazendo, a designação oficial de "vila " e " cidade ", tendo em vista que adotamos o mesmo critério para a época em estudo. Empregamos a expressão atual, apenas para possibilitar a localização na época, e a correlação com os aglomerados ou porções dos aglomerados atuais. Na maior parte dos casos o antigo povoado se relaciona apenas a uma pequena fração do correspondente aglomerado ou bairro atual.

186. Aziz Nacib AB'SABER , op.cit., p. 87.

187. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ",p. 221.

188. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ...",pp. 174/175. Não conseguimos fixar a localização dêste antigo povoado.

189. Aroldo de AZEVEDO- " SUBÚRBIOS ORIENTAIS DE SÃO PAULO ",p. 108. O autor cita uma carta de José de SANTA BRÍGIDA publicada na Revista do Arquivo Municipal de São Paulo, ano IV nº 73.

190. Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES , op.cit., I, pp. 40 e 202, II, pp. 43, 94 e 106. O autor emprega as expressões : " a maior parte dos habitantes " , " ocupam-se quase exclusivamente ", " os habitantes em geral ".

191. Idem, op.cit., I, pp. 174 e 204, II, pp. 71 e 87.

192. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 44. Grifo nosso.

193. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ", p. 201.

194. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 47

195. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 154.

196. J.J.V. TSCHUDI, op.cit. , p. 128. Nota-se um conflito quantitativo entre a afirmativa de Saint-Hilaire,que diz que tôdas as casas estavam fechadas e v. Tschudi, segundo o qual o fato abrangia a metade das casas. Não sabemos se se trata de uma restriçao do fenômeno ou de uma diferença de interpretação, ou no caso de Saint-Hilaire de força de expressão.

197. Edmundo ZENHA, op.cit., p. 83. O historiador refere-se ao ano de 1829. A expressao freguesia é correta, pois a localidade foi elevada à categoria de vila apenas em 1832.

198. Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES, op.cit., p. 116.

199. Já nos referimos ao caso de Jundiaí, e nos referiremos adiante ao de Mogi das Cruzes.

200. Inserta em Isaac GRINBERG - " HISTÓRIA DE MOGI DAS CRUZES ", p. 55, acompanhada de comentário do autor do livro.

201. Distância avaliada em plantas que figuram em Isaac GRINBERG , op.cit., p. 93 e José Domingos TÍRICO - " CONTRIBUIÇÃO À GEOGRAFIA URBANA DE MOGI DAS CRUZES ", Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, vol. XI, tomo I - (1958,1959), p. 225.

202. Manuel Aires de CASAL, op.cit., p. 166.

203. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... ", p. 161. Uma aquarela de Thomaz ENDER retrata o largo da Matriz de Mogi, em 1817 , mostrando os sobrados, aos quais SAINT - HILAIRE se refere . (A reprodução da aquarela figura em Otávio Tarquínio de SOUZA - " OS FUNDADORES DO IMPÉRIO DO BRASIL " e em Isaac GRINBERG, op.cit.)

204. Luiz D'ALINCOURT, op.cit., p. 47.

205. Medição efetuada na planta " CIDADE DE JUNDIAÍ 1962 " levantada pela Prefeitura Municipal e desenhada por Ulysses Jorge MARTINHO e Geraldo TOMANIK .

206. Com relação a Jundiaí o nome foi apontado por D'ALINCOURT e a sua localização inferida no mapa supra-citado , com relação a Mogi, a planta da cidade referente a 1905, contida em Isaac GRINBERG , op.cit., p. 92, fornece a informação . O nome, " Rua Direita ", ocorre também na própria cidade de São Paulo (mantida até hoje), em Santo Amaro, e talvez em outras localidades.

207. Luiz D'ALINCOURT , op.cit., p. 47.

208. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 159 ; Daniel Parish KIDDER é da mesma opinião de D'ALINCOURT quanto à largura das ruas : " amplas e arejadas ",(op. cit. , p. 215).

209. Edmundo ZENHA , op.cit., p. 73. Em outro trabalho, o autor nos dá uma interessante descrição da vila de Santo Amaro em meados do século passado, e de sua vida quotidiana (" O SANTO AMARO DE PAULO EIRÓ " ,in Revista do Arquivo Municipal, volume 153 - 1952 -, pp. 13/26).

210. Antonio José Baptista de LUNÉ e Paulo Delfino da FONSECA, em " ALMANAK DA PROVINCIA DE SÃO PAULO PARA 1873 " nos revela a propósito de Parnaíba : " a villa conta 160 casas" (p. 140).

211. Manuel Aires de CASAL , op.cit., I, p. 166; e José Bonifácio de Andrada e SILVA e Martim Francisco Ribeiro de ANDRADA , op.cit., p. 73.

212. Discurso proferido pelo Dr. José Carlos Pereira D'Almeida Tôrres em 1º de dezembro de 1829, transcrito parcialmente por Edmundo ZENHA (" A COLÔNIA ... ", p. 91).

213. Registro Geral da Câmara de São Paulo, vol. XX, p. 10 , citado por Leonardo ARROYO - " IGREJAS DE SÃO PAULO ", p. 141. O povoado de Embu foi freguesia até 1832, sendo depois três vêzes exautorada e restabelecida. Por êste motivo não figura com tal categoria quer no "Ensaio" de Müller, quer nos " Apontamentos " de Azevedo Marques. Tanto Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES , op.cit., p. 71, quanto Leonardo ARROYO , op.cit., pp. 140 e 141,apresentam as datas das exautoraçoes e restabelecimentos, no que divergem.

214. Roberto AVÉ-LALLEMENT, op.cit., p. 335.

215. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... " Como se vê o viajante utiliza de modo impróprio o têrmo "vila" ao se referir a Pinheiros. Tais falhas são comuns nos relatos dos viajantes da época.

216. Leonardo ARROYO , op.cit., p. 63. O autor cita as " ATAS DA CÂMARA DE SÃO PAULO ", volume 35, p. 40.

217. Pasquale PETRONE - " OS ALDEAMENTOS ... "

218. Idem, pp. 179/180.

219. Ibidem, pp. 162/173.

220. Ibidem, pp. 165/166. Grifo do autor. Não mencionamos Escada em nosso trabalho por se encontrar fora da área em estudo.

221. Ibidem, p. 170; Grifo do autor.

222. Ibidem, p. 169. Grifo do autor.

223. Ibidem, p. 171.

224. Ibidem, p. 247/248.

225. Ibidem, p. 248.

226. Edmundo ZENHA - " O SANTO AMARO DE PAULO EIRÓ ", p. 25.

227. Vários autores se referem a esta função da antiga freguesia. Vide Antonio Egidio MARTINS , op.cit., pp. 31 , 53 e 68, Ernani Silva BRUNO , op.cit., II, p. 605, Leonardo ARROYO , op.cit., pp. 178/181, Aroldo de AZEVEDO - " SUBÚRBIOS ... " , pp. 69/70.

228. Leonardo ARROYO, op.cit., p. 179. O autor enumera os anos em que a mencionada transladação se verificou : 1768, 1780, 1783, 1791, 1816, 1817, 1819, 1841, 1842, 1846 (sêca), 1847, 1858 (varíola), 1859 (varíola), 1863 (varíola), 1864, 1867, 1869 (sêca), 1873 (varíola), 1875 (varíola) e 1876 (última vêz).

229. Leonardo ARROYO, op.cit.,p. 180.

230. Edmundo ZENHA - " O SANTO AMARO ... ", p. 25.

231. Leonardo ARROYO , op.cit., p. 181.

232. Edmundo ZENHA, op.cit., p. 36 .

233. Idem, p. 37.

234. Ibidem, p. 38.

235. Daniel Pedro MULLER , op.cit., e Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES, op.cit.

236. José Domingos TIRICO, op.cit., p. 209.

237. Auguste de SAINT-HILAIRE - " SEGUNDA VIAGEM ... "-p. 176.

238. Augusto-Emilio ZALUAR, op.cit.; grifo nosso.

239. Isaac GRINBERG - " MOGI DAS CRUZES DE ANTIGAMENTE",p. 205.

240. Vide Pasquale PETRONE , op.cit., pp. 209/215.

241. Com relação a Mogi das Cruzes : Auguste de SAINT-HILAIRE- SEGUNDA VIAGEM ... ", p. 176, e Manuel Aires de CASAL ,op. cit., p. 166. Com relação a Barueri : Pasquale PETRONE , op.cit., p. 212.

242. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 213.

243. Convém lembrar que segundo as conclusões de Pasquale PE - TRONE , já referidas, é possível que o núcleo do al - deamento de Itaquaquecetuba não tenha sido verdadeiro aglo merado (op.cit.).

244. Pasquale PETRONE , op.cit., p. 213.

245. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 217.

246. José Joaquim Machado de OLIVEIRA - " NOTICIA RACIOCINADA SÔBRE AS ALDÊAS DA PROVINCIA DE SÃO PAULO, DESDE O SEU CO MEÇO ATÉ A ACTUALIDADE " - in Revista Trimestral de Histo ria e Geographia - 1º Trimestre de 1846, p. 225. Pasquale PETRONE. cita êste depoimento (op.cit., p. 214).

247. John MAWE , op.cit., p. 96.

248. Gustavo BEYER - " LIGEIRAS NOTAS DE VIAGEM DO RIO DE JA - NEIRO À CAPITANIA DE SÃO PAULO NO BRASIL, NO VERÃO DE 1813 " in Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, vol. XIII, 1907, p. 288. Citado por Pasquale PETRONE, op.cit., p. 214.

249. Pasquale PETRONE , op.cit., pp. 213 e 214, citando Alcan- tara MACHADO , " VIDA E MORTE DO BANDEIRANTE ", p. 71.

250. Pasquale PETRONE, op.cit., pp. 140/161.

251. Idem.

252. Vide Pasquale PETRONE, op.cit., pp. 162/174.

253. Documentos Interessantes, vol. 76, p. 111, citado por Pas- quale PETRONE , op.cit., p. 163.

254. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 164.

255. Idem, p. 169. Grifo do autor.

256. Ibidem.

257. Ibidem, pp. 210/215.

258. Ibidem, p. 165.

259. Dados referentes a instalação , exautoração e restabelecimento de freguesias em : Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES , op.cit., Leonardo ARROYO , op.cit., Affonso A. de FREITAS - " GEOGRAPHIA DO ESTADO DE SÃO PAULO " e Pasquale PETRONE, op.cit.

260. Leonardo ARROYO , op.cit., p. 64, citando " DOCUMENTOS INTERESSANTES PARA A HISTÓRIA E COSTUMES DE SÃO PAULO ",vol. LV, p. 153.

261. Daniel Pedro MULLER , op.cit., p. 172.

262. Auguste de SAINT-HILAIRE, - " VIAGEM ... ", p. 217.

263. José Joaquim Machado de OLIVEIRA, op.cit., p. 225.

264. Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES, op.cit., II, p. 151.

265. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 293.

266. Idem, p. 267.

267. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 215.

268. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 29.

269. Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES, op.cit., II, p. 110.

270. " PINHEIROS, ASPECTOS GEOGRAFICOS DE UM BAIRRO PAULISTANO " (Pasquale PETRONE, relator geral), p. 97.

271. Antonio José Baptista de LUNÉ e Paulo Delfino da FONSECA, op.cit., pp. 69/70.

272. Esta transição do " cinturão dos aldeamentos " para o "cinturao caipira " é estudada por Pasquale PETRONE (op.cit. pp. 278/299.

273. Julgamos que dada a modéstia da maioria dos aglomerados , não cabe a expressão " rêde urbana " sem a devida ressalva.

274. Datas de fundação obtidas em Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES, op.cit., Leonardo ARROYO , op.cit., Luiz Tenório de BRITO " MEMÓRIA SÔBRE ITAPECERICA DA SERRA, UM DOS FATÔRES NA CONSOLIDAÇÃO DO COLÉGIO DE SÃO PAULO DE PIRAHUIUGA " in Anais do IV Congresso de História Nacional, pp. 223/247, Affonso de E. TAUNAY , op.cit., pp. 319-431e " LIVRO DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO ", 1951. As datas apresentadas são por vêzes discrepantes , mas se enquadram na divisão por períodos acima esboçada.

275. Anos de elevação a freguesia , vila e cidade obtidas em Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES, op.cit.

276. Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES, op.cit., II, p. 93.

277. José Bonifácio de Andrada e SILVA e Martim Francisco Bueno de ANDRADA, op.cit., p. 73. Note-se que a entao vila de São Carlos corresponde nao à atual cidade homônima, mas à de Campinas.

278. Augusto Emilio ZALUAR, op.cit.

279. Isaac GRINBERG - " HISTÓRIA ... ", p. 356.

280. Oscar CANSTATT - " BRASILIEN, LAND UND LEUTE ", p. 383.

281. J.J. von TSCHUDI, op.cit., p. 128.

282. Emilia Viotti COSTA , op.cit., p. 141.

283. Edmundo ZENHA - " O SANTO AMARO ... ", p. 15.

284. Idem, p. 11.

285. Ibidem, p. 23.

286. Daniel Pedro MULLER , op.cit., e Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES, op.cit.

287. Assim considerados, convém recordar, tôda a porção da área em estudo externa à cidade.

288. Corresponde à parte ocidental do atual " Centro ".

289. Pasquale PETRONE - " OS ALDEAMENTOS ... " p. 295. Grifo do autor.

290. José Domingos TÍRICO - " A REGIÃO DO ALTO CURSO SUPERIOR DO TIETÊ " in Revista Brasileira de Geografia, ano XXII, nº 4 (1960), p. 529 e Comissão Central de Estatística, op. cit., p. 497.

291. Idem, p. 391.

292. Ibidem.

293. Sergio MILLIET trás os seguintes dados referentes à produçao cafeeira : 1836 - Jundiaí : 1.276, 1854 : Jundiaí: 60.000, 1886 : Jundiaí : 133.333, Itatiba : 373.333, total " unidade estatística " : 506.666 (op.cit.).

294. O têrmo " cinturão caipira " é empregado por Pasquale PETRONE (op.cit., pp. 278/299).

295. Daniel Pedro MULLER , op.cit., pp. 154/173.

296. Pasquale PETRONE, op.cit., pp. 287/288.

297. John MAWE , op.cit., p. 89.

298. Daniel P. KIDDER , op.cit., p. 177.

299. John MAWE , op.cit., p. 112.

300. Pasquale PETRONE , op. cit., p. 290.

301. O presente rgciocínio é desenvolvido por Pasquale PETRONE com relaçao a um contexto areolar um pouco diferente , compreendendo o conjunto dos aldeamentos (op.cit., p. 289/290).

302. John MAWE , op.cit.

303. J.B. v. SPIX e C.F.P. v. MARTIUS, op.cit.

304. Edmundo ZENHA - " A COLÔNIA ... " e Roberto AVÉ-LALLEMENT, op.cit., pp. 339/340.

305. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 205.

306. Idem . RAFFARD cita ainda que as famílias"ficaram reduzidas a duas ou três conforme escreveu em 1859 o Dr. Avé - Lallement ", trata-se contudo de interpretação errônea do que escreveu êste viajante, pois o mesmo se refere à população alemã da própria vila (vide Roberto AVÉ-LALLEMENT, op.cit., p. 339).

307. Edmundo ZENHA , op.cit., p. 105 e Luis Tenório de BRITO , op.cit., p. 227.

308. Não confundir o mencionado com a mais recente fixação residencial de alemaes, que caracteriza a área.

309. Edmundo ZENHA, op.cit., p. 105.

310. Salvio de Almeida AZEVEDO - " IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO " in Revista do Arquivo Municipal , vol. 75 (1941), p. 109.

311. Dado colhido em Manoel Eufrazio e Azevedo MARQUES, op . cit., I, p. 98.

312. Alfredo D'Escragnolle TAUNAY , op.cit., p. 89.

313. Couto de MAGALHÃES, op.cit., p. 6.

314. Samuel Greene ARNOLD , op.cit., p. 103.

315. Daniel Parish KIDDER , op.cit., p. 180.

316. J.J. v. TSCHUDI , op.cit., p. 201.

317. Auguste de SAINT-HILAIRE - " VIAGEM ... ", p. 189.

A EVOLUÇÃO PRÉ-METROPOLITANA DOS ARREDORES PAULISTANOS (1875/1915)

Durante o segundo quartel do século XIX, o crescimento da cidade de São Paulo passa a se acelerar de maneira impressionante. Infelizmente os dados censitários não permitem uma apreciação exata do fenômeno, pois não distinguem a população urbana da rural, sendo que o censo nacional de 1900 não apresenta sequer a discriminação por freguesias. Assim sendo, temos que nos contentar em comparar a população do município de São Paulo, considerado nos limites que teve de 1889 a 1934 (1). Temos então as seguintes, cifras correspondentes ao número de habitantes: ano de 1874-23.253, ano de 1886-44.033, ano de 1900-239.820, ano de 1920-579.033 (2). Os números falam por si. A evolução da cidade, de pequeno burgo de vinte mil habitantes a um aglomerado apreciável de meio milhão, em menos de cinqüenta anos, constitue fenômeno deveras notável.

Atente-se para a aceleração que o ritmo de crescimento mostra entre os anos de 1874 e 1886. No citado período, pouco superior a uma década, a população considerada pràticamente duplica, conhecendo destarte uma ampliação relativa semelhante à verificada anteriormente no decorrer de um período três vezes mais longo. Com efeito, desde o censo de Müller realizado em 1836 até o ano de 1874 a população em causa apenas se elevara de 12.356 a 23.253 habitantes (3). O início do último quartel do século passado abre realmente uma nova fase na evolução da cidade de São Paulo. Estudiosos do assunto têm dado a devida ênfase ao fato. Ernani Silva Bruno em seu magistral trabalho salienta que "a partir de 1870-1872 aproximadamente" se marca "uma fase nova na existência da cidade de São Paulo" (4), fase esta, que o citado autor estuda como sendo a da "metrópole do café". No mesmo sentido, Monbeig fala na "capital dos fazendeiros" (5).

Não nos deteremos no estudo das causas determinantes do processo ora em foco, apesar do grande interêsse do assunto, pois o mesmo foge ao escôpo do presente trabalho e já foi objeto das mais abalizadas investigações. Além dos trabalhos de Bruno e de Monbeig, cite-se os já clássicos de Caio Prado Jr. (6), Odilon Nogueira de Matos (7), Pasquale Petrone (8), e A-

roldo de Azevedo (9).

Ao acelerado e intenso crescimento da cidade correspondem uma série de transformações nos "arredores". Estas, como se verá, são por um lado ligadas à modificação do sistema de transporte, mas por outro lado se acham íntimamente associadas à evolução da cidade, processo ao qual em geral se subordinam. Durante todo o fim do século XIX, e pelo menos a primeira década do atual, as transformações que ocorrem nos arredores paulistanos ainda não encerram fenômenos de expansão metropolitana; contudo elas estabelecem importantes e decisivas diretrizes (eixos e polos) que condicionarão êste processo, quer em seus primórdios, quer em seu desenvolvimento posterior.

Se a década de 1870 pode ser considerada como a baliza inicial de um novo período de desenvolvimento urbano, ela igualmente pode ser vista como marco inicial das grandes modificações que conhecem os arredores. Com efeito, dois eventos de grande importância, quer por si mesmos, quer pelas repercussões - imediatas ou a longo prazo - que trazem, ocorrem na mencionada década. Um dêles é a conclusão da estrutura básica da rêde ferroviária extra-regional do Planalto Paulistano. Isto se dá em 1875, com a entrega ao tráfego dos trechos iniciais da Sorocabana e da ferrovia em demanda do Rio de Janeiro. O outro evento a que nos referimos, é a instalação nos arredores paulistanos de quatro núcleos coloniais, o que se verificou em 1877. Trata-se da primeira tentativa séria e consciente de intensificar o povoamento e a produção agrícola nos arredores paulistanos. No decorrer do presente capítulo se verá a importância de que os mencionados fatos se revestiram. A fixação de determinado ano para balizar um período evolutivo normalmente não passa de abstração, eis que a transição em geral não é abrupta mas gradual; não obstante, para fins de estudo a sua adoção é recomendável. Assim sendo, julgamos viável considerarmos como baliza inicial o ano de 1875, em que se verificou a conclusão da rêde ferroviária. Como se verá adiante, a partir da década de 1910, a evolução dos arredores paulistanos passa a se revestir de características diferentes. De modo mais empírico, na falta de um evento tão marcante quanto o relacionado com a rêde ferroviária, escolhemos o ano de 1915 para delimitar o fim do período evolutivo que agora passaremos a estudar.

A expansão da cidade entre 1875 e 1890

O grande crescimento de São Paulo determinou, como é natural, uma expansão do espaço urbano sôbre as áreas rurais contíguas, que passaram assim a integrar a cidade. Trata-se de um processo de "extensão urbana por aglutinação" (10), que afetou sobretudo o "cinturão das chácaras". O loteamento das chácaras originava os novos bairros que surgiam.

A "Planta da Cidade de São Paulo" de Henry B. Joyner, referente a 1881 (11), confrontada com as de épocas anteriores, mostra uma sensível expansão da cidade nas direções Oeste e Noroeste. O "Môrro do Chá" (12) sito entre o vale do Anhangabaú e a praça da República (então Campo dos Curros), que fôra arruado e loteado em 1876 (13) já se achava bastante edificado, o mesmo sucedendo com o bairro de Santa Ifigênia. O bairro de Campos Elíseos, surto do loteamento da Chácara do Campo Redondo (ex-Mauá, ex-Charpe)(14), já se achava arruado em parte, mas ainda sem construções.

Ainda pelo confronto de plantas vêmos que a expansão da cidade, embora em menor escala, se verificou também em outras direções. Assim é que o bairro da Liberdade se acrescentaram dois novos quarteirões. No bairro do Brás a urbanização já ultrapassara em 1881 as estações do Brás (da estrada de ferro Santos-a-Jundiaí) e do Norte (terminal da estrada de ferro do Norte, hoje estação Roosevelt da Central do Brasil). A rua do Brás (hoje avenida Rangel Pestana) se juntara em direção paralela, ao Norte, a rua do Gasômetro, igualmente constituindo um eixo de urbanização linear. A rua da Mooca e a rua Piratininga já se achavam traçadas, mas ainda não atraíram o povoamento urbano a suas margens. Por outro lado, nota-se que mesmo as porções mais densamente construídas dos novos bairros apresentavam grandes claros no interior dos amplos quarteirões, maiores que os do antigo núcleo, havendo também grandes extensões de frente de rua que permaneciam vazias. O antigo núcleo, na colina entre o Tamanduateí e Anhangabaú, se destacava do conjunto da cidade por seu caráter compacto, com quase todo o espaço ocupado por construções.

A planta de Jules Martin, que retrata a situação em 1890 (15), apenas nove anos decorridos da planta anterior, assinala progressos notáveis. Já aparecem arruados os bairros de

Bela Vista (16), Vila Buarque e Santa Cecília, a área sita entre o bairro da Luz e o Brás, e parte do Bom Retiro. Raffard visitando São Paulo no ano supra-citado salienta que "na Paulicéa ja não ha mais quem se preocupe com as distancias"(17).

A expansão da cidade já era de há algum tempo auxiliada por um novo meio de transporte urbano, qual seja o bonde à tração animal. Sua primeira linha fôra inaugurada em 1872 (18), e ligava o Centro à estação da Luz, que já funcionava desde há cinco anos. As linhas multiplicaram-se ràpidamente e em breve atingiam e ultrapassavam os pontos extremos da cidade: Moóca, Campos Elíseos, Santa Cecília, Consolação e Liberdade (até a esquina da rua São Joaquim) (19). O serviço de bondes encerrava um espírito de pioneirismo, que fazia as linhas ultrapassarem os limites da área construída da cidade, fazendo seu ponto final um pouco além. É o que acontecia, por exemplo, com os bondes do bairro da Luz, que atingiam às margens do Tietê (Ponte Grande)(20), quando a cidade ainda não se estendia de modo efetivo para além da ponto do rio Tamanduateí (Ponte Pequena). Uma planta da cidade, datada de 1883, em que são representadas as linhas de bonde, mostra como as linhas da Ponte Grande (supra mencionada), do Brás, da Moóca, da Liberdade e de Santa Cecília estendem-se para além da área compactamente arruada da cidade (21). Raffard manifesta-se a propósito do comentado: "Varias linhas de bondes (tramways) facilitam as comunicações dentro da cidade, do centro para as extremidades e d'ahi para os pontos mais longinguos..." (22). Assim sendo, os bondes não poderiam deixar de ser um meio eficaz a serviço da expansão da cidade, e, como veremos, contribuiram também para a suburbanização de áreas situadas a maiores distâncias.

Mercê do grande surto industrial - íntimamente relacionado com o grande desenvolvimento da cidade- São Paulo já encerrava em 1890 vários estabelecimentos fabrís de certo porte. A maioria dêles se implantara nos bairros novos - em formação, e mesmo além, em áreas compreendidas no "cinturão das chácaras", porém ainda não atingidas por uma urbanização mais ampla. A ferrovia já mostrava a tendência de atrair as indústrias à suas margens, tendência esta que se consolidaria, e que se revelaria da máxima importância para a posterior estruturação do grande organismo urbano.

No citado ano de 1890. já existia a importante fia-

ção e tecelagem Anhaia, no Bom Retiro, e da tecelagem "Sant'Anna, no Brás, que fabricava sacos de aniagem para produtos agrícolas, e que possuia desvio ferroviário para expedir[illegible] ao Interior (23). A maior distância, na Água Branca, a Companhia Antarctica - igualmente servida por desvio ferroviário- fabricava gêlo, e passara "também a produzir uma boa cerveja , recommendada pelas autoridades medicas e a qual tem grande procura" (24). No mencionado ano de 1890 era inaugurada a cervejaria Baváría "edificada no bairro da Moóca, á margem da importante estrada de ferro Ingleza" (25). De suas instalações, posteriormente adquiridas pela "Antarctica" se originou o atual estabelecimento desta companhia. A outra grande cervejaria de nossos dias, a "Brahma" também já existia, eis que fundada em 1886 (com o nome de "Fabrica de Cervejas Guanabara") no local em que ainda hoje se situa, em Vila Mariana (26). Nêste então longinquo arrabalde, onde não havia mais do que algumas casas (27),se instalara também uma fábrica de fósforos, e em suas proximidades o novo matadouro, vantajosamente instalado fora da cidade, em vista do cunho repulsivo dêste ramo industrial (28).

Saliente-se ainda,que o "cinturão das chácaras",além de ser penetrado intensamente pela extensão da cidade e de abrigar fábricas, passou a abrigar estabelecimentos de cunho especial, que,dado o seu porte, não encontrariam espaço suficiente na porção já densamente edificada da cidade. Assim é, que em 1876 é inaugurado o hipódromo da Moóca (29), enquanto entre as estações do Brás e da Moóca é instalada a Hospedaria dos Imigrantes,entre 1886 e 1888 (30). Não obstante,o mencionado cinturão continua a encerrar muitas chácaras, com suas antigas características. Isto se depreende do estudo de Alice Pifer Canabrava , que analisa especìficamente o período 1885/1895 (31), e do relato de viajantes que percorreram os arredores paulistanos na década de 1880. É o caso do anglo-saxão Mark Vincent,que menciona a propósito: "Bondes alcançam os subúrbios, onde se encontram muitas bonitas casas de campo" (32). O italiano Lomonaco, ao viajar de "tramway a vapor" entre Liberdade e Vila Mariana,constata que: "transitando por esta larga estrada campestre surgem de quando em quando, chácaras (casas de campo), circundadas de graciosos jardins" (33).

A expansão da cidade a partir de 1890

Durante a década de 1890 a 1900 a cidade de São Paulo conheceu seu maior impulso evolutivo. O município da Capital, que contava com 64.934 habitantes no primeiro dos mencionados anos quase quadruplicou a sua população, contendo 239.820 habitantes em 1900. A planta de autoria de Gomes Cardim, datada de 1897 (34), retrata tão espantoso crescimento. Constatamos que pouco falta para que o "cinturão das chácaras" seja inteiramente absorvido pela cidade. A parte arruada mais ou menos contínua da cidade tem seus extremos na várzea do rio Tietê, (desde a Barra Funda até o Belenzinho), Quarta Parada, Moóca, Vila Deodoro, Aclimação, Paraíso, parte alta de Vila América, Higienópolis, Santa Cecília e Barra Funda (35). Os atuais bairros de Vila Mariana, Vila Clementino e Perdizes constituiam apêndices dêste bloco mais compacto de arruamentos, a êle precàriamente unidos por um lado, mas circundados pelos outros por extensões ainda não arruadas. A citada planta nos mostra também uma nova tendência que se esboçara nos últimos anos, e que passaria a caracterizar a cidade de São Paulo nas décadas seguintes. Trata-se do surgimento de arruamento isolados, completamente separados da cidade pròpriamente dita por áreas ainda não loteadas. É o caso de Santana - único núcleo com tais características sito ao norte do Tietê, Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Ipiranga e Vila Cerqueira César. A antiga freguesia da Penha de França, servida por um pequeno ramal da estrada de ferro Central do Brasil, percorrido por trens de subúrbio (36), figura com um arruamento bastante amplo, o que denota que também já fora afetada pela expansão da cidade. O mesmo aconteceu com o povoado de Pinheiros, antigo aldeamento indígena, e com a antiga freguesia de Nossa Senhora do Ó, porém em escala mais reduzida em ambos os casos. Note-se que não contavam com o meio de transporte que facilitava o acesso à Penha.

A mencionada tendência de desdobramento do espaço urbano iria se consolidar e caracterizar, convém insistir, um período razoàvelmente longo. A excelente "Planta Geral da Cidade de São Paulo, com Indicações Diversas" editada pela Comissão Geográfica e Geológica em 1914 mostra-o. A porção compactamente arruada não havia se expandido, salvo em algumas porções, enquanto surgiam novos arruamentos espacialmente desligados da cida-

de: Vila Tietê (atual Casa Verde), Vila da Saúde, Lapa e até mesmo a Vila Leopoldina, bastante afastada para as condições da época; Santana havia se expandido através do contíguo bairro do Carandiru, Com feição inteiramente linear esboçava-se o bairro do Limão, ao longo da estrada, que posteriormente se converteria em sua rua principal. A mencionada planta de 1914, bastante rica em conteúdo, assinala as áreas densamente construídas e as construções isoladas, o que permite avaliar a intensidade de efetiva ocupação de natureza urbana. Constata-se, dêste modo, a pequena densidade de construções que caracterizava alguns bairros periféricos da porção central de urbanização contínua, e alguns bairros territorialmente isolados: Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Vila Clementino, Vila da Saúde, Vila América, Vila Cerqueira Cesar, Perdizes, Vila Tietê, Vila Leopoldina.

Nota-se, quer pela solução de continuidade conhecida pelo espaço urbano, quer pela pequena densidade de construções, que a cidade em sua expansão passava a ocupar uma área muito mais ampla do que seria necessário e funcionalmente conveniente. Contudo, o crescimento extremamente rápido da cidade fàcilmente explica tal circunstância, e por duas razões principais.

Por um lado, o processo engendrara uma especulação imobiliária, que repousava em grande parte na certeza de que os terrenos tinham sua valorização assegurada, em função do crescimento urbano. A especulação imobiliária por sua vez provoca sempre a aquisição de lotes visando apenas fins lucrativos, os quais conseqüentemente permanecem desocupados. Por outro lado, em função do espantoso crescimento da cidade, o comprador de lotes, mesmo afastados, seguramente tinha a consciência ou a impressão de que a cidade não tardaria a alcançar o local.

No tocante à especulação imobiliária cabe citar considerações que a respeito tecia Raffard, já em 1890, quando o fenômeno ao que parece já era acentuado. Escreve o ilustre visitante: "Não consegui obter explicação satisfactoria da alta extraordinaria do valor dos terrenos na Paulicéa, a palavra <u>especulação</u> não me pareceu sufficiente porque poucas cidades têm a mão, como S.Paulo, espaço livre para se desenvolver 5 ou mesmo 10 vezes-leguas e leguas de terras devolutas circundando a área municipal" (37), O referido autor exemplifica a alta dos preços das terras: "O valor medio do terreno nas ruas mais procuradas é hoje de 2:000$ o metro de frente com vinte de fundo

e de 1:000$ nas extremidades da cidade, valor este que triplicou em menos de três anos. Cita-se entre outras vendas a de uma chacara que alcançou ...80:000$, não tendo achado comprador ha tres annos por 30:000$ "(38). A propósito dos capitais investidos nos negócios imobiliários Raffard nos informa: "Os enthu - siastas fazem tambem correr que formaram-se syndicatos na capital federal, para compra de terras nas áreas urbanas e suburbanas da Paulicéa" (39). Mais adiante viajante aduz:

> "Os capitaes paulistas conservaram-se timidos por muitos annos e só appareciam quando garantídos por boas hypothecas à juros elevadissimos, ao depois arriscaram-se nas emprezas de estradas de ferro enquanto foi possivel fazel-o com vantagem.
>
> Com effeito, diminuindo a construcção de vias ferreas de 1ª e 2ª ordem, ao mesmo tempo que algumas das emprezas congeneres reduziam os seus dividendos (excepção feita da San Paulo Railway e da Paulista) ou nos - travam ter de reduzil-os no futuro, diminuio necessa - riamente o emprego de dinheiro em acções de estradas de ferro. Mas prevendo a extincção da escravidão e, consequentemente, a depreciação das propriedades agrícolas e temendo a baixa de todo titulo particular ou publico , em consequencia de acontecimentos politicos que podiam surgir a todo momento, os capitaes paulistas atiraram-se então sobre os predios e os terrenos da Paulicéa.
>
> Felizmente o 13 de Maio e o 15 de Novembro não produziram as funestas consequencias que se faziam receiar e depois de alguns momentos de hesitação, a confiança geral tornou à incitar os capitalistas á continuarem suas compras na Paulicéa e iniciar outras no interior afim de dar emprego a seus dinheiros desocupados" (40).

A expansão difusa e interrompida do espaço urbano passou ainda a ser facilitada a partir de 1900 pelo bonde elétrico, cuja primeira linha fôra instalada nêste ano, e que ràpidamente se expandiu, tendo em 1905 substituido completamente os bondes de burro (41). A concessionária "Light & Power" não hesitou em estender suas linhas aos principais dentre os bairros isolados mais afastados, atravessando grandes extensões ainda não urbani

zadas - e que por algum tempo não poderiam garantir um trans - porte lindeiro. Assim, os elétricos atingiam em 1914: Santana , Penha de França, Ipiranga, Vila Prudente, Bosque da Saúde, Pi - nheiros e Lapa (42). Em 1906 foi inaugurada a única linha inter urbana a ser criada, qual seja a de Santo Amaro (43). A mesma por muito tempo conservaria as características de "tramway interur- bano", comuns nos Estados Unidos nas primeiras décadas do sécu- lo, e que se individualizavam tanto pelas características de sua via permanente, quanto pelos veículos especiais que empre - gam. Esta linha, como os do Bosque da Saúde e da Vila Clementi- no surgiram em substituição à ferrovia (tramway a vapor) que ha via sido inaugurada em 1886 e sôbre a qual falaremos adiante.

Um outro fato se torna patente ao se analisar o des - dobramento do espaço urbano de São Paulo, qual seja o quase to - tal desprezo pelas várzeas e baixos terraços. Com efeito, ape - nas uma várzea, a do Tamanduateí já havia sido parcialmente ocu pada depois de executadas obras de retificação do rio. Na peri- feria elas eram, aliás muito sàbiamente, evitadas. Provàvelmen- te a solução de continuidade existente entre a cidade e alguns dos núcleos isolados se deva sobretudo a esta tendência. Terá certamente sido o caso de Santana e Casa Verde (Vila Tietê), se- parados pela várzea, respectivamente da Ponte Pequena e do Bom Retiro.

Contudo, o caráter limitativo das várzeas não pode ser invocado para explicar, como fatôr capital, o desdobramento do espaço urbano, nem a localização dos núcleos isolados. Entre Vila Clementino e Vila da Saúde, entre Perdizes e Água Branca, entre Cambuci e Ipiranga não há várzeas, salvo pequenos tre - chos - nos dois últimos casos - de fácil transposição ou contôr no. Em alguns casos, a estação ferroviária deve ter funcionado como importante fator locacional, consagrando já uma tendência que iria se acentuar mais tarde, e afetar sobretudo áreas mais afastadas. Veja-se o caso da Água Branca e o da Lapa, bairro pau listano nìtidamente centralizado em tôrno da estação ferroviá - ria. A já citada planta de 1897 mostra o loteamento de Vila Pru dente unido através de rua apenas à estação do Ipiranga. É pro- vável que a planta tenha omitido outras ligações eventualmente existentes, mas é muito significativo que assinale exatamente es ta (44).

Três núcleos isolados se originaram, como já frisamos,

de antigos povoados: Penha de França, Pinheiros e Nossa Senho - ra do Ó. Queremos crer, que para o desenvolvimento dêstes núcleos - e concomitante transformação em bairros ou subúrbios residenciais - tenha funcionado como fatôr de atração o modesto equipamento de serviços, que os mesmos já encerravam. Êste - uma vez definida a vocação da área, em têrmos mais amplos, como propícia à expansão urbana - caracterizaria os antigos povoados como pontos mais conveniente do que as áreas vizinhas, onde nada havia que pudesse servir aos moradores iniciais. Como veremos, nas décadas seguintes tais processos de polarização suburbana, em tôrno de povoados aparentemente insignificantes, serão bastante comuns.

Já o surgimento do Ipiranga se relaciona a uma série de obras correlatas com a construção do monumento do Ipiranga, que propiciou a abertura de excelente via de acesso e de um precoce serviço de bondes (45). A propósito, Renato da Silveira Mendes escreve que é "inegável que representou papel de vital importância para a formação e desenvolvimento do bairro a construção do Palácio destinado a perpetuar o local em que foi proclamada a nossa independência política (1885-92), que não tardou a transformar-se no Museu do Ipiranga (1894) ..." (46).

Mas, no caso de alguns núcleos isolados não encontramos uma explicação plausível para a respectiva localização. Veja-se por exemplo o caso de Vila da Saúde, sita a distância não desprezível da Vila Clementino, e implantada em local com condições topográficas pouco favoráveis ao desenvolvimento urbano, mercê de sua topografia acidentada, que até hoje dificulta a circulação por suas ruas. As condições de sítio urbano não eram melhores na Vila Cerqueira César. Enquanto isto, áreas com condições topográficas igualmente desfavoráveis, mas próximas do centro, e envolvidas pelo espaço urbano, como os altos vales do Anhangabaú e de seu afluente Saracura, permaneciam vazias, sem sequer serem arruadas. Chega-se à conclusão que o papel da iniciativa individual deve ter sido, senão o fatôr preponderante, pelo menos um dos principais a explicar a localização de vários dos loteamentos isolados. Recordamos o que dissemos acima a propósito da especulação imobiliária. Um capitalista disposto a arruar e a lotear a sua propriedade, ou a adquirir uma para tal fim, poderia contar com uma remuneração satisfatória. A rápida valorização fundiária poderia pelo contrário levá-lo a esperar mais algum tempo para fazê-lo. Uma política diferente seguida por

proprietários vizinhos podia ser suficiente para explicar o surgimento de um loteamento circundado por áreas ainda não oferecidas à expansão urbana, ou - talvez mais pròpriamente - à especulação imobiliária retalhista.

Com relação ao aludido papel das iniciativas individuais cabe citar o caso de Vila Prudente. Se por um lado a vizinhança da estação ferroviária(Ipiranga)teve importância em sua implantação e posterior desenvolvimento, por outro lado a sua existência se deve à iniciativa dos irmãos Falchi. Estes concomitantemente com o loteamento estabeleceram fábricas aí, que de per si parecem ter se instituído em polo do desenvolvimento local. Veja-se o que diz a respeito Bandeira Jr., em 1901: "A Villa Prudente era uma localidade deserta, creada pelos Irmãos Falchi em menos de dez annos, é uma villa fabril cheia de vida e de trabalho, ornada com bellos edificios, com commercio localrelativamente desenvolvido. Eschola, templo, fabricas e casas de residencias de elegante architetura e villa de operarios, formando um todo que attesta a força de vontade dos seus fundadores.." (47). Aprecie-se a citação, dando o devido desconto para a adjetivação "me-ufanista" que caracteriza tôda a publicação de Bandeira Jr... As fábricas referidas pertenciam em sua maioria aos citados Falchi, compreendendo: cerâmica, tecelagem de sêda, fábrica de "sabão fino e grosso" e graxa para calçados (48).

Um depoimento do viajante alemão Hesse Wartegg retrata o caráter compartimentado da cidade. Escreve êle: "São Paulo não é uma grande cidade (Grosstadt),mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado da outra e uma dentro da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro" (49). Artur Dias também se impressionou com a citada característica de São Paulo , eis que salienta que a cidade vista do alto mostrava blocos que davam idéia de "várias cidades sucessivamente agrupadas dentro da linha exterior instável" (50).

São Paulo,ao encerrar-se o século XIX, e nas primeiras décadas do século atual,se assemelhava quanto à disposição geográfica do espaço urbano, em certo sentido à porção mais central da atual área metropolitana de São Paulo, òbviamente em escala menor. Uma porção central, caracterisada por um arruamento e áreas edificadas relativamente compactas, "núcleo de urbanização compacta e contínua", circundada por um cinturão de núcleos

isolados, semelhante até certo ponto ao atual "cinturão de urbanização intercalar" (51). Nêste particular, guardadas as proporções, a Lapa de então se assemelha, por exemplo, às atuais Mauá e Itaquera, enquanto o Pinheiros de então guarda tal relação com as atuais Diadema ou Taboão da Serra.

Note-se que os bairros isolados de então, com os quais temos nos detido, tinham na realidade mais características de subúrbio, eis que territorialmente separados da cidade e circundados pelo campo. Parece que na época eram popularmente considerados como tais. Pelo menos os visitantes ou cronistas da época se referem vez por outra a alguns dêles como "subúrbios". É o que faz Alfredo Moreira Pinto com relação à Lapa (52) e o francês Charles Wiener com relação à Agua Branca (53). Nêste trabalho, porém, nos referiremos aos aludidos núcleos como " bairros isolados" para melhor identificação do fato, visando evitar possíveis confusões com outros núcleos que surgem posteriormente.

Já vimos, que nas primeiras décadas do século XX se consolidou a tendência de compartimentação da cidade, e a pequena densidade de ocupação urbana dos espaços arruados. Simultaneamente a industrialização da cidade conhecia uma aceleração ímpar. Muitas indústrias procuravam localizar os seus estabelecimentos na cidade pròpriamente dita.

Nela, as margens das ferrovias passariam a constituir o sítio específico mais procurado, consolidando-se uma tendência, que, como vímos, já existia. Destaca-se nêste particular a ferrovia Santos - a - Jundiaí, notadamente o trecho Moóca - Barra Funda, e a Sorocabana entre a estação central e a da Barra Funda, onde as indústrias se adensam. Nesta faixa se estabeleceu, por exemplo, a fábrica de sapatos "Clarck, Limited" na Moóca, com 300 operários no ano de 1909 (54). Mas, várias indústrias se localizam na periferia da cidade e nos "bairros isolados". Tal foi o caso da fábrica de vidro "Cristaleria Paulista" fundada em 1905 e implantada à rua Conselheiro Brotero na Barra Funda (55), da "Vidraria Santa Marina" na Água Branca (408 operários em 1909), da tecelagem Boyes-Kirk no Belenzinho com 152 operários em 1909 (56). Em 1906 os irmãos Jafet estabeleciam os fundamentos da indústria textil que no futuro tanto iria crescer (57). Dois curtumes, ocupando 53 e 82 operários em 1909, haviam se estabelecido, respectivamente em Água Branca e em Perdizes, tirando provàvelmente partido de tal localização peri-urbana, con

veniente para êste ramo industrial, de vizinhança desagradável. Convém finalmente lembrar que tôda a linha da Santos a Jundiaí da Moóca para o Sul, precisamente onde ela percorre a várzea do Tamanduateí, ainda não havia sido ocupada pelas indústrias e armazéns, que mais tarde a caracterizariam (58).

Os núcleos coloniais

O período que ora nos interessa conheceu logo de início uma iniciativa oficial visando o povoamento e o incremento da produção agrícola nos arredores da cidade. Em 1877 o Ministro da Agricultura anuncia tal decisão: "O governo promove o estabelecimento de inigrantes nos arredores da capital de S.Paulo a exemplo do que fez em Curitiba aproveitando para êste fim os terrenos que o Estado possue em Sant'Anna e na Glória, e a extensa zona de terras pertencentes ao mosteiro de S.Bento situadas nas proximidades da referida cidade, e cuja aquisição espero realizar ..." (59). No mesmo ano, em 2 de julho são instalados os quatro núcleos de Santana, Glória, São Caetano e São Bernardo, êstes nas antigas fazendas jesuíticas homônimas e aquêles respectivamente no que restara da antiga Cazenda de Santana e na Chácara da Glória (60). A sua localização e configuração precisa consta de mapa que acompanha êste trabalho, e que foi possível construir através de cópia, redução e inserção no mapa topográfico, de mapas dos núcleos, conservados no Departamento de Imigração e Colonização do Estado.

No tocante à sua localização com relação à cidade de São Paulo, os núcleos se diferenciam bastante entre si. O núcleo da Glória apresenta uma situação que dentro de alguns anos iria se caracterizar como urbana, e seria absorvido pela expansão da cidade. O núcleo de Santana, por sua vez, se situava em área que em breve seria alvo da expansão urbana através do desenvolvimento do "bairro isolado" de Santana. Já São Caetano e São Bernardo se localizavam a distâncias maiores, sobretudo êste último.

Quanto à dimensão dos núcleos, os contrastes são igualmente grandes. O núcleo colonial Santana, o mais setentrional, era o mais diminuto, compreendendo apenas uma pequena parcela do atual bairro homônimo. Estendia-se em forma esquemàticamente tri

angular entre a atual rua Dr. César (ex-Dr. Cerqueira César), que constituía o seu limite meridional, e o local onde posteriormente o "Tramway da Cantareira" estabelecia a parada Chora Menino (posteriormente Santa Teresinha da Cantareira, recém-suprimida junto com a ferrovia). O núcleo colonial da Glória era bem maior, e cobria os atuais bairros do Cambuci, Vila Deodoro, Jardim da Glória e parte da Vila Mariana (rua Machado de Assis). O núcleo São Caetano corresponde grosso modo ao atual município de São Caetano do Sul. O núcleo colonial São Bernardo, contiguo em seus limites setentrionais ao de São Caetano, era o mais extenso, cobrindo nada menos do que 11.046,65 hectares ou sejam 4.564,73 alqueires (61). Além de sua grande dimensão, caracterizava-se por uma acentuada fragmentação territorial. Cobria grande parte do atual município de São Bernardo do Campo, compreendendo tanto o distrito - sede, quanto o de Riacho Grande. Êste núcleo foi o único dos quatro a ser dividido em seções ou "linhas", em número de treze.

Vimos que a política de instalar núcleos coloniais nos arredores de capitais já havia sido adotada em Curitiba. Nesta cidade a obra desta colonização ainda é sensível, e de maneira muito nítida, nos dias atuais. Alguns arrabaldes curitibanos, como o de Santa Felicidade conservam (em sua forma de ocupação do solo, elementos paisagísticos culturais, e em sua composição étnica) traços adquiridos em função daquela colonização. Já em São Paulo, os frutos diretos da colonização dos quatro núcleos desapareceram de nossas vistas, devido a uma série de processos de ocupação do espaço ligados à expansão metropolitana, posteriores à citada colonização. Note-se que esta ocorreu no alvorecer do grande crescimento de São Paulo.

Acreditamos que as maiores reminescências se localizem em São Bernardo do Campo, que abrigou o núcleo colonial mais extenso, e - como veremos - também mais populoso dos arredores paulistanos. De resto, das quatro colonias, São Bernardo era a mais afastada da Capital, tendo sido a que mais tardiamente foi alcançada pela expansão metropolitana. Uma boa parte da população tradicional do núcleo urbano central de São Bernardo do Campo é composta por antigos colonos e seus descendentes. O "frango com polenta", prato típico de São Bernardo do Campo, servido em numerosas cantinas, constitue reminescência dos tempos de colônia (62). A toponímia local igualmente conserva alguns traços coloniais, como a designação "linha Galvão Bueno" e o no

me pelo qual são conhecidos alguns lugares: De Marchi, Battistine, lembrando antigos colonos.

De modo geral, a importância dos núcleos coloniais dos arredores paulistanos se define em função do papel que representaram na época em que foram instalados, quando a expansão de São Paulo sôbre seus arredores apenas ensaiava seus primeiros passos. Nêste particular, os núcleos representaram um papel de relativa importância no sentido de acentuar as relações entre a cidade e seus arredores, no sentido de acentuar a organização dos arredores em função da cidade. Adiante se verá de que maneira. No caso específico de São Bernardo, os inigrantes e seus descendentes ainda teriam destacado papel no início da industrialização local, como se verificará no próximo capítulo.

Em vista da importância que na ocasião se emprestava à inigração e à colonização e ainda por se tratar de iniciativa governamental, os relatórios anuais do Ministério da Agricultura e os da correspondente secretaria estadual (posteriormente a 1889) apresentam fartos dados numéricos a propósito dos núcleos. Contudo, nota-se uma grande discordância entre os dados de fontes diferentes, e entre os apresentados em anos consecutivos. Nêste caso, as discrepâncias são tamanhas, que não podem ser atribuídas a processo evolutivo. Para exemplificar o primeiro caso, tome-se o "Relatório do Ministério da Agricultura" de 1888, referente a 1887, compulsado pelo viajante Raffard (63), e se compare os dados apresentados, com os do Relatório da Comissão Central de Estatística, referentes ao mesmo ano (64): ocorrem discrepâncias enormes. Quanto às grandes diferenças existentes entre anos consecutivos, o fato é reconhecido no Relatório da Secretaria da Agricultura de 1894, que procura explicar o ocorrido por "omissões cometidas pelo empregado encarregado"(65).

Raffard , viajante especialmente interessado em assuntos ligados à colonização, dá as suas impressões a respeito dos quatro núcleos, todos por êle visitados. A propósito dos dados numéricos que apresenta, cabe apreciá-los com ressalvas quanto à sua exatidão, em vista do exposto no parágrafo anterior. Eis os trechos mais interessantes da narrativa de Raffard:

> "Em Fevereiro de 1877 o ministro d'agricultura, instituio uma commissão para tratar da fundação das colonias que foram estabelecidas no mesmo anno, sendo localizadas 33 familias ou 168 pessoas em Sant'Anna nos ne-

zes de Junho e Julho; 20 famílias e 3 solteiros prefazendo 88 individuos em Agosto na Glória, 26 famílias ou 118 pessoas em S.Caetano desde Agosto até Dezembro, e de Setembro a Dezembro 109 familias ou 459 pessoas em S.Bernardo. Sant'Anna e Gloria foram emancipados a 30 de Novembro de 1878, sendo os colonos libertados da tutella official para que diminuissem e afinal cessassem as despezas do Estado, isto talvez, um pouco precipitadamente pois que os immigrantes recem-chegados necessitam conselhos por algum tempo.

Em Julho de 1878, nada se parecia menos a uma colonia que o campo da Gloria para o qual se penetrava passando por um largo portão que difficilmente se chegava a descobrir, os transeuntes interrogados ignorando o que se procurava.

Ahi voltando, no dia de S.João de 1879, encontrei quatro lotes cercados com casas assás regulares, que substituiram os primitivos ranchos, alguma batata e outras poucas plantas em cultivo; vi mais um lote aberto e sem trato, cujo possuidor, sentado na porta de sua habitação e tendo na bocca um grande cachimbo, informou não querer trabalhar em vão, como no anno anterior em que durante uma noite tudo quanto tinha fôra destruido pelas vaccas dos visinhos - consequencias da prematura emancipação do núcleo.

Identica conclusão tive ensejo de tirar em Sant'Anna, onde fui ... em 1878 ou 1879 , os lotes estavam de alguma sorte abandonados, porém muito frequentada era a casa de um colono que tinha sortimento de bebidas ou uma especie de venda ..."

"O núcleo da Glória, apenas a 3 kilometros de S. Paulo, entre o Lava-pés e o morro do Ypiranga, cortado por uma das estradas para Santos, foi dividido em lotes, sendo 122 ruraes e 106 urbanos, alguns dos quaes deram logar a reclamações por parte de terceiros que tiveram de submettê-las ao juiz comissário do governo, bacharel Augusto José e Silva, e posteriormente os demais foram vendidos em hasta publica.

O nucleo de Sant'Anna, a 4 1/2 kilometros da estação da ferro-via ingleza e cerca de dois da ponte gran

de sôbre o rio Tiété, onde agora chegam os tramways , comprehendia 155 lotes urbanos com 27 casas provisorias e uma hospedaria para os immigrantes; foi inaugurado por italianos, austriacos, alguns francezes e brazileiros.."

"A grande proximidade da Paulicéa permittindo aos homens de ahi procurarem trabalho a salarios e as mu - lheres de venderem hortaliças, carvão e lenha, ou toma ren roupa para lavar, era por isto natural que durante o dia os lotes de Sant'Anna e da Gloria se achassem quasi desertos ..."

"A colonia de S.Caetano que também visitei em1879, então já era bem interessante - a capellinha rodeada de umas 17 casas com boas hortas, três fornos para tijo - los, telhas e louça, tudo tinha risonho aspecto n'este nucleo a 10 kilometros da capital, com uma população qua si toda italiana, sendo a decima parte brazileira..."

"Em 1879 fui pela primeira vez visitar S.Bernardo.."

"Para melhor organisação d'este nucleo o governo ha via adquirido tambem as terras do finado alferes Francis co Martins Bonilha ,cavalleiro da Ordem de Christo, que deixára boa plantação de chá e respectiva fabrica, bem como alguns carneiros a cuja creação se dedicara ..."

"A séde da freguezia de S.Bernardo possuia bonita igreja, 16 casas regulares e 15 casinhas..."

"Passeando por diversos ladosda colonia admirei bo nitas roças de milho, grandes mandiocaes e mais cultu - ras dos colonos... A colonia estava dividida em 48 lo- tes urbanos e 177 ruraes.

N'estes lotes, servidos por caminhos regulares, vi mos modestas cabanas e paioes, bem como instrumentos a- ratorios, moinhos com turbinas, etc.

S.Bernardo tinha tantos brazileiros quantos italia nos, alguns austriacos e poucos prussianos. Apezar da distancia os pedreiros, marceneiros e mais artistas tra balhavam na Paulicéa, regressando ao sabbado para passa rem o domingo com a familia.

A maior parte dos colonos compunha-se entretanto de agricultores, que se mostravam alegres e satisfeitos,al guns solicitavam os meios para mandarem vir os parentes.

Os lotes urbanos dos quatro nucleos tinham4,840m.q.

e os ruraes 151,250 m q.; os de Sant'Anna e Glória não tinham terras boas para cultura e as de S.Caetano e S.Bernardo eram regulares ..."

"Como quer que seja, e conquanto não tivessem faltado obstaculos ou embaraços a vencer, seja ao governo, seja migrantes, certo é que os alludidos quatro nucleos foram aos inrelativamente bem succedidos" (66).

Da narrativa de Raffard há alguns aspectos a salientar, e que encerram importantes características da colonização oficial dos arredores paulistanos, que convém ressaltar - acrescentando informações de outras fontes, quando fôr o caso.

I- Os dois núcleos mais próximos da cidade, Santana e Glória adotaram atividades econômicas diretamente voltadas para o abastecimento urbano, através da horticultura, da extração de lenha - fabrico de carvão, e seu fornecimento à cidade, bem assim através da prestação de serviços à população urbana, tais como a lavagem de roupas.

II- Tanto o núcleo de Santana quanto o da Glória assumiram também a função de subúrbio residencial da cidade de São Paulo, uma vez que a distância relativamente pequena permitia imigrações pendulares. Já os colonos de São Bernardo que desempenhavam profissões urbanas em São Paulo, devido naturalmente à maior distância, apenas passavam os fins de semana em casa.

É fácil de se compreender o fato. Entre os inigrantes havia sempre um importante contingente de não agricultores, e para êstes uma cidade em notável ritmo de crescimento, e a sc de São Paulo na época, oferecia um mercado de trabalho muito mais atraente. Por outro lado, o trabalho urbano oferece maiores atrativos a colonos de profissão pouco definida, do que o trabalho na lavoura, mormente na fase inicial de sua implantação.

III- Percebe-se pela narrativa, que às sedes dos dois núcleos mais afastados correspondem dois aglomerados. Um dêles se originou da colonização: São Caetano, "com capellinha rodeado de umas 17 casas... "; o outro - São Bernardo - se rejuvenesceu graças à colonização. Êste último, antiga freguesia, estaria fadado a decair acentuadamente, não tivesse se tornado sede do principal dos núcleos coloniais. Com efei-

to, tendo conhecido uma acentuada especialização funcional como pouso de tropas, perdeu êste papel com a inauguração da estrada de ferro Santos - a - Jundiaí em 1867, cujo traçado passava a sete quilometros dali, e que capturou quase todo o transporte efetuado entre São Paulo e Santos. Adiante, ao abordar o papel desempenhado pelas ferrovias, voltaremos ao assunto.

IV- Percebe-se o caráter precário da colônia da Glória, que se torna patente também através dos relatórios oficiais. O "Relatório do Ministério da Agricultura" de 1879 menciona o problema dos "posseiros", e cita que " a cultura consiste em feijão, milho e hortaliças não passando de ensaio" , referindo-se em seguida às atividades de natureza urbana dos colonos, a que alude Raffard (67). O Relatório de 1880, mais lacônico, diz que "a cultura é escassa" repetindo as observações a propósito das atividades urbanas (68). O recenseamento dos núcleos coloniais efetuado em 1887 exclue o da Glória (69), o que parece indicar que o mesmo já se havia descaracterizado como tal, pois o fato de já ter êle sido emancipado não pode constituir a causa da omissão, uma vez que o de Santana - que também o fôra - nêle figura. Renato da Silveira Mendes, ao se referir à colonia da Glória, fala no "fracasso daquela tentativa colonizadora" (70). A planta de São Paulo de 1894 (71) mostra a maior parte da área correspondente aos antigos lotes rurais arruada.

O que teria determinado o fracasso dêste núcleo? Provàvelmente a grande proximidade da cidade tenha sido um fator geográfico ponderável a agir neste sentido. Por um lado, a atração exercida pelo mercado de trabalho urbano sôbre os colonos deve ter sido maior do que nos outros núcleos, em função da proximidade. Por outro lado, pela mesma razão, a área teria que sofrer a pressão da cidade em expansão. As condições topográficas da maior parte do núcleo também não eram das mais favoráveis para as práticas agrícolas, em vista do relêvo acidentado, abundando encostas bastante íngremes. Mas, fatôres de natureza não geográfica devem ter influido também, como a presença de posseiros, que como se viu causavam problemas.

V- Em sentido oposto, a narrativa de Raffard nos deixa uma impressão favorável com relação ao núcleo São Bernardo. Relatos oficiais e o ulterior desenvolvimento do núcleo confirmam-na e nos levam à conclusão que êste núcleo foi bem sucedido; dos quatro foi provàvelmente o que melhor preencheu suas finalidades.

Com efeito, o relatório da Secretaria da Agricultura de 1903 assim se refere ao núcleo São Bernardo: "É um dos mais florescentes e prosperos do Estado de São Paulo..." Adiante acrescenta: "A sede que constitue a atual villa de São Bernardo foi dividida em pequenos lotes urbanos nos quaes já estão construidas pelos proprietarios grande numero de excelentes casas de tijollos com tal gosto e capricho que dão a aprazivel localidade uma aparencia bem diversa daquella das nossas pequenas villas do interior. É sempre crescente alli o desenvolvimento commercial e industrial" (72). No ano de 1894 foi aberta uma nova "linha", a de Bernardino de Campos (73), o que atesta o progresso da colonia São Bernardo. Posteriormente ainda seriam criadas as "linhas" Dr. Campos Salles e Curucutu (74). Em 1898 as "linhas" sitas no atual distrito de São Bernardo do Campo foram "emancipadas", permanecendo no regime colonial as "linhas" sitas no atual distrito de Riacho Grande.

No ano de 1887, dez anos após sua fundação portanto, fêz-se um recenseamento dos núcleos coloniais, que permite uma avaliação quantitativa e qualitativa. Como vimos, o mesmo não considerou mais o núcleo da Glória. Convém lembrar nòvamente que os dados diferem dos apresentados no respectivo relatório ministerial. Em se tratando de recenseamento, fomos levados a dar maior crédito aos dados por êle apurados, e que figuram no Relatório da Comissão Central de Estatística (75).

Segundo o citado recenseamento, a situação demográfica era a seguinte:

I.A POPULAÇÃO DOS NÚCLEOS COLO - NIAIS EM 1887	Núcleos coloniais						TOTAL	
	S.Bernardo		S.Caetano		Santana			
Italianos	601	68%	157	63%	94	69%	852	67%
Outros estrang.	29	3%	-	0%	3	2%	32	3%
Brasileiros	250	28%	94	37%	39	29%	383	30%
POPULAÇÃO TOTAL	880	100%	251	100%	136	100%	1.267	100%
Agricultores	435	73%	137	97%	60	67%	632	77%
Comerciantes	25	4%	1	1%	1	1%	27	3%
"Artistas"e operários	51	9%	3	2%	3	3%	57	7%
"Industriaes"	12	2%	-		18	20%	30	4%
Outras Profissões	71	12%	-		7	8%	78	9%
POPULAÇÃO ATIVA	594	100%	141	100%	89	100%	824	100%

Fonte: Comissão Central de Estatística: Relatório ...

Os dados salientam,entre outros aspectos, a supremacia do núcleo de São Bernardo, que encerra 69% do total de colonos. Fica patente também o caráter italiano dos núcleos, eis que a proporção desta nacionalidade é superior a 60% em todos os núcleos. Entre os brasileiros figuram certamente descendentes dos primeiros imigrantes. Nota-se também a supremacia dos agricultores, constituindo minoria os colonos de profissões urbanas. É de se crer,que na rúbrica "agricultores" tenham sido incluidos os colonos devotados a qualquer tipo de trabalho rural, inclusive o extrativismo.

O citado recenseamento menciona em complementação: "Tendo entrado, ainda no anno de 1887, mais 419 immigrantes, fica elevada a população total dos núcleos a 1.685 habitantes" (76). Isto mostra que os núcleos ainda continuavam a atrair imigrantes. Esta citação leva a crer,por outro lado,que o recenseamento em si se refira ao princípio de 1887, ou mesmo ao ano de 1886, o que permite a comparação da população dos núcleos com a das freguesias a que pertencem, as quais foram recenseadas em 1886 (77).

São Bernardo e São Caetano se incluem na freguesia de São Bernardo, que no dito ano contava com 3.667 habitantes. A

população dos dois núcleos correspondia portanto a 31% do efe - tivo demográfico local. Santana se situava na freguesia de Nossa Senhora do Ó (78), que em 1886 contava 2.750 habitantes. A população do núcleo colonial correspondia portanto a apenas 5% dêste total. Esta simples constatação revela a modesta participação dos núcleos coloniais no povoamento dos arredores paulistanos, mesmo em escala local. Considerando a população dos núcleos em relação ao conjunto dos "arredores paulistanos" o fato se torna mais patente. A população total dêstes era de 67.742 (79), da qual apenas 1,9% corresponde aos colonos. A participação dos núcleos dos arredores paulistanos foi também mínima com relação à localização dos imigrantes entrados no estado de São Paulo. Na época em questão, a imigração ao estado comportou 2.743 pessoas em 1882, 4.912 em 1883, 4.879 em 1884, 6.500 em 1885, 9.536 em 1886 e 33.310 em 1887 (80). Basta comparar estas cifras com a dos habitantes das colônias para se comprovar o afirmado.

Ora, se a contribuição das colonias foi tão modesta ao povoamento do planalto paulistano, o mesmo não ocorria no tocante a sua produção agrícola. Além do já referido papel no fornecimento de víveres à Capital, os núcleos tiveram uma participação de destaque no desenvolvimento de uma nova atividade agro - industrial nos arredores paulistanos: trata-se da viti-vinicultura. Até então esta era praticada de modo restrito, em algumas chácaras e sítios nas circunvizinhanças de São Paulo. O Almanaque de Luné e Fonseca (de 1873) cita seis produtores, que são também mencionados por Antonio Egydio Martins (81). A viti-vinicultura ganha incremento durante a década de 1880, a ponto de em 1888 já ser " o principal ramo da lavoura do município(de São Paulo)" segundo o relatório da Comissão Central de Estatística. Este aduz: "Ainda que iniciada ha poucos annos a cultura da vinha apresenta já notavel desenvolvimento (82). Em outra parte o citado relatório, referindo-se ao conjunto da província de São Paulo, diz: "É a cultura da vinha ... o mais novo ramo da indústria agrícola da província. Iniciada ha poucos annos, a viticultura já se mostra em condições animadoras, tendendo a tomar grande desenvolvimento". Adiante acrescenta: " Por enquanto toda a producção é consumida na provincia sendo o vinho bastante procurado, em consequência de sua pureza e modicidade relativa de preço, o qual varia entre 500 e 1$000 réis por litro. A producção em 1886 foi aproximadamente de 3.000 pipas (1.260 kilolitros) tendendo a tomar notavel desenvolvimento, a julgar pe

lo numero das plantações novas e pelo enthusiasmo que se nota pela cultura. Presentemente os principaes municipios produto - res são os seguintes: Capital, Tietê, Mogy das Cruzes, S. Roque, Itatiba, Una, Sorocaba, Cajuru e Cunha " (83). Na realidade o municipio da capital era o maior produtor, pois no ano subseqüente ao citado, isto é em 1887, sòzinho produzia 2.500 pipas (84), As informações contidas nos verbetes do "Relatório", referentes aos municípios também conduzem a esta conclusão (85).

Ora, no ano considerado ou seja 1887, os três núcleos coloniais dos arredores paulistanos (integrantes do município da capital) produziram 1.462 pipas de vinho, correspondendo portanto a 58% da produção municipal (86). A importante participação dêstes núcleos na viti-vinicultura não apenas paulistana, mas também paulista, é portanto nítida: os núcleos coloniais se caracterizavam como os principais centros viti-vinicultores da província. O incremento desta atividade òbviamente se relaciona com a introdução de imigrantes mediterrâneos, quer nos núcleos coloniais, onde puderam aplicar seus conhecimentos, quer na cidade de São Paulo e no interior da província, onde em função de seus hábitos alimentares passariam a formar importante mercado consumidor.

De resto, a viti-vinicultura se havia tornado a atividade agrária largamente predominante nos três núcleos coloniais, como se deprende dos dados do recenseamento já mencionado atrás Veja-se a participação do vinho no valor da produção de 1887:

Núcleo	Vinho		Total da produção
S.Bernardo	144:225$000	76%	188:883$000
S.Caetano	64:245$000	75%	85:101$400
Santana	10:905$000	82%	13:240$600
TOTAL	219:375$000	76%	287:225$000

Fonte: Comissão Central de Estatística "Relatório..."

Como outras produções, a citada fonte cita expressamente: milho, feijão, batatas, farinha, forragem e frutas diversas.

Nota-se novamente a nítida supremacia do núcleo São Bernardo. Neste, a partir de 1894 uma outra atividade econômica

iria adquirir grande importância. Trata-se do extrativismo vegetal. O relatório da Secretaria da Agricultura de 1897 assim se manifesta a respeito: "... em 1894 a safra (de uva) foi consideravelmente prejudicada pelo aparecimento do "phylloxera" , e sendo a colonia situada em terras cujo cultivo para outros produtos é contrariado por condições climatológicas desfavoráveis, os colonos, desanimados pela devastação dos vinhos, atiraram-se às mattas, que estão sendo devastadas para extração do carvão vegetal e da madeira" (87). O relatório congênere de 1894 e 1895 já aludiam aos fatos citados,sendo que êste atribue a inclinação pelo extrativismo à "pequena fertilidade das respectivas terras" (88).

No relatório de 1897, o Secretário, como se vê, encontrou uma explicação apoiada por um lado em fatôr aleatório, qual seja uma praga agrícola, e por outro lado em fatôres fisiográficos. Na realidade,a autoridade não atinou com um fator geográfiço que deve ter sido de importância capital no estímulo às atividades extrativas vegetais. A cidade de São Paulo conhecia exatamente na década de 1890 a 1900 a sua fase de crescimento mais acelerado, tendo a população do município passado de 64.934 a 239.820 habitantes, como já vimos. Ora,numa cidade com tal crescimento, aumentava,entre outras,a necessidade de energia, quer para fins domésticos, quer para suprir os estabelecimentos industriais que se multiplicavam. Note-se que na época a eletricidade era embrionária, e o combustível vegetal de emprego generalizado. Por outro lado, as novas construções requeriam o devido material, entre o qual a madeira desempenhava um papel de destaque, tanto para a sustentação dos telhados, quanto para andaimes. Ao mesmo tempo,numa cidade com tal ritmo de crescimento, o mercado consumidor de peças de mobiliário é extremamente amplo, dado o grande número de novas unidades residenciais por mobiliar. Assim sendo, as matas dos arredores paulistanos se veriam altamente valorizadas, e seriam fatalmente atacadas para assegurar o fornecimento de lenha, carvão e madeira a São Paulo. O mesmo ocorreu, como veremos, em outras porções dos arredores paulistanos.

Nos "arredores paulistanos" (entendidos de acôrdo com a delimitação empregada neste trabalho) ainda foram instalados dois outros núcleos coloniais oficiais: o do Ribeirão Pires - em 1887, em terras compreendidas no atual município homônimo , e o do Barão de Jundiaí - em 1889, nas vizinhanças ime-

diatas da cidade de Jundiaí.

A propósito de Ribeirão Pires, convém transcrever trechos da descrição que lhe faz o relatório da Secretaria da Agricultura de 1892:

> "Este núcleo, cuja fundação data de Fevereiro de 1887, foi estabelecido parte em terras devolutas descriminadas pela Comissão Especial, e parte em terras gratuitarente cedidas ao Govêrno por Francisco de Paula Rodrigues e sua mulher.
>
> A sede é atravessada pela Estrada de Ferro Ingleza que ali tem uma estação, o que, auxiliado pela salubridade do clima, torna o lugar entusiasticamente procurado por abastados negociantes da praça de Santos, que de dia para dia transformam a modesta colonia em agradável refúgio ao rigor do clima da vizinha cidade com a qual a estrada de ferro põe em comunicação em pouco mais de uma hora.
>
> Tal era a procura de lotes urbanos de Ribeirão Pires que tomei o alvitre de não mais concedê-los e propor ao Govêrno a venda em hasta pública de 24 que ali se achavam desocupados. A venda por esta forma tornou-se altamente vantajosa ao Thesouro do Estado, porquanto lotes, que, concedidos de acôrdo com o regulamento não dariam mais de 15$000, alcançaram o preço de 1:500$000, ou cem vezes aquelle valor ..."
>
> "Devido a occuparem-se os colonos com olarias, cortes de lenha e outros misteres não tem muito aumentado a producção de cereaes..."
>
> "A vinha perdeu-se toda por ter sido atacada por Peronospera e não ser tratada em tempo.
>
> O pagamento da divida dos colonos estabelecidos nos lotes ruraes vae se fazendo com alguma dificuldade; queixam-se êles da falta de vagões para transportarem a grande quantidade de lenha depositada na estação, e cujo producto ser-lhes-ia suficiente para solverem seu débito para com o Govêrno" (89).

O relatório é bastante elucidativo. Nos fala da modestia do núcleo. Nos permite compreender a sua natureza funcional. Nota-se que a organização espacial do mesmo repousa numa dualidade: a atividade extrativa, tanto vegetal quanto

mineral, produtora de material de construção, e a vilegiatura montanhesa, desenvolvida por habitantes citadinos de Santos. Trata-se evidentemente, de uma justaposição de duas atividades que não apresentam nenhuma relação funcional entre si. Para a instalação de ambas, a posição geográfica foi igualmente favorável, uma vez que a colônia se situava à margem da ferrovia que une os dois polos do binômio São Paulo - Santos, ou seja a cidade em expansão e seu pôrto. O trecho transcrito do relatório é inequívoco a propósito da importância da ferrovia para ambas as atividades.

Segundo o relatório as condições climáticas teriam atraído os turistas santenses. Não o crêmos, pois o clima local é bastante desagradável, sendo caracterizado por uma elevada umidade e grande freqüência de nevoeiros. Neste particular, o clima é apenas melhor que o das áreas mais próximas ao rebordo planaltino, mas é completamente inconveniente se comparado com o da atual Mauá, a apenas alguns quilômetros de distância, onde as citadas características meteorológicas não ocorrem. Crêmos que o fatôr essencial que tenha levado os santistas a optarem por Ribeirão Pires, e não por algum outro ponto da linha, tenha sido a facilidade de aquisição de lotes urbanos, que, como o relatório mostra, eram até então cedidos quase gratuitamente.

É interessante, que já tão precocemente, antes da metropolização de São Paulo, se tenham definido duas características funcionais que Ribeirão Pires guarda até hoje. A atual cidade de Ribeirão Pires se originou da sede da antiga colônia. Em 1891 o pequeno aglomerado já tinha iluminação pública a querosene, o que denota que já tinha um certo desenvolvimento (90).

O núcleo colonial Barão de Jundiaí se relaciona pouco com o desenvolvimento da capital, pois se situa a apenas três quilômetros da cidade de Jundiaí, que na ocasião conhecia um notável progresso não vinculado diretamente com o da Capital. Por esta razão nos abstemos de analisá-lo. Hoje as terras do citado núcleo foram alcançadas pela expansão urbana de Jundiaí, constituindo o bairro "Colônia".

O "cinturão caipira" e as ferrovias

Vimos atrás, que nos núcleos coloniais se verificava uma reorganização espacial, que se traduzia em maior valorização de porções do "cinturão caipira". Na realidade, êste de um modo geral iria participar do citado processo, que, não obstante o destacado papel dos núcleos, a êles não se restringiu. Profundas transformações iriam afetar o "cinturão caipira", que passa a ser cada vez mais organizado pela cidade, em função da cidade. Se o grande crescimento de São Paulo constitui o fato gerador de dita metamorfose, a ferrovia, novel meio de circulação, irá funcionar como fatôr do arranjo espacial da nova organização.

Como já se viu, a primeira ferrovia a cortar o planalto paulistano foi inaugurada em 1867. Trata-se da estrada de ferro Santos-a-Jundiaí. Em 1875 foram inaugurados os trechos paulistanos das estradas de ferro "do Norte" (hoje "Central do Brasil", linha-tronco) e "Sorocabana". Em 1886 foi inaugurada a estrada de ferro São Paulo-a-Santo Amaro, em 1906 substituida por bondes elétricos. Logo mais seria instalada a linha tronco do "Tramway da Cantareira", ligando a cidade à serra homônima. Em 1910 um ramal desta ferrovia atingia Guapira (hoje Jaçanã); o mesmo em 1915 era estendido até a antiga freguesia de Guarulhos, tornada vila em 1880 (91).

As ferrovias, antes de funcionarem como agentes orientadores da reorganização dos arredores paulistanos, provocaram a derrocada do sistema de transporte até então vigente, isto é, o transporte por tropas de burro. Estas, é claro, não tinham condições para competir com o moderno meio de circulação, recém-introduzido. O contraste entre o sistema arcaico e o novo era muito mais acentuado do que aquêle verificado na Europa e nos Estados Unidos, onde as ferrovias sucederam às diligências, que circulavam por estradas razoáveis ou mesmo boas. No entanto, mesmo as diligências não conseguiram fazer frente ao trem de ferro; que dizer então de nossas tropas de burro e de nossos precários caminhos!

O desmantelamento do antigo sistema de transporte teria necessàriamente que atingir profundamente tôdas as atividades e estabelecimentos destinados a lhe servir: criação de muares, venda e aluguel dos mesmos, aparelhamento de tropas em animais, condutores (tropeiros) e gêneros, pousos, etc. Já vimos

como os arredores paulistanos, por concentrarem os fluxos de circulação da província, concentravam êstes serviços. Vários aglomerados tinham na prestação de serviços à circulação uma de suas principais funções ou mesmo a principal função. Já antes de sua implantação era a ferrovia temida por aquêles, cuja subsistência era vinculada ao antigo sistema de transporte. É expressivo a propósito o que narra o barão von Tschudi a respeito das apreensões de um estalajadeiro de Jundiaí, em 1860, sete anos antes de a localidade ser atingida pela ferrovia: " Era um grande inimigo da estrada de ferro projetada, pois viria ameaçar seriamente seu rendoso negócio. Várias vezes perguntou-me se na Europa as estradas de ferro venciam tão consideráveis altitudes como a da serra do Cubatão, e quando respondi afirmativamente, pareceu-me que as últimas esperanças do homem se desfaziam" (92).

As ferrovias instaladas na época que nos ocupa se distinguem em duas diferentes categorias, caracterizadas pelo tipo de ligação estabelecida. Uma das categorias é a das ferrovias extra-regionais, destinadas a ligar o Interior à cidade de São Paulo e a seu pôrto: caso da Santos-a-Jundiaí, Central do Brasil e Sorocabana. A outra categoria é representada pelas ferrovias de âmbito local, destinadas a ligar determinada porção dos arredores paulistanos à cidade: caso da São Paulo-Santo Amaro e Cantareira.

As ferrovias extra-regionais precederam as outras, eis que apenas em 1886 se inaugurava uma linha do segundo tipo. Uma característica marcante das ferrovias extra-regionais é o seu traçado, considerado em detalhe. Com efeito, êste não coincidiu, salvo reduzidos trechos, com o das correspondentes estradas de tropa. Como explicá-lo?

Em vários casos, tal divergência repousa em diferente valorização de elementos topográficos. As estradas de tropa procuravam evitar as várzeas, tão comuns na bacia sedimentar de São Paulo: em geral se limitavam a cruzá-las, em sentido perpendicular. É o que ocorria, por exemplo, com a estrada do O, e com a de Bragança, em sua travessia da várzea do Tietê. Compreende-se que assim tivesse sido, pois a várzea constitue elemento hostil à construção civil, mormente quando há poucos recursos financeiros e técnicos. Citações transcritas no capítulo anterior nos mostraram os problemas que a simples travessia de várzeas acarretava: era necessária a construção de atêr

ros (como na estrada do Ó e na de Bragança) ou de calçadas(como na estrada do Rio, próximo a Mogi), caso contrário o tráfego se fazia com dificuldade, enfrentando perigos de atolamento (caso da várzea do Guaió, na estrada do Rio). Note-se também que a estrada de tropa dispensava o traçado retilíneo, direto e horizontal. Era, como se viu, comum o traçado sinuoso, mesmo que nada o justificasse. Muito natural, portanto, que as várzeas fôssem contornadas. Por outro lado, áreas colinosas não constituíam obstáculo às precárias estradas de tropa.

Ora, com relação às ferrovias acontece o oposto.É conhecida a sua preferência por terrenos planos, onde possam desenvolver seu traçado com pequena "rampa máxima", e através de longas retas, ou de curvas de grande raio. Do ponto de vista topográfico, as várzeas e os "terraços fluviais de baixadas relativamente enxutas" (93) - comuns na bacia sedimentar de São Paulo - vieram a calhar para êste fim. Outra vantagem apresentada por êstes elementos topográficos residia no fato de até então terem sido grandemente evitados pela expansão da cidade: dêles se utilizando, as ferrovias podiam alcançar as proximidades do centro da cidade sem expropriações por demais vultosas. Para vencer problemas relacionados à consistência do solo e às inundações, apresentados pelas várzeas, as ferrovias dispunham de recursos com que não se contava anteriormente, para a construção das estradas de tropa. Pelos motivos expostos acima, explica-se também, que no domínio do relêvo colinoso (ou montanhoso) que circunda São Paulo, as ferrovias tenham valorizado os vales cuja direção seguisse grosso modo a do traçado regional em vista - o que bem sempre as estradas de tropa haviam feito.

Em função da examinada divergência na valorização de elementos topográficos,explica-se a localização dos trechos hoje urbanos das ferrovias Santos-a-Jundiaí e Sorocabana. O mesmo fator explica também o deslocamento existente entre os eixos ferroviários em demanda a Santos e Sorocaba e as correspondentes estradas de tropa.

Curiosamente, a estrada de ferro Central do Brasil de início não valorizou (salvo nos trechos extremos) a várzea do Tietê e os terraços contíguos, preferindo estabelecer sua linha mais ao sul, cruzando interflúvios e vales. Apenas em época mais recente, a ferrovia se interessou por aquêle elemento topográfico, estabelecendo aí a "Variante de Poá".

O exposto fator de ordem fisiográfica não é suficiente para explicar a comentada dicotomia de traçados entre ferrovias e caminhos de tropa. Veja-se o caso da ligação São Paulo-Jundiaí. Ambas as estradas procuraram valorizar trechos de vales, no entanto não o fizeram com os mesmos vales. A excessiva sinuosidade da estrada de tropa deve ter constituido - neste e em outros casos - um fatôr a mais a justificar o distanciamento da ferrovia. Contudo, as primeiras estradas de ferro estabelecidas em zona cafeeira não hesitavam em perfazer enormes curvas em seu trajeto para atingir alguma fazenda de grande produção,e por conseguinte propiciadora de grande frete . Destarte vislumbra-se outro fator a explicar a dicotomia de traçados no Planalto Paulistano: o traçado da estrada de tropa não era seguido entre outras coisas, por não haver nada ao longo dêle que merecesse a atenção da ferrovia. Assim é,que duas importantes cidades paulistas - Itu e Bragança (hoje Bragança Paulista) - atingidas por estradas de tropa radiais a São Paulo, passaram a ser servidas apenas por ramais (94) ferroviários, entroncados na linha Santos-a-Jundiaí, respectivamente em Jundiaí e em Campo Limpo. É evidente que assim se fez, por não apresentarem a decadente vila de Parnaíba e a pequena freguesia de Juqueri (sitas nas correspondentes estradas de tropa) qualquer interêsse para as companhias ferroviárias em questão.

Em correlação com o examinado deslocamento de traçados,as estradas de ferro desprezaram,não apenas os dois aglomerados supra-citados, mas a quase totalidade dos aglomerados dos arredores paulistanos. Com efeito, dêstes,apenas os dois maiores - Jundiaí e Mogi das Cruzes - foram levados em consideração no estabelecimento das ferrovias extra-regionais. O povoado de Rio Grande (hoje cidade de Rio Grande da Serra) foi atingido por acaso pela estrada de ferro Santos-a-Jundiaí,simplesmente por que se situava ao longo do traçado geral da mesma. Trata-se de um caso excepcional. Esta ferrovia deixara à margem a freguesia de São Bernardo, e em direção ao interior a de Nossa Senhora do Ó. A Central entre São Paulo e Mogi desprezou São Miguel e Itaquaquecetuba, sem falar no povoado de Lageado. A Sorocabana passou ao largo dos ex-aldeamentos indígenas de Carapicuíba e Barueri, bem como da vila de Cotia.

Dos aglomerados sitos nas proximidades da ferrovia regional, apenas a Penha mereceu-lhe alguma consideração, eis que foi atingida por um ramal da Central, de resto curto - pou

co mais que um desvio. Dos aglomerados sitos fora do domínio das ferrovias extra-regionais, apenas um constituiu o alvo de uma ferrovia local. Trata-se de Santo Amaro, para onde convergiam as estradas que demandavam o sertão produtor de gêneros alimentícios, de madeiras e derivados, todos destinados ao abastecimento da capital, como se viu. Guarulhos foi atingido também por uma ferrovia de âmbito local, sem contudo ter sido a razão de sua construção: esta fôra construída para servir a região de Guapira, onde estavam sendo estabelecidos hospitais e obras hidráulicas, carentes de transporte (95). A linha atingiu Guarulhos através de mero prolongamento.

O deslocamento das ferrovias extra-regionais - com relação à antiga rêde de estradas de tropa e à rêde de aglomerados dos arredores paulistanos - iria repercutir de modo profundo no arranjo espacial assumido pelas transformações que passariam a afetar a região.

As ferrovias provocaram uma valorização das faixas de terra por elaspercorridas em detrimento daquelas que ladeavam estradas de tropa, anteriormente privilegiadas. Assim sendo, os estabelecimentos e os aglomerados que encerravam a função de prestação de serviços à circulação não foram prejudicados apenas pela mudança do meio de transporte, mas também pela mudança dos itinerários, que os deixava à margem da circulação extra-regional. Os aglomerados prejudicados, sem nunca terem sido muito progressistas, viram as suas possibilidades de desenvolvimento bastante tolhidas.

A propósito das conseqüências desta marginalidade viária, Ernani Silva Bruno resume observações feitaspelo viajante Junius: "Já em 1880 era pequeno o movimento de tropas e de carros nos caminhos do Rio de Janeiro, de Santos e de Jundiaí. Suas vendas de beira de estrada quase tôdas tinham desaparecido. E o próprio comércio de localidades como a Penha, o Ó, o Ipiranga, São Bernardo, decaíram de modo pronunciado, desde que não contaram mais com aquelas tropas e aquêles viajantes, passando para cima e para baixo" (96). A propósito de São Bernardo, Azevedo Marques, em sua obra editada em 1879, assim se refere: "Alguma decadência sobreveio a esta povoação com o estabelecimento da estrada de ferro entre as cidades de São Paulo e Santos, que passa a uma légua ou 5,5 kilometros de distância" (97). Como já vimos, São Bernardo conheceria um rejuvenescimento graças à circunstância de ter sido escolhida

para sede do maior e mais bem sucedido núcleo colonial dos arredores de São Paulo. Não obstante, o pequeno desenvolvimento, que graças a isto conheceu,iria em breve ser completamente superado por aquêle verificado ao longo da ferrovia.

Outras localidades deixadas à margem da ferrovia não tiveram as oportunidades de reabilitação urbana que beneficiaram São Bernardo. A marginalização viária que as ferrovias provocaram a tão grande número de aglomerados é sem dúvida um dos principais fatôres a explicar a existência de um apreciável número de pequenos vilarejos de modestas dimensões e de aspecto vetusto nos arredores paulistanos, e que apenas ùltimamente mostram sinais de rejuvenescimento. Então neste caso Santana do Parnaiba, Mairiporã, Arujá, Itapecerica da Serra, Embu, Cotia.

Jundiaí e Mogi das Cruzes, os únicos aglomerados dos arredores paulistanos a serem servidos deliberadamente pelas ferrovias extra-regionais, conheceram uma retomada de desenvolvimento propiciada ou ao menos possibilitada pelo novo meio de transporte.

O fato é nítido sobretudo em Jundiaí. Esta cidade, decadente por volta de 1860, se beneficiou de um surto de progresso, sem dúvida relacionado também com a expansão regional da cafeicultura e da viti-vinicultura (98). De qualquer forma,a ferrovia não é estranha à nova dinâmica da cidade. O alemão Oscar Canstatt que visitou a cidade em 1870, poucos anos após a inauguração da linha portanto, escreve a respeito: "Como ponto terminal da ferrovia de São Paulo, a importância da localidade cresceu de maneira altamente incomum nos últimos anos, e por tôda parte construções vistosas comprovam que à localidade está reservado um futuro brilhante" (99). Na ocasião Jundiaí ainda era "ponta de trilhos", circunstância mencionada pelo viajor, mas que perduraria por pouco tempo. O viajante Joaquim Ferreira Moutinho, que passou por Jundiaí quase na mesma época (ano de 1869), achava que o prolongamento da ferrovia iria prejudicar a cidade.Eis o que escreve: "A cidade de Jundiahy é muito inferior à de Campinas. Se aqui se encontra algum movimento commercial, é por ser o lugar a sede da ultima estação da via ferrea de Santos; logo porém que se prolongue a linha até Campinas, fica Jundiahy reduzida a sua monotonia natural" (100). O prolongamento da linha, verificado em 1872 com a inauguração do trecho inicial da estrada de ferro "Paulista",não provocou a prevista retração, salvo,

ao que parece, em alguns setôres de atividade (101). É que aí se estabeleceram as importantes oficinas da "Companhia Paulista" (102), enquanto a função de importante centro ferroviário se consolidava através da inauguração da então expressiva ferrovia "Ituana" em 1873, que aí tem seu entroncamento.

Jundiaí conhece um desenvolvimento no setor industrial, grandemente apoiado em capitais locais, gerados pela agricultura comercial da área. Veja-se a origem do primeiro e importante estabelecimento industrial textil da cidade, que data de 1874: "No edificio da Camara Municipal de Jundiahy reuniram-se diversos lavradores e capitalistas e organizam uma associação anonyma... a fim de estabelecerem uma fabrica de fiar e tecer algodão sendo logo subscrito todo o capital" (103). Em 1886 esta fábrica - "Industrial Jundiahyana" - era a principal da cidade; empregava 150 operários, número apreciável para a época. Era considerada como um dos doze grandes estabelecimentos têxteis da província (104).

Continuemos a examinar os reflexos provocados pela instalação das ferrovias. Convém salientar, que não obstante a indiscutível supremacia destas, o transporte por " estradas ordinárias" não se extinguiu de todo. Tanto tropas de burro , quanto carros de boi continuaram a circular pelos arredores de São Paulo. Foram contudo restritos à circulação local,e tiveram em numerosos casos os seus trajetos rearranjados.

O viajante Raffard, em 1890, notou que "os caipiras continuam a vir de manhã com seus burrinhos carregados..."(105) Referindo-se ao mesmo ano, Everardo Vallim Pereira de Sousa,ao falar do "Piques" (hoje Praça da Bandeira) e da concentração de tropas e tropeiros que aí se verificava, nos relata que "devido à inauguração das Estradas de Ferro Inglêsa e Norte de São Paulo tal movimento diminuiu,mesmo assim, em 1890 era ele ainda relativamente intenso" (106). A propósito Ernani Silva Bruno aponta: "Nos anúncios dos almanaques de Seckler (nos anos de 1885 a 1888) ainda se encontram várias indicações que refletem essa função do Piques: uma espécie de boca da cidade voltada para o sertão, com o seu chafariz, as suas pontes, os seus riachos, as suas hospedarias, as suas invernadas, os seus ferradores" (107).

Setôres dos arredores paulistanos sitos completamente à margem dos feixes servidos pelas ferrovias continuavam a se comunicar com São Paulo através daqueles arcaicos meios de

circulação. Uma narrativa de 1908 dá conta, que a produção a - grícola e extrativa vegetal de Embu era transportada "para o mercado da Capital pelo meio insufficiente do carro de boi"(108).

Já em áreas sitas nas proximidades das ferrovias, com preendidas por assim dizer em seu domínio geográfico, assis - tia-se a uma reorientação da circulação. Estradas radiais, que punham as áreas mencionadas em comunicação direta com São Paulo perderam em importância, sendo grandemente substituídas por es tradas de direção transversal, mais curtas, que estabeleciam a ligação com uma estação ferroviária próxima. A partir da mesma, carga e passageiros seguiam por trem. Tal se verificou por e - xemplo em Lajeado; a estrada São Paulo - Mogi foi pràticamente abandonada, enquanto a pequena estrada que ligava o povoado à estação homônima da Central (hoje Guaianazes) chegou a ser cal çada com lajes e paralelepípedos de granito (109). Com São Ber nardo se verificou mais ou menos a mesma coisa. A freguesia foi ligada à ferrovia Santos-a-Jundiaí por uma estrada de aproxima damente sete quilometros de extensão, em cuja extremidade foi construida a estação São Bernardo. A importância desta estrada transversal fica patente pelo fato de os relatórios governamen tais - ao tratarem do núcleo colonial - a mencionarem, sem se referir à estrada do Vergueiro, que estabelecia a ligação dire- ta com São Paulo. O relatório da Secretaria da Agricultura de 1893 assim se manifesta : "Uma excelente estrada de rodagem nas melhores condições técnicas, põe em rápida comunicação a se de da colonia com a estação de S.Bernardo, da E.F. Ingleza.." (110).

Tal desvio da circulação "ordinária" se verificou também em Arujá, segundo Ab'Saber: "Dali (de Arujá) partiam dois rústicos caminhos de certa importancia para a economia regional: um, que demandava a Penha e São Paulo através de Guarulhos e do vale do Baquirivú-Guassu (sic); o outro, menos importante, que dava acesso a Itaquaquecetuba, pelo vale do ribeiro Perová, servindo para as comunicações com Mogi das Cruzes, Poá e, eventualmente, São Paulo. Foi êsse último que, aos poucos, realizou uma verdadeira captura econômica em seu favor, passando a dar acesso a uma estação de estrada de fer- ro (Poá) desde os fins do século" (111). Os transportes de Parnaíba, por sua vez, passaram a ser feitos através de estra - da até a estação de Barueri, onde eram baldeados para o trem. Um almanaque de 1896 revela a existência, na vila de Parnaíba,

de dois "condutores de mercadorias para a estação e vice-versa" (112).

Os dois primeiros exemplos citados (Lajeado e São Bernardo) ilustram um fato que foi comum nos arredores paulistanos, e que se relaciona muito nitidamente com o deslocamento das ferrovias com relação à rede viária e malha urbana precedente. Referimo-nos à prática adotada, de dar às estações mais próximas aos aglomerados não servidos pela ferrovia, os mesmos nomes dêstes: Lajeado, São Bernardo, Juqueri, Carapicuíba, Juqueri, Cotia (113). Tal duplicidade toponímica iria se somar às já existentes, e que não eram poucas (114). As ligações entre os antigos aglomerados e as estações homônimas devem ter assumido grande importância. Outras estações ferroviárias, não caracterizadas pela apontada peculiaridade toponímica, igualmente funcionaram como receptáculos da circulação local e como ponto de ruptura de transporte.

Os "povoados-estação": seu desenvolvimento e funções

Em função do que vimos, as estações ferroviárias que foram sendo estabelecidas nos arredores paulistanos constituíram, assim, em pontos de convergência de produtos e pessôas das áreas circunvizinhas. Isto conferia ao local das estações a oportunidade de assumir uma modesta função regional. Pequenos, às vezes quase insignificantes povoados surgiam em tôrno da estação, com vendas e botequins destinados a servir aos caipiras dos arredores, que agora para aí convergiam em busca da estação. Em Jandira, por exemplo, a mais antiga casa comercial é um estabelecimento que ainda hoje guarda o aspecto inconfundível de venda caipira. Ao contrário do atual subúrbio-dormitório, surto ao sul da ferrovia, a citada venda se situa ao norte da mesma em meio a algumas casas velhas, que parecem corresponder ao antigo povoado; daí parte a estrada para o antigo bairro rural do Itaqui, já referido por Saint-Hilaire, e em época mais recente (em 1878) por Azevedo Marques. Muitos dos atuais subúrbios que pontilham as ferrovias mostram nas proximidades da estação um pequeno número de casas, em geral geminadas, que por seu aspecto denotam sua antigüidade, e por neste particular se destacam

com bastante nitidez do restante do casario - mais novo, e em geral não geminado. Aquêle conjunto arquitetônico, a que nos referímos, corresponde ao antigo povoado. O fato pode ser fàcilmente constatado, por exemplo, em Perus, Franco da Rocha, Campo Limpo, Osasco, Barueri, Guaianazes, Poá (115). Em Pirituba o mencionado conjunto arquitetônico, sito à margem oriental da ferrovia foi recentemente demolido para dar lugar a construções novas.

O modesto comércio, a que aludimos acima, constitui certamente a mais difundida função original dêstes pequenos aglomerados, que paulatinamente surgiam em tôrno das estações, hoje em sua maioria populosos subúrbios.

Vários dêstes aglomerados surgiram em fins do século passado e no início do atual. Affonso A. de Freitas em sua "Geographia do Estado de São Paulo", publicada em 1906, cita como "povoações": Pirituba, Taipas (hoje Jaraguá), Perus, Caieiras, Estação Juqueri (hoje Franco da Rocha), Campo Limpo, Várzea (hoje Várzea Paulista), Itaquera, Lajeado (hoje Guaianazes), Poá, Guaió (hoje Suzano), São Caetano (hoje São Caetano do Sul), Estação São Bernardo (hoje Santo André), Ribeirão Pires, Rio Grande (hoje Rio Grande da Serra), Alto da Serra (hoje Paranapiacaba), Barueri, e Estação Cotia (hoje Itapevi) (116). O caso de São Caetano e Ribeirão Pires é sui-generis, pois se originaram como sede de núcleos coloniais. Rio Grande já existia quando da instalação da ferrovia, e Alto da Serra surgiu como núcleo ferroviário (residencial e de manutenção). Nesta estação, onde por motivos técnicos o trem faz uma parada mais prolongada, vendiam-se petiscos aos passageiros. É o que narra o viajante alemão Hänsel, que fez a viagem em 1894: "Verdadeiras multidões de crianças ficam na plataforma e oferecem frutas e guloseimas aos viajantes" (117). É possível que em outras estações se verificasse o mesmo.

Além da modesta função comercial a que nos referimos atrás, muitos dos pequenos povoados das estações ferroviárias abrigariam também uma função industrial, compreendendo inicialmente o beneficiamento e a transformação de matérias primas extrativas produzidas na redondeza. Compreende-se fàcilmente a conveniência desta localização. A matéria prima era encaminhada até junto à estação e aí era transformada em produtos freqüentemente mais leves, mais fàcilmente transportáveis. Muitas des-

tas indústrias se revestiam de um caráter um tanto quanto rústico, constituindo mero complemento do extrativismo, outras já eram maiores e mais mecanizadas.

É o caso entre outros das serrarias. O cônsul dos Estados Unidos, C.C.Andrews, ao viajar por trem de Santos a São Paulo (em 1887), viu uma em Rio Grande (hoje Rio Grande da Serra) (118). Na mesma linha havia em 1909 outra na estação de Pilar (hoje Mauá), ocupando na ocasião 43 operários (119). Na estação São Bernardo (hoje Santo André) se instalara a indústria Streiff, que utilizando a mesma matéria prima, já fabricava produtos mais elaborados, ou sejam móveis. Empregava 50 operários em 1909 (120).

As cerâmicas constituem outro ramo indústrial, para o qual a localização junto às estações ferroviárias dos arredores paulistanos era, pelo mesmo motivo, conveniente. Trata- se, por sinal, do ramo industrial, que graças ao grande crescimento da cidade fazia face a enorme mercado consumidor, representado pela construção de casas e pela instalação de rêdes de esgoto(121). Em Osasco se estabeleceu a cerâmica "Sensaud de Levaud", que fundada em 1899, já contava 150 operários em 1901 (122). Em Vila Galvão, mais ou menos na mesma época em que aí chegava a ferrovia, o que ocorreu em 1915, era instalada uma cerâmica (123). Em São Caetano (hoje São Caetano do Sul) êste ramo industrial se desenvolvia também, mas aí representava a continuidade de uma tradição já existente nos tempos da fazenda jesuítica, onde a Ordem possuía uma bem montada olaria, fundada anteriormente a 1758, e que abastecia a cidade de São Paulo, utilizando-se, como se viu no capítulo anterior, do rio Tamanduateí (124). Com a fundação do núcleo colonial a atividade cerâmica foi mantida, instalando-se "três fornos próprios para olaria, onde já se ensaiou o fabrico de louça com o excelente barro que ali se depara" (125). Em 1912 se fundava aí a "Cerâmica Privilegiada do Estado de São Paulo", de que surgiria a afamada "Cerâmica São Caetano S.A." (126). Neste caso, a estação ferroviária não agiu como fator locacional principal, mas deve ter contribuído no sentido de encorajar os empreendedores.

Caso semelhante ao das cerâmicas é o da fábrica de cimento instalada junto à estação de Perus, que lhe emprestou o nome. Sua localização é expressiva. Junto à ferrovia Santos-a-Jundiaí, que assegura o transporte da produção até São Paulo,

obtinha a matéria prima mineral dos arredores sitos a Oeste. Para tanto construiu uma pequena ferrovia com bitola de 60 centímetros (127). Esta pequena ferrovia local era até há alguns anos franqueada ao uso público, e nas primeiras décadas do século havia sido muito utilizada por romeiros que se dirigiam a Pirapora (hoje Pirapora do Bom Jesus), que da estação terminal em diante seguiam a pé (128). Tais pequenas ferrovias locais foram também instaladas em outros pontos dos arredores paulistanos, como veremos.

Outra indústria relacionada diretamente com o campo, através de sua matéria prima, foi a "Distilaria da Várzea", instalada junto à estação dêste nome (hoje Várzea Paulista), em 1889. O citado estabelecimento fabril passou a produzir álcool retificado a partir do milho. Para tanto a emprêsa mantinha "uma grande plantação de milho em seus terrenos e compra todo o produzido na localidade, desde que para lá, seja elle remettido"(129). O bagaço do milho era aproveitado na engorda de porcos, que a própria companhia "Societé Anonyme des Distilleries Brésiliennes" mantinha no local, o que novamente mostra a vinculação da referida indústria com atividades rurais (130).

O mais interessante conjunto industrial surgiu contudo em Caieiras, associando três ramos industriais, todos ligados ao campo através de sua matéria prima. Trata-se do empreendimento fundado, já antes de 1890, pelo coronel Antonio Proost Rodovalho, e que compreendia a extração de pedras de cantaria, e fábricas de cal, produtos cerâmicos e papel (131). Êste conjunto industrial se distinguia das indústrias enumeradas acima, por não se localizar junto à estação, mas por se encontrarem os vários esfabelecimentos dispersos pelo campo, não longe, é verdade, da estação - à qual se ligavam por teleférico e por "tramway de tracção animada" (132), o qual seria posteriormente ampliado e dotado de tração mecânica. Fica patenteada a relação locacional com a ferrovia. Em 1890 o conjunto de fábricas era adquirido pela Companhia Melhoramentos de São Paulo (133). Os estabelecimentos fabris de Caieiras caracterizavan essa área como um dos principais centros industriais dos arredores paulistanos, na época. A fábrica de cal, em 1888, era considerada como uma das duas mais importantes da província, e à cerâmica era atribuida a primazia absoluta entre os estabelecimentos congêneres (134). A fábrica de papel era mencionada bem mais tarde, em

1924, como sendo a mais importante do país (135).

Afora os estabelecimentos industriais aos quais nos temos referido, todos funcionalmente ligados ao campo(que lhe fornecia a matéria prima), poucas se estabeleceriam por ora no "cinturão caipira". Com efeito, vimos que várias indústrias se estabeleceram fora da porção compacta da cidade, escolhendo para a sua implantação as vizinhanças das estações ferroviárias mais próximas: Barra Funda, Água Branca, Lapa, Moóca, Ipiranga, (Vila Prudente). O número das que se estabeleciam a maior distância era diminuto, o que aliás é compreensível. Já se viu o quanto a própria cidade era difusa, encerrando áreas com grande proporção de terrenos inaproveitados. As várzeas e baixos terraços contíguos, ainda rejeitados pela ocupação de natureza residencial, e convenientemente servidos pela ferrovia, ofereciam glebas planas, e a bom preço. Note-se, por outro lado, que mesmo os ramos industriais relacionados aos arredores paulistanos por sua matéria prima encerravam um grande número de estabelecimentos, os quais apesar da mencionada conveniência de localização, foram implantados em São Paulo, ou nas vizinhanças imediatas. É o que se dava, por exemplo, com as serrarias, segundo um testemunho de 1890: "Uma das industrias mais exploradas em S.Paulo e sobretudo aqui na capital é a de serrar e apparelhar madeiras. Em todos os bairros da cidade se encontram serrarias mecanicas movidas a vapor e em geral bem montadas e munidas das mais aperfeiçoadas machinas" (136). No tocante a cerâmicas havia, além de outros, três importantes estabelecimentos no bairro da Água Branca, respectivamente com 121, 154 e 220 operários em 1909 (137). Estas indústrias, de resto, ao contrário das serrarias, ainda podiam obter a matéria prima nas imediações. De qualquer modo, umas e outras preferiram, ao contrário dos congêneres que examinamos atrás, localizar-se junto ao mercado consumidor, e do mercado de mão de obra. As serrarias faziam vir as toras de madeira em bruto pelo trem. Esta carga constituiu por exemplo uma das importantes cargas transportadas pelo "tramway a vapor" de Santo Amaro (138).

Não obstante, já desde fins do século passado, uma que outra fábrica, não vinculada aos arredores paulistanos pela matéria prima empregada, se instalou a maiores distâncias. Igualmente preferiam a vizinhança das estações ferroviárias.

Na época em estudo apenas se destacam neste particular: o povoado Estação São Bernardo, o de São Caetano, o de Osasco e a estação Presidente Altino, que ainda não atraíra o povoamento a si, Em Presidente Altino se instalou o frigorífico "Wilson" em 1915, tirando evidente partido da ferrovia (Sorocabana),que lhe trazia o gado de corte. Em Osasco, próximo à estação instalou-se por volta da mesma época a fábrica de tecidos "Beltramo" (139).

Em São Caetano, já em 1876 (um ano antes da fundação do núcleo colonial,portanto) fôra instalada uma fábrica de sabão e graxa, que também passaria a fabricar velas. Em 1901 empregava de 30 a 40 pessoas (140). Esta fábrica posteriormente (em 1918) seria adquirida pelo Conde Francisco Matarazzo,originando destarte o grande conjunto industrial químico,que aí hoje se localiza (141). Em São Caetano, ainda em fins do século passado - 1890, se instalou uma fábrica de formicida,que em 1901 empregava 35 pessôas (142). Em 1913 foi instalada uma refinadora de óleos (143).

O povoado Estação São Bernardo já iniciou o século XX com dois estabelecimentos têxteis de certo vulto: "Bergman, Kowarick & C.", fundado em 1900 (144), produtor de casemira de lã, com 204 operários em 1909 (145), e "Silva Seabra &C.",de fundação ainda anterior (146), que produzia brim de algodão, e empregava 500 operários no citado ano de 1909 (147). Graças a estas indústrias,Estação São Bernardo, atual Santo André, já figurava como principal centro industrial suburbano de São Paulo no início do século atual. Deve também ter sido o mais populoso"povoado-estação." Affonso A. de Freitas em 1906 lhe atribue 1.300 habitantes (148). Certamente industrialização e povoamento aglomerado tenham estado funcionalmente associados em Estação São Bernardo. De resto, o desenvolvimento precoce e primaz da localidade pode ser imputado como um dos principais fatôres da impressionante industrialização e urbanização que a mesma iria conhecer desta época em diante. É sabido,que indústria atrai indústria, e tende a fixar o operariado em suas imediações.

Passemos a considerar os "povoados-estação" que conheceram a implantação industrial, em seu conjunto. De onde obtinham os estabelecimentos a mão de obra? Onde residia esta?É provável,que até certo ponto as várias fábricas tenham lançado mão da população caipira das vizinhanças, pelo menos para tarefas não carentes de especialização profissional Mas, se tal recru-

tamento houve, deve ter sido diminuto, e restrito a algumas fá - bricas, pois, tanto nas indústrias da cidade, quanto nas implan - tadas nos arredores paulistanos, a proporção dos operários brasileiros era pequena, em alguns casos desprezível; os estrangeiros predominavam largamente. Bandeira Júnior, ao fazer o arrolamentos dos vários estabelecimentos fabris, cita o número de operários da maioria, discriminando-os entre nacionais e estrangeiros, não perdendo a oportunidade de lamentar a modesta participação daqueles (149). Com relação a indústrias sitas em "povoados-estação", o citado autor nos fornece as seguintes informações:

> - "Fábrica de Sabão e Graxa São Caetano (São Caetano):"O pessoal operario varia de 30 a 40 pessoas, na proporção de 2 nacionaes para 100 estrangeiros"
>
> - "Fábrica de Formicida Paulista" (São Caetano): "35 operarios todos nacionaes e do sexo masculino"
>
> - Companhia Melhoramentos de São Paulo (Caieiras): "Pessoal: nacionaes: 16 homens, extrangeiros: 197 homens, 20 mulheres, 19 menores.
>
> - "Grande Fabrica Nacional-Materiaes de aguas e exgotos" (Sensaud de Levaud & C.) (Osasco): "Pessoal 150 operarios, na maioria extrangeiros" (150).

O caso da "Fábrica de Formicida Paulista" constitue excessão. Ora, o operariado estrangeiro não era, é claro, autóctone dos arredores paulistanos. No caso de São Caetano e Estação São Bernardo ainda é possível que fôsse composto por imigrantes das respectivas colônias, hipótese provável sobretuno no primeiro caso, pois a colônia circundava a estação, junto à qual ficava sua sede. Mas é de se crer, que de um modo geral a mão de obra estrangeira fôsse recrutada no grande centro de imigração que era a cidade de São Paulo. É provável, que expressiva parte dêste contingente tenha mantido residência em São Paulo (porção compacta, ou "bairros isolados"), e num movimento de migração pendular se locomovesse ao local de trabalho através do trem. Mas, numerosos operários iriam fixar sua residência no próprio povoado-estação, quer em casas por êles mesmos construídas, quer em "vilas operárias " criadas pela fábrica. Eis o que nos informa Bandeira Júnior:

- "Fábrica de tecidos e fiação S.Bernardo"(Silva, Seabra & Cia.) (Estação São Bernardo): "Seguem-se lhe (ao edificio da fábrica) as casas do administrador e pessoal auxiliar e a villa operaria,interessante esta ultima, porque quasi todos os operarios são proprietarios da casa que habitam, com recursos fornecidos pela fabrica para a acquisição ou construcção ".

- "Grande Distillaria da Varzea" (Societé Anonyme des Distilleries Brésilienne) (Várzea): "... uma villa para operarios, empregados e casas de commercio"

- "Companhia Melhoramentos de S.Paulo" (Caieiras): "A povoação da fabrica eleva-se em sua Villa, a mais de mil pessoas" (151).

A respeito de Osasco, em cujos arredores (Quitaúna) foram implantadas também instalações militares, Petrone afirma: A conjugação dêsses dois fatôres - o industrial e o militar - serviu para dar vida ao comércio local; e , sobretudo, o operariado obrigou a expansão territorial dos núcleos então existentes, pois, embora muitos operários residissem na Capital, outros muitos passaram a habitar na própria região" (152).

Destarte, os estabelecimentos industriais constituiram importantes pólos a atrair o povoamento para junto às estações ferroviárias dos arredores paulistanos, propiciando assim o crescimento dos "povoados-estação".

Por outro lado,nesta fase inicial do desenvolvimento dos "povoados-estação", deve ter sido bastante modesta,incipiente ou casual, a função de subúrbio-dormitório. A cidade de São Paulo, dentro dos limites externos dos "bairros isolados ", deixara, como vimos, mercê da dispersão que caracterizou o processo, muito espaço disponível para a implantação residencial. Os loteamentos se ocupavam vagarosamente. O bonde que servia a maior parte dêles constituía,na ocasião,um excelente meio de transporte, aínda a salvo de congestionamentos de tráfego,e que se caracterizava por uma freqüência de horários nem de longe igualada pela ferrovia.

Com efeito, o número de trens diários era bastante pequeno. Vejamos a situação em 1903. Os trens das ferrovias de âmbito local òbviamente tinham características funcionais de trem

de subúrbio. No "tramway a vapor" de Santo Amaro havia duas composições diárias em cada sentido entre Vila Mariana (atingida pelo bonde) e Santo Amaro. Havia mais três composições diárias entre Vila Mariana e Saúde, estação sita na altura da atual "Praça da Árvore", indício de que êste local já deve ter conhecido algum desenvolvimento na época. Aos domingos havia um trem a mais entre Vila Mariana e Santo Amaro. No Tramway da Cantareira corriam quatro trens nos dias úteis e seis aos domingos, todos fazendo o percurso completo entre a cidade e a estação terminal (153). O acréscimo de viagens aos domingos verificado em ambos os "tramways" mostra que se esboçava a função turística, a qual iria caracterizar, tanto a área de Santo Amaro, quanto os contrafortes da Cantareira. Voltaremos ao assunto adiante.

Nas ferrovias extra-regionais os trens suburbanos ainda não se haviam generalizado. A Sorocabana fazia correr apenas dois trens diários, ambos de longo percurso, que paravam em tôdas as estações; não mantinha trens de subúrbio. A "Inglêsa" entre São Paulo e Santos fazia correr quatro trens diários, dois dos quais paravam em tôdas as estações; quando os outros apenas o faziam em Ribeirão Pires e Estação São Bernardo. Dois dos trens provenientes de Santos prosseguiam ao interior do estado, sendo que entre São Paulo e Jundiáí, incluindo êstes, havia - como no sentido oposto, - quatro trens diários, dos quais três paradores e um expresso. Esta estrada já mantinha cinco trens suburbanos diários entre São Paulo (estação da Luz) e Pirituba, e mais um até a Lapa; não havia ainda trens suburbanos em direção à Santo André. Na "Central do Brasil" corriam quatro trens diários, todos prosseguindo para além de Mogi das Cruzes, sendo três paradores e um expresso. Havia trens de subúrbio entre a estação inicial e a Penha, em número de oito, os quais no trecho final do trajeto adentravam o pequeno ramal que atingia esta localidade. Note-se que os únicos trens de subúrbio existentes nas linhas extra-regionais pouco se distanciavam da estação central, circunscrevendo-se quase ao âmbito dos "bairros isolados". Em 1911 a Central estendia o serviço de trens de subúrbio até Mogi, fazendo correr inicialmente um trem diário, número elevado a dois no ano subseqüente (154).

Alguns "povoados-estação" dos arredores paulistanos conheceram já no alvorecer do século atual uma importante fun

ção hospitalar. Em Estação Juqueri (hoje Franco da Rocha) instalou-se já em fins do século passado o "Hospicio Estadoal de Alienados" (155), instituição que ainda hoje notabiliza a localidade em causa. Nas inediações da estação de Guapira (hoje bairro paulistano de Jaçanã) foram instalados um asilo de inválidos e um leprosário. Segundo Nuto Sant'Anna a construção e instalação dêstes dois hospitais foi uma das razões a determinar a construção do ramal do "Tramway da Cantareira", que atingiu a referida estação em 1910, onde teria seu ponto terminal por cinco anos (156). Note-se que a localização dêstes estabelecimentos nos arredores, no antigo "cinturão caipira" se tornou necessária devido à conveniência de isolamento, que as respectivas especializações hospitalares encerram. O antigo "cinturão das chácaras", onde estabelecimentos congêneres se achavam localizados até então, se tornara impróprio para a finalidade, uma vez que o mesmo estava se urbanizando. Por outro lado, a implantação junto à estação ferroviária era vantajosa para a condução de material de construção, doentes, médicos, recursos e visitantes. A propósito da transferência do leprosário para Guapira, Nuto Sant'Anna assim se manifesta: "... cujo leprosário urgia, por inadequado e central, remover-se da rua João Theodoro, margem do Tamanduateí para paragem onde se pudesse não só melhor isolar os doentes, senão também proporcionar-lhes maiores recursos clínicos. Êsse meio de transporte (a ferrovia) que possibilitaria e facilitaria aquela construção, torná-la ia acessível aos internados e ao público ..." (157). Tal função hospitalar conheceriam posteriormente também os "povoados-estação" de Gopoúva (atual bairro homônimo de Guarulhos) e Mandaqui (atual bairro paulistano homônimo), igualmente nos contrafortes da serra da Cantereira.

Um "povoado-estação" dos arredores paulistanos já assumiu importante função militar na época. Trata-se de Quitaúna, onde segundo Petrone "veio a instalar-se importante centro militar, por haver sido escolhido como sede de unidades do Exército, passando a contar com quartéis e diversas instalações anexas" (158). Esta função, de resto, já caracterizava outras porções, de partes dos arredores paulistanos cortados pela ferrovia. Um almanaque referente aos anos de 1905 e 1906 apresenta um verbete intitulado: "Fazendas de Baruery e Tamboré (Estação Baruery-E.F. Sorocabana)", noticiando o seguinte: "Pertencem estas fazendas ao Ministério da Guerra ... contendo um destacamento de

1 sargento e 14 praças do Exército..." (159). Na zona da Cantareira se verificava o mesmo; no jardim da Cantareira havia uma linha de tiro do "Tiro Nacional de São Paulo", e no Barro Branco a linha de tiro da "Força Policial Coronel Argemiro" (160). Os casos de Barueri, Cantareira e Barro Branco diferem contudo de Quitaúna, por não terem os mesmos provocado grandes concentrações em tôrno de estações ferroviárias. De qualquer forma é interessante salientar, que as áreas abrangidas manteriam a vocação, e são hoje importantes subúrbios militares.

A evolução das atividades rurais-Equipamento hidráulico e hidro - elétrico.

Temos até aqui enumerado uma série de atividades e estabelecimentos, que se implantaram nos arredores de São Paulo - em função do grande crescimento da cidade. Contudo nos limitamos até aqui, salvo incursões ocasionais, a citar atividades e estabelecimentos que se concentraram em tôrno de estações ferroviárias, e que originaram ou deram vida a "povoados-estação". Trata-se, como vimos, de atividades que não necessitam de grande espaço para o seu desempenho. Aquelas que dependem do meio natural, a êle se relacionam indiretamente: caso das serrarias, cerâmicas, etc. . Para as citadas atividades era possível e conveniente a sua concentração em pontos, nos quais pudessem se beneficiar do contacto de estabelecimentos complementares (fábrica - morada de operários, por exemplo), e onde o contacto com São Paulo - e eventualmente com outras cidades - fôsse fácil. No contexto do sistema de transporte então vigente, as estações ferroviárias constituiam o ponto ideal para tal polarização.

Mas, uma outra série de atividades, estabelecimentos, formas de "uso da terra" - caracterizadas por necessitarem de maiores espaços e ou por dependerem diretamente do meio natural - conheceu desenvolvimento ou expansão nos arredores paulistanos. É o caso da agricultura destinada ao abastecimento da cidade, do extrativismo mineral - representado por pedreiras, barreiros, e de jazidas de minérios industriais, do extrativismo vegetal - representado pela extração de madeiras de lei, lenha e carvão, e de obras hidráulicas e hidro-elétricas.

Trata-se de atividades principalmente destinadas a abastecer a cidade de São Paulo, quer diretamente, quer indiretamente através das fábricas localizadas nos arredores, já referidas. Ora, tanto as necessidades em gêneros alimentícios, quanto as de material de construção, matéria prima para o fabrico de móveis, combustíveis, água corrente, se ampliavam à medida que aumentava a população urbana e que se desenvolvia a industrialização. São em última análise o incremento demográfico e o industrial que geraram a difusão e expansão das mencionadas atividades nos arredores da cidade. Um progresso técnico verificado em todo o mundo civilizado - em função do qual se difundiu a eletricidade - fez com que os arredores paulistanos também passassem a abrigar instalações produtoras da nova forma elaborada de energia, que de resto tinha seu mercado igualmente assegurado graças ao grande crescimento da cidade e à industrialização. Ao tratarmos dos núcleos coloniais, já tivemos oportunidade no nos referir ao extrativismo vegetal, o qual contudo não se circunscreveu aos limites dos mesmos.

Parece-nos que a difusão das atividades extrativas— produtoras sobretudo de combustíveis, materiais de construção e de madeiras para móveis - tenham sido as que mais marcaram os arredores paulistanos em fins do séculoXIX e no início do atual. Note-se que à ampliação do mercado consumidor doméstico de carvão e lenha (proporcional ao aumento da população), veio se juntar um mercado quase inexistente ainda em 1875, qual seja o industrial, e que, uma vez criado, se expandia vertiginosamente. Os materiais de construção e madeiras para móveis por sua vez, além de assegurar as substituições por obsolescência - essenciais em mercado estabilizado - contavam com o grande mercado representado pelas novas instalações (edifícios e mobiliários). Sem dúvida o surgimento de tão grandes mercados consumidores foi um dos fatôres da grande expansão das mencionadas atividades extrativas nos arredores paulistanos. Por outro lado, o meio natural e a sua relativa preservação pelo homem o ensejaram: presença de florestas ainda não (ou pouco) devastadas pelo homem, encerrando madeiras de lei, existência de granito de bôa qualidade nas porções do Complexo Cristalino contíguas a São Paulo.

Affonso A. de Freitas em sua "Geographia do Estado de São Paulo" nos dá uma idéia da difusão das atividades extrativas em tôrno de São Paulo. A produção de "pedra de can-

taria" é mencionada nos verbetes relativos aos municípios de Cotia, Juqueri, Mogi das Cruzes, Parnaíba, São Bernardo, e Capital. No verbete referente à Capital são mencionados expressamente como localidades produtoras: Itaquera e Lajeado. Como produtores de madeira de lei figuram,através de indicações contidas nos respectivos verbetes,os municípios de Itapecerica, Mogi das Cruzes, Santo Amaro e São Bernardo (161). Já nos referimos atrás às atividades extrativas vegetais praticadas nos núcleos coloniais São Bernardo e Ribeirão Pires, ambos sitos no município homônimo do primeiro.

Elisée Reclus em sua obra publicada em 1893, por sua vez, enfatiza o extrativismo mineral desenvolvido na zona da serra da Cantareira. Escreve êle: "... na zona montanhosa que ao Norte domina a cidade muitas caieiras (tradução errônea de carrières) com perto de 4.000 operários lavram pedra, fabricam telhas, preparam argilas e materiais que servem para as construções dos bairros novos" (162). Certamente o conhecido geógrafo abrangeu nesta consideração a extração de cal e outros minérios, bem como o fabrico de cerâmica e cimento, que como vimos caracterizavam a área de Caieiras e Perus. De qualquer modo,a cifra referente ao número de operários parece exagerada.

Sempre que possível, as citadas atividades se desenvolviam nas proximidades das ferrovias, valorizando-se, portanto, sobretudo os recursos naturais ocorrentes em suas imediações.. Nem sempre tal se deu, como no caso já abordado do extrativismo vegetal praticado no núcleo colonial São Bernardo. A correlação com o transporte ferroviário é patente, contudo , no núcleo colonial Ribeirão Pires, onde a ferrovia não vencia a demanda dêste transporte, como vimos atrás, Em Santo Amaro houve o inverso: o extrativismo vegetal preexistiu à ferrovia e foi um dos atrativos para a sua construção, como se constata através do prospecto publicado pela companhia interessada,e que se tornaria a concessionária. No mesmo, datado de 1883, estimava-se que havia 300 carros (de boi) habitualmente empregados no transporte de madeira entre Santo Amaro e São Paulo, 100 no de lenha e 37 no de pedra de cantaria (163).Posteriormente à instalação da ferrovia, êstes produtos, notadamente os vegetais,constituiram importantes cargas do novel meio de transporte. Não obstante, parece que Santo Amaro já perdera uma parte do mercado potencial, em favor de áreas mais precocemente servidas pela ferrovia. É a esta conclusão que se

chega perante a seguinte afirmativa de Raffard: "Cabe aqui di - zer que a lenha, que outr'ora vinha de Santo Amaro e outros lu- gares circunvizinhos da Paulicéa, onde se vendia pelo preço de 4$ cada carrada, hoje é trazida em grande parte pelas vias fer- reas, regulando o seu preço 2$500 ou 5$ quando rachada e corta- da em pequenos pedaços uniformes..." (164). Esta constatação de Raffard corrobora o que vimos afirmando a propósito do papel lo cacional desempenhado pela ferrovia, e parece indicar ainda um barateamento do produto em vista do transporte mais em conta fornecido pelo novo meio de condução , eis que o preço da le - nha em bruto caiu de 4$ a 2$500. Provàvelmente a maior particiapação de "Santo Amaro e outros logares circunvizinhos da Paulicéa" se deva também ao esgotamento das matas locais.

O já muitas vezes citado relatório da Comissão Central de Estatística, de 1888, noticia um surto madureiro no municí - pio de Mogi das Cruzes,que os próprios relatores associa à im plantação ferroviária. Diz-se o seguinte: "A madeira de construc ção é hoje uma das fontes principaes de renda. As mattas que se extendem, acompanhando a Serra do Mar, desde a estação do Rio Grande, da ferro-via ingleza, até as divisas de S.José do Para- hytinga, começaram a ser exploradas por seus proprietarios, lo- go após o trafego da estrada de ferro de S.Paulo ao Rio de Ja - neiro, e desde então tem sido sem interrupção exportada e vendi da a madeira na capital e outras cidades, notadamente em Loré - na, Pindamonhangaba e Taubaté" (165). Nota-se,que neste caso a extração de madeiras não se faz nas cercanias imediatas da ferrovia, mas sim mais ao sul, nas proximidades da serra do Mar A correlação expressa com a ferrovia nos faz concluir que o pro duto comportava um transporte através de meios rústicos de con= dução até uma estação ferroviária das proximidades,aí sendo em- barcada em trem, mas que não comportaria um transporte por meio rústico até a capital. Adiante veremos que a expansão do extra- tivismo vegetal de Itapecerica igualmente repousava em tal sis- tema dual de transporte. Acreditamos, sem contudo termos ele - mentos comprobatórios, que também os produtos extrativos vege- tais do núcleo colonial São Bernardo tenham sido expedidos a São Paulo, através de embarque ferroviário pela estação de São Bernardo.

Segundo o atual prefeito de Suzano, Sr. Paulo Portela, a região hoje compreendida por êste município - outrora inte - grante de Mogi das Cruzes - fornecera também dormentes e lenha

à própria estrada de ferro (166).

Com relação ao extrativismo mineral também parece ter-se verificado a preferência pela localização próxima à ferrovia. Infelizmente as referências a propósito de sua localização precisa, em escala local, são poucas. De qualquer maneira, é expressivo o fato de Affonso A. de Freitas, ao tratar do município da Capital, se referir expressamente às pedreiras de Itaquera e Lajeado, o que deixa a impressão de serem as principais (ou pelo menos as mais conhecidas) da unidade administrativa, como se recorda trata-se de duas áreas servidas pela ferrovia. A impressão supra mencionada é reforçada pelo relatório da Comissão Central de Estatística, de 1888. Este, com referência ao município da Capital, menciona expressamente as pedreiras de Lajeado, dizendo: "Junto à estação do Lajeado ha pedreiras de granito bem reputado para construcção. De alguns annos a esta parte é da lavra do engenheiro M.F. Garcia Redondo, alli estabelecida, que vem grande parte da pedra empregada nos calçamentos e outras obras da capital" (167). Estas pedreiras segundo Aroldo de Azevedo se situam a "uns 2 km da estação ferroviária" (168). Em mapa de autoria dêste geógrafo, que retrata a situação por volta de 1945, figura um ramal ferroviário que atinge as citadas pedreiras (169). Possivelmente date da época que ora procuramos retratar. Segundo Azevedo havia também, até 1940, uma linha de "Decauville" (ferrovia de bitola estreita para usos restritos) ligando a pedreira de Itaquera à estação, da qual dista três quilometros (170).

Já em fins do século passado e início do atual os arredores paulistanos passaram a ser organizados também para o abastecimento da capital em água e energia elétrica.

Em 1883, mananciais sitos na serra da Cantareira foram represados, formando dois tanques, com a capacidade de 50 milhões de litros, considerados enormes na época (171). A água era conduzida à cidade através de adutora de 30 centímetros de diâmetro (172). Até então o abastecimento de água havia sido bastante precário, sendo feito através de chafarizes públicos e através de carroças - pipa de "aguadeiros". Os chafarizes eram abastecidos por água captada em mananciais sitos quase na cidade, como os da Luz e do Piques, abastecidos pelas águas do Tanque Reúno, sito no vale do Anhangabaú. A água que forneciam era "suja de sabão", devido à lavagem de rou

pas que se praticava à montante segundo queixa de moradores (173). As obras de engenharia hidráulica que se realizaram na serra da Cantareira justificaram a instalação da pequena ferrovia "Tramway da Cantareira", que assegurou a condução do necessário material. O crescimento da cidade e a difusão do uso domiciliar de água corrente em breve exigiriam a ampliação do serviço, passando-se a mobilizar novos mananciais. Em 1910, como vimos, um ramal da Cantareira atingia Guapira (hoje bairro paulistano de Jaçanã): uma das finalidades de sua construção foi a de conduzir materiais de construção necessários às obras de represamento e captação dos mananciais do ribeirão Cabuçu (174). As águas do rio Ipiranga foram represadas na altura do bairro de Água Funda e também enviadas por adutora à cidade. Após uma crise de abastecimento, verificada em 1910, resolveu-se empreender o represamento e captação das águas do rio Cotia, tendo a primeira parte da adutora sido construída em 1914 (175). Trata-se do primeiro empreendimento da natureza, realizado a maiores distâncias de São Paulo. Apesar disto, ou talvez por causa disto, não se construiu uma ferrovia para a condução de materiais, mas sim uma precoce estrada de rodagem, ainda hoje às vezes citada como "estrada da R.A.E.", e que em nossos dias perdeu sua função regional, mas serve de acesso a dois pequenos núcleos do subdistrito Butantã: Jardim Bonfiglioli e São Domingos.

É interessante notar, que as obras destinadas ao abastecimento de água legaram vias de circulação à futura expansão da cidade. Sobretudo o "Tramway da Cantareira" passaria (em período posterior ao que ora nos ocupa) a atrair a urbanização, pontilhando-se de pequenos subúrbios residenciais.

Por outro lado, visando proteger os mananciais dos vários sistemas, as matas circundantes foram instituídas em reserva florestal. Graças a esta medida, trechos de mata dos arredores paulistanos foram preservados da devastação. Várias das poucas reservas florestais, hoje existentes na região de São Paulo, tiveram tal origem, e remontam à época que ora retratamos. Na mata da Cantareira - fàcilmente acessível pelo trenzinho - foi instalado um parque rústico, desde logo procurado pelos paulistanos para passeios ao ar livre e convescotes. Nos referimos atrás, ao fato de já em 1903 os trens serem mais numerosos aos domingos. Uma publicação de 1908 encerra uma reportagem fotográfica do passeio que os alunos de

um colégio fizeram ao aludido parque, que retrata a mencionada função do mesmo (176).

Em fins do século passado já se iniciara o emprêgo da eletricidade em São Paulo. No ano de 1890 o consumo ainda era modesto e restringia-se, segundo Raffard, a perto de trinta casas, que faziam uso da luz elétrica conjuntamente com a de gás carbônico (177). Os progressos contudo são rápidos. Em 1900 a companhia canadense "The San Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd."(ou simplesmente"Light"), que acabara de receber a concessão dêste serviço público, inaugura as primeiras linhas de bonde. Já em 1901 instala a primeira usina hidro-elétrica,qual seja a "Usina de Parnaíba" posteriormente denominada "Usina Edgard de Sousa". Foi localizada nas imediações da vila de Parnaíba, aproveitando uma queda de água natural aí existente,valorizada através de barragem especialmente construída (178). Alguns anos depois, ou seja em 1907, barrava-se o rio Guarapiranga, afluente do rio Pinheiros, formando-se o reservatório (ou reprêsa) do Guarapiranga. Esta ocupa uma área de 33,9km^2 (179), e se estende desde as imediações de Santo Amaro (Capela do Socorro) onde se situa a barragem, até as imediações de Embu-Guaçu, onde tem seu remanso. A finalidade principal da reprêsa era "aumentar o volume das águas do rio Tietê, durante as estiagens, garantindo assim o funcionamento regular da "Usina Edgard de Sousa" (180). Como se vê, o sistema hidro-elétrico de São Paulo desde o início marcou sua presença expressiva nos arredores da cidade,ocupando grandes extensões de terra.

À semelhança do que ocorreu com as obras hidráulicas, também as hidro-elétricas viriam a repercutir em outros setôres da vida metropolitana. A reprêsa do Guarapiranga oferecia ao paulistano um elemento que êste desconhecia nos arredores imediatos da cidade, qual seja uma grande superfície líquida em área de fácil acesso. Esta última condição se caracterizara graças à linha de bonde ("Tramway-Electrico de Santo Amaro"), que a "Light" para aí estendera, visando as suas obras.Os mesmos substituíram com grande vantagem os "tramways a vapor"; atingiam Santo Amaro através de uma extensa reta, que tinha seu início na Vila Mariana; evitavam a baldeação que antes neste bairro se fazia (do bonde para o trem), eram mais rápidos, trafegavam com maior freqüência de horários, e ainda atravessavam a cidade de Santo Amaro, atingindo as proximidades da reprêsa. Ora,Santo Amaro, desde o tempo da circulação por meios

rústicos já era alvo de passeios por parte de paulistanos, como já vimos no capítulo anterior. O modesto "tramway a vapor" já conseguira consolidar esta vocação, segundo nos conta o italiano Lomonaco, que aí esteve logo após sua inauguração (1889): "Até há alguns mêses (Santo Amaro) era como que segregado do mundo, perdido na planície, agora que a linha de trams a une a São Paulo se tornou um lugar de passeio muito procurado. Nos feriados, como na Vila Mariana, ocorre grande número de pessoas, que vão saturar-se de seu bom ar..." (181). Pois bem, a represa e o correlato "tramway" consolidariam de uma vez a posição de Santo Amaro como subúrbio recreativo de São Paulo. A represa propiciava inclusive a prática de um esporte muito apreciado por alguns grupos estrangeiros, qual seja o iatismo, de difícil prática em rios, nos quais já anteriormente se haviam estabelecido vários clubes de regatas (182).

No tocante à ocupação agrícola do solo nos arredores paulistanos, cabe salientar que os progressos e transformações verificados neste setôr foram, a nosso ver, menos notáveis do que aquêles relacionados com as atividades extrativas, industriais e de produção energética, que vimos analisando.

O mais importante evento verificado neste campo foi a criação dos núcleos coloniais, já examinados atrás, e que, como vimos, passaram a desempenhar uma importante função no abastecimento alimentar da cidade, além de terem tido papel de destaque na introdução da viti-vinicultura.

Outro fato digno de nota é a instalação de chacareiros portuguêses em áreas que estavam sendo difusamente ocupados pela expansão urbana, tais como Água Branca, Vila Pompéia, Lapa, Tatuapé, Penha, Itaim-Bibi, Santana, Casa Verde, etc. Êstes chacareiros produtores de legumes e verduras após 1920 (período seguinte, em nosso estudo evolutivo) passariam a se deslocar, em sua maioria, para áreas mais afastadas da cidade (183). Não obstante, resquícios desta ocupação agrícola subsistem ainda atualmente em alguns fundos de vale encravados em plena cidade, e em glebas ainda não ocupadas por um uso urbano do solo, à espera de melhores oportunidades especulativas.

Entrementes a agricultura de tipo caipira continuava nos arredores paulistanos. Segundo Raffard, "os caipiras continuam a vir com seus burrinhos carregados e, pelas 11 horas alguns são ainda encontrados no velho mercado, outros preferem offerecer seus generos de porta em porta" (184). Um distrito

próximo à cidade, e cortado por ferrovia, como o de Nossa Senhora do Ó, ainda é apontado em 1906 como tendo "desenvolvida indústria de aguardente de canna" (185), produto de agro- indústria tìpicamente caipira.

O almanaque Thorman de 1896 relata a existência de doze "fábricas de farinha de mandioca movida a água" em Embu, cujos proprietários, individualmente relacionados, ostentam nome de família português. A mesma fonte, ao tratar do município de Santo Amaro, fala em "fabrico de farinha de milho e mandioca". Com relação ao município de Parnaíba é revelada a presença de sete moendas de cana e quatro moinhos de fubá (186). Os estabelecimentos e atividades citadas são normalmente integrantes da lavoura caipira, ou a ela associadas como indústria doméstica e artesanal.

Por outro lado verificam-se casos isolados de desenvolvimento de atividades agro-industriais - ligados a empreendimentos capitalistas e à indústria moderna, de fábrica. Já falamos na plantação de milho associada técnica e financeiramente à distilaria de álcool de Várzea. Bandeira Júnior nos fala em fato similar localizado na Penha do França, onde os industriais Irmãos Falchi possuíam a "Colonia Umbertina", que consistia em "lavoura de canna e cereaes, machinismo completo para producção de alcool, aguardente e preparo de cereaes"(187). Como frizamos acima, parece tratar-se de iniciativas isoladas, eis que escassas as citações a propósito.

Uma outrora importante cultura comercial dos arredores paulistanos - já se apresentava decadente durante o período em questão. Trata-se do chá, que marcara as circunvizinhanças imediatas da cidade. A Princesa Teresa da Baviera, que visitou São Paulo em 1888, foi levada a conhecer a maior plantação da área, o que mostra que a cultura ainda mantinha certa importância. Todavia, a visitante real comenta: "A cultura do chá do Brasil, que em 1830 se achava em situação florescente, agora só é praticada ainda nas províncias de São Paulo e Minas, e só em pequena escala" (188).

De modo geral, tudo indica que a ampliação das atividades agrícolas e da respectiva produção não acompanhava o grande crescimento demográfico, e portanto do mercado consumidor de gêneros alimentícios. Isto foi sentido por Raffard em 1890: "É certo que na Paulicéa cresceu muito o número dos consumidores de generos alimenticios, sem o correspondente augmento na respectiva producção local e tornando-se ahi a procu

ra maior que a offerta n'uns annos de escassez geral ..."(189) Havia uma crença generalizada de que os solos e o clima dos arredores de São Paulo não eram propícios à agricultura, segundo comenta Raffard: "Tem-se propalado erradamente que o municipio de S. Paulo jámais se poderá transformar em zona agricola, não sendo favoravel as culturas das terras quentes e desprezando assim aquellas das terras frias que tem suas vantagens" (190).

O número de propriedades agricolas continuava reduzido, não se tendo verificado ainda uma subdivisão muito significativa. Em 1905 havia 123 propriedades no município de Cotia, 136 no de Itapecerica, 99 no de São Bernardo e 309 no de Guarulhos. As propriedades com menos de dez alqueires(2,24 hectares) correspondiam respectivamente a 8,1%, 17,6%, 47,5% e 50,2% do total de número de propriedades (191).

De qualquer forma, ainda não se estruturara o cinturão horti-granjeiro que hoje circunda a cidade. Por sinal, a imigração do elemento japonês, que tanta importância iria assumir neste processo, já se iniciava na década de 1910, mas ainda era incipiente. Note-se que a expansão relativamente pequena da agricultura nos arredores paulistanos era contrabalançada em grande parte pela expansão ferroviária, que possibilitava o abastecimento da cidade por meio de produções obtidas em áreas cada vez mais afastadas.

O desenvolvimento de área apartada da ferrovia: Itapecerica- Embu

Ao abordar as várias facetas do processo evolutivo, temos mostrado suas importantes correlações locacionais com a ferrovia. Não obstante, cabe salientar que um quadrante dos arredores paulistanos conheceu um razoável desenvolvimento a pesar de ter ficado completamente fora do domínio direto de qualquer ferrovia. Trata-se da zona de Itapecerica e Embu. Como veremos adiante, o município de Itapecerica (compreendendo as áreas correspondentes aos atuais de Taboão da Serra, Embu, Itapecerica da Serra, Embu Guaçu e Juquitiba) conheceu entre 1874 e 1920 um crescimento demográfico superior ao verificado nos municípios de Cotia e Guarulhos, ambos atingidos pela ferrovia durante o citado período. O município de Itape

cerica encerrava importantes extensões territoriais de desbravamento relativamente recente, conhecidas pelo expressivo nome de "Sertão de Itapecerica". Com efeito, povoadores "passeiros" haviam ocupado a área de São Lourenço (hoje São Lorenço da Serra) em 1830, alcançando a zona de Juquitiba em meados do século XIX (192). Na mesma época haviam ocupado a área de Capela das Laranjeiras (193). O Sertão de Itapecerica ainda compreendia nas últimas décadas do século XIX grandes trechos de matas e de terras devolutas. É interessante a propósito o testemunho do então chefe da Comissão de Terras e Colonização-Joaquim Rodrigues Antunes Júnior, constante de plano de colonização de sua autoria: "Acha-se essa promessa de florescente cidade (refere-se a São Lourenço) assentada sobre as nascentes do rio que lhe deu o nome e às bordas de um sertão devoluto de mais de 50 leguas quadradas. Entre esse povoado e o ultimo morador, medeia a extensão aproximada de 2 leguas e existem n'esse pequeno espaço centenas de familias errantes, ora como agregados, ora como invasoras de terras devolutas! " (194).

É compreensível que êste quadrante dos arredores paulistanos, possuidor de recursos naturais aproveitáveis e de terras ainda não ocupadas, despertasse as atenções e viesse a participar do contexto geral da nova organização regional impulsionada por São Paulo. Havia por parte de setôres do poder público uma consciência da possibilidade e da conveniência do aproveitamento da citada área, bem como, por motivos similares, da zona de Embu. O engenheiro Antunes Junior, supra-citado, chega a tal conclusão com relação à área de São Lourenço: "Creio ser chegado o momento de facilitar-se a milhares de famílias a acquisição de uma porção razoável do sólo, onde possam assentar o livre exercicio da indústria agrícola" O engenheiro finaliza: "Em summa, numerosas razões poderiam ainda ser invocadas em abono dos esforços por ventura gastos com o povoamento da zona devoluta de que trato, o que só dependerá do exito do primeiro nucleo alli formado" (195).

Já com relação ao Embu, o contemporâneo relatório da Comissão Central de Estatística assim se manifesta. "D'esse alleamento existem, ao redor do povoado, terras que se prestam perfeitamente para o estabelecimento de um nucleo colonial, já pela sua fertilidade, já por acharem-se muito próximas da capital, e apenas a 16 kilometros da estrada de ferro Sorocabana" (196).

Ora, a última referência indica que a pretendida valorização era associada a um extravasamento areolar de influência da ferrovia: Várias produções podiam se tornar econòmicamente viáveis, desde que o trajeto por meio de transporte rústico fôsse encurtado. O mesmo ponto de vista era sustentado com relação a Itapecerica pela concessionária do antigo "tramway a vapor de Santo Amaro", que em seu prospecto (anterior à construção) insiste sôbre as produções de Itapecerica e deixa implícito o desejo de capturar o seu transporte (197). Verifica-se no caso de Itapecerica e Embu o que já mencionamos com relação ao extrativismo no sul do município de Mogi das Cruzes, îsto é, a possibilidade de valorizar áreas não incluidas nas vizinhanças imediatas da ferrovia, dado o caráter - ainda econômico - do transporte mixto. É interessante salientar, que o caso de Itapecerica se destaca por não ter havido desvio de rota, pois entre a vila e Santo Amaro, "ponta de trilhos", continuava a ser utilizada a antiga estrada.

A colonização propugnada por Antunes Junior para o sertão de Itapecerica não chegou a ser empreendida; o desenvolvimento que se sucedeu foi espontâneo. Em seu plano, a mencionada autoridade proponha inclusive o "prolongamento da ferro-carril de Santo Amaro pelo menos até ao povoado de São Lourenço" (198), o que mostra novamente a mentalidade e consciência existente a respeito da correlação entre ferrovia de uma parte, e povoamento e desenvolvimento econômico de outra. Este prolongamento nunca foi realizado; a mesma sorte conheceu também o projeto de uma ferrovia que deveria ligar São Paulo ao vale do Ribeira, passando pelo Embu, e cujo traçado chegara a ser estudado. Através da "Memoria Descriptiva do Traçado" desta ferrovia, datada de 1908, podemos ter uma idéia de como se apresentava a zona do Embu, na ocasião:

> "Nas imediações do Km. 27 o traçado contorna a área destinada à fundação da futura cidade de Hygea. Nesta bella e pittoresca localidade, ha mais de cem possuidores de pequenos lotes de terra situados ao longo das Avenidas traçadas; estes terrenos são destinados á construcção de Chalets para recreio e villegiatura. Os donos dos lotes referidos representam em sua maioria a fina flor da Sociedade Paulistana ..."
>
> "No km. 28 surge a antiga Freguezia do M'Boy, lo-

gar este excessivamente pittoresco e de um clima excepcional. É rodeado de collinas ricamente vestidas de mattas e de verdes pastagens, suavemente inclinadas.."

"As terras do territorio de M'Boy são araveis e fertilíssimas, produzindo: canna, arroz, milho, feijão e fructas em abundancia, sua especial producção é de cebolas, alhos e batatinhas..."

"Existem no M'Boy: diversas fabricas de aguardente , uma bem montada serraria a vapor, diversos engenhos para fabricar farinha e uma prospera e acreditada fabrica de vellas de cera que abastece diversas das principais egrejas da Capital.

Além disso a industria extractiva é representada pela fabricação do carvão em grande escala, casca para uso de cortume e lenha.

Todos estes productos são transportados para o mercado da Capital pelo meio insufficiente do carro de boi. Na estação chuvosa, o transito para São Paulo fica paralizado, por causo do pessimo estado dos caminhos" (199).

O referido relatório menciona ainda tentativas de plantio de trigo, vinha e da avicultura.

A excessiva adjetivação superlativa do relatório, de resto habitual em publicações da época, nos fazem encarar com certa reserva os aspectos quantitativos e qualitativos. Mesmo com tais ressalvas, entrevê-se um certo desenvolvimento econômico que não havia antes. Pelo último parágrafo transcrito, parece que os produtos atingiam diretamente a Capital por estrada, desprezando a forma insinuada como conveniente pelo Relatório da Comissão Central de Estatística, em 1886. Note - se ainda a referência ao loteamento recreativo, que certamente não terá passado de mera atividade especulativa. É interessante constatar a precocidade desta atividade, que mais tarde assolaria os arredores paulistanos.

De resto, cabe salientar que os aglomerados Itapecorica e Embu devem ter sofrido menos com a introdução do transporte ferroviário, que Cotia, Parnaíba, Juqueri, São Miguel, Itaquaquecetuba e São Bernardo. Isto por dois motivos. Por um lado, por não se situarem no trajeto de antigas estradas "ordinárias" extra-regionais. Assim sendo, não conheceram redu-

ção da circulação de travessia, pois o transporte de âmbito local, o único aí existente, continuava a se fazer como antes - através das estradas "ordinárias". Por outro lado, por estarem bastante longe da ferrovia mais próxima, não teriam o seu modesto papel de núcleo polarizador local suplantado por alguma estação ferroviária.

A evolução demográfica

Para apreciar a variação da população no período por nós balisado entre 1875 e 1915, contamos com quatro recenseamentos. O primeiro e o último correspondem a anos, respectivamente um pouco anterior e um pouco posterior aos limites estabelecidos, isto é 1874 e 1920. Os dois intermediários correspondem a 1886 e 1900. Infelizmente o censo de 1900 não traz dados especificados por distritos (as antigas freguesias), no que é mais pobre do que os levantamentos anteriores. Por outro lado, a descriminação do local de domicílio ainda não figura sequer no censo de 1920. Assim sendo, fomos obrigados a estabelecer um número menor de "unidades territoriais comparáveis". Vejamos a seguir os quadros elaborados com os dados dos referidos censos.

II. EFETIVO DEMOGRÁFICO E VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO

UNIDADES TERRITORIAIS COMPARÁVEIS (Municípios)	POPULAÇÃO(Número de habitantes)				VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO Indices (Ano anterior=100)*			
	1874	1886	1900	1920	1874/1886	1886/1900	1900/1920	1874/1920
GUARULHOS	2.604	3.646	3.455	5.961	140	95	173	229
MOGI DAS CRUZES	16.584	19.454	15.694	29.158	117	81	186	176
SÃO BERNARDO	2.787	3.667	10.124	25.215	132	276	249	905
SANTO AMARO	5.470	6.259	7.132	14.101	114	113	197	258
ITAPECERICA	4.896	6.413	10.480	11.830	131	163	113	242
COTIA	5.024	7.517	4.982	9.340	150	66	187	186
PARNAÍBA	3.338	4.931	7.406	7.981	148	150	108	239
JUQUERI	2.720	3.363	5.263	9.098	124	156	173	334
JUNDIAI	7.805	10.254	14.990	44.437	131	146	297	569
TOTAL MUNICIPIOS VIZINHOS AC DE SÃO PAULO	51.228**	65.504	79.526	157.121	128	122	198	307
SÃO PAULO	23.253**	44.033	239.820	579.033	189	545	241	2.490
TOTAL SÃO PAULO E ARREDORES	74.481	109.537	319.346	736.154	147	292	231	988
INTERIOR DA PROVÍNCIA(1874 e 1886) ESTADO (1900 e 1920)	762.873	1.111.857	1.962.933	3.856.034	146	176	196	505
TOTAL PROVINCIA (1874 e 1886)ESTADO	837.354	1.221.394	2.282.279	4.592.188	146	187	201	548

* Atente-se para o fato de o intervalo entre os censos ser variável.

** Êstes dados não coincidem com outros apresentados anteriormente, devido a diferente formulação de "unidades territoriais comparáveis".

Fonte: 1874: Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES-"Apontamentos..." - 1886: Comissão Central de Estatística -"Relatório..."- 1900 e 1920 - Recenseamentos Gerais do Brasil

IV. CORRESPONDÊNCIA DAS UNIDADES TERRITORIAS COMPARÁVEIS UTILIZADAS NOS QUADROS ANTERIORES COM AS ATUAIS UNIDADES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS (Aproximada ✱)

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (1874/1920)	UNIDADES ESTATÍSTICAS ATUAIS
SÃO PAULO	municípios de SÃO PAULO (exceto os subdistritos e distritos correspondentes ao antigo município de Santo Amaro, vide abaixo). OSASCO, FERRAZ DE VASCONCELOS
COTIA	municípios de COTIA, ITAPEVI e JANDIRA
GUARULHOS	município de GUARULHOS
ITAPECERICA	municípios de ITAPECERICA DA SERRA, TABOÃO DA SERRA, EMBU, EMBU-GUAÇU e JUQUITIBA
JUQUERI	municípios de MAIRIPORÃ, CAIEIRAS (parte), FRANCO DA ROCHA (parte).
JUNDIAÍ	municípios de JUNDIAÍ, CAMPO LIMPO, VÁRZEA PAULISTA E ITUPEVA
MOGI DAS CRUZES	municípios de MOGI DAS CRUZES, ARUJÁ, ITAQUAQUECETUBA, POÁ, SUZANO e BRÁS CUBAS
PARNAÍBA	municípios de SANTANA DE PARNAÍBA, CARAPICUÍBA, BARUERI, PIRAPORA DO BOM JESUS, CAJAMAR, CAIEIRAS (parte), F. ROCHA (parte)
SANTO AMARO	subdistritos de SANTO AMARO, IBIRAPUERA, CAPELA DO SOCORRO, JABAQUARA (parte) e distrito de PARELHEIROS
SÃO BERNARDO	municípios de SÃO BERNARDO DO CAMPO, SÃO CAETANO DO SUL, SANTO ANDRÉ, MAUÁ, RIBEIRÃO PIRES, RIO GRANDE DA SERRA e DIADEMA

✱ Houve algumas modificações de divisas, o que faz com que a correspondência nem sempre seja total.

Infelizmente a grande dimensão das "unidades territoriais comparáveis" impede uma análise mais minuciosa. Um sério inconveniente é sobretudo o fato de o município de São Paulo incluir grandes extensões rurais, que se caracterizam como "arredores da cidade: òbviamente seria de tôda conveniência que figurassem separadamente. O fato de a maioria dos gigantescos municípios compreender, tanto áreas servidas por ferrovia - quanto outras dela bastante afastadas, impede uma série de análises.

Não obstante, os quadros II e III permitem algumas apreciações, enumeradas a seguir:

1) A população do município de São Paulo conheceu um crescimento extraordinário, vendo sua população aumentada quase 24 vêzes. Enquanto isto, a população do conjunto dos municípios vizinhos apenas triplicava, sendo seu ritmo de crescimento inferior, não apenas ao da Capital, mas também ao do interior da Província (posteriormente Estado). Entre 1886 e 1900 a população do município da Capital ultrapassa a dos vizinhos, adquirindo com isto uma característica que até hoje conserva.

   À primeira vista o fato pode causar estranheza pois os arredores paulistanos viram a implantação e ampliação de uma série de atividades econômicas, carentes de mão de obra e portanto de vocação povoadora. Acontece contudo, que simultaneamente com o povoamento desta forma gerado, deve ter ocorrido um processo oposto de despovoamento, comportando parte da população tradicional dos arredores paulistanos (caipiras sobretudo). Ao tratar dos núcleos coloniais tivemos oportunidade de nos referir ao fato de muitos colonos, aí recentemente estabelecidos, trabalharem na cidade de São Paulo, visitando a família apenas nos fins de semana. Ora, é de crer que o mesmo tenha se verificado também com a população tradicional, e por dois motivos principais. Por um lado, a decadência de trasnporte por tropas de burro nos trechos extra-regionais provocou uma restrição ou extinção de várias atividades que ofereciam muitas chances de trabalho. Em sentido oposto, a cidade de São Paulo, em seu descomunal crescimento, constituía um mercado de trabalho ávido por uma mão de obra cada vez mais numerosa. A ferrovia, além de agir através do efeito supra-

referido (decadência dos transportes rústicos) deve ter favorecido o processo em causa, por assegurar transporte rápido à Capital.

Note-se a propósito, que o grande "boom" do crescimento de São Paulo se verificou no período inter-censitário 1886/1900, quando sua população aumentou em 445%. Pois bem, é exatamente neste período que se verifica o menor índice de crescimento para o conjunto dos municípios vizinhos, cuja população aumenta apenas em 22%. É também exclusivamente neste período, que se verificam decréscimos locais de população, que afetaram os municípios de Guarulhos, Mogi das Cruzes e Cotia, os quais em 1900 encerravam apenas 95%, 81% e 66% do efetivo demográfico que continham em 1886. O referido parece comprovar o que afirmamos acima, a propósito do êxodo rural relacionado com o crescimento de São Paulo.

2) Ao grande surto de crescimento conhecido pela cidade de São Paulo no período inter-censitário de 1886/1900 segue-se uma fase de crescimento mais moderado (1900/1920). Pois é nesta fase que se verifica uma pequena aceleração no crescimento da população dos municípios vizinhos (crescimento médio anual de 9,9% contra 8,7% no período intercensitário anterior). Chega-se à conclusão, que uma vez exaurida parte da população de seus arredores, a cidade passa a repovoá-los através dos processos de ocupação do solo por ela comandados. O ano de 1900, por ser censitário, pode ser considerado como baliza das duas fases. Estas, em vista da importância que o fato assume podem ser considerados como sub-períodos, do período evolutivo que delimitamos entre 1875 e 1915. Adotando outra hierarquização dos fatos poderíamos tê-los considerado períodos distintos. Não o fizemos para não provocar uma subdivisão cronológica demasiadamente grande, o que a nosso ver prejudicaria a exposição de fatos e idéias, e ainda pelo fato de a maioria dos processos que vimos analizando caracterizarem tanto um quanto o outro sub-período.

3) O município de São Bernardo se destaca por seu grande crescimento demográfico, que não obstante ser inferior ao verificado no município da Capital, é relativamente elevado. Como se vê no quadro II, sua população aumenta oito vêzes entre 1874 e 1920. Sem dúvida os três núcleos coloniais instalados no município (São Caetano, São Bernardo e Ribeirão Pires) terão contribuido bastante para tal crescimento. As indústrias que ali se estabeleceram em número superior a outros municípios, devem ter influído no mesmo sentido. Atente-se para as citadas implantações de fábricas em São Caetano e Estação São Bernardo.

O município de Jundiaí igualmente conheceu um crescimento demográfico relativamente grande, da ordem de 469%. Contudo, como já comentamos alhures, o desenvolvimento de Jundiaí, na época, não se relacionava diretamente ao de São Paulo. Sòmente mais tarde é que irão surgir relações funcionais mais íntimas.

Considerando-se que durante o período em estudo, tanto a Capital, quanto seus arredores conheceram uma das mais expressivas imigrações estrangeiras, é de tôda conveniência examinar-se também a composição da população por nacionalidades. Para tanto os elementos censitários são ainda mais pobres; apenas os recenseamentos de 1886 e 1920 trazem informações a respeito. O primeiro dos censos mencionados traz os dados por município, o que impede a avaliação isolada de São Bernardo, naquele tempo integrante do município da Capital; no entanto é exatamente a área que conviria analisar em separado, em vista dos núcleos coloniais. Ressalve-se ainda que a contribuição duradoura dos imigrantes ao povoamento não pode ser avaliada através dos recenseamentos, uma vez que seus filhos são brasileiros, e como tais recenseados.

Os quadros a seguir encerram as informações censitárias.

V. BRASILEIROS E ESTRANGEIROS EM 1886

MUNICÍPIO	TOTAL	BRASILEIROS	%	ESTRANGEIROS	%	ITALIANOS	PORTUGUESES	ESPANHÓIS	ALEMÃES E AUSTRÍACOS	OUTROS	AFRICANOS
CAPITAL (incl.São Bernardo)	47.697	35.407	74,2	12.290	25,8	5.717	3.502	379	1.527	960	205
CONCEIÇÃO DOS GUARULHOS (incl.Juqueri)	7.009	6.980	99,6	29	0,4	14	2	-	8	-	5
COTIA	7.517	7.429	98,8	88	1,2	42	38	-	-	-	8
ITAPECERICA	6.413	6.331	98,7	82	1,3	12	17	-	29	-	24
JUNDIAHY	.....	.....		..		....	....	....	....	....	...
MOGY DAS CRUZES	19.454	19.387	99,7	67	0,3	20	22	-	-	3	22
PARNAHYBA	4.931	4.461	90,5	470	9,5	224	162	4	44	12	24
SANTO AMARO	6.259	6.174	98,6	85	1,4	23	11	2	32	2	15

Fonte: Comissão Central de Estatística - "Relatório ..."

(E+65)

VI BRASILEIROS E ESTRANGEIROS EM 1920

MUNICÍPIO		TOTAL	BRASILEIROS	%	ESTRANGEIROS	%	Nº de nacionalidades	ITALIANOS	PORTUGUESES	ESPANHOIS	ALEMÃES E AUSTR.	JAPONESES	TURCOS	OUTROS
COTIA		9.337	8.725	93,4	612	6,6	10	188	188	57	7	138	27	7
GUARULHOS		5.961	5.209	87,4	752	12,6	17	320	223	100	61	3	11	34
ITAPECERICA		11.814	11.669	98,8	145	1,2	7	46	42	7	10	20	19	1
JUNDIAHY		44.437	35.206	79,2	9.231	20,8	24	6.310	1.084	1.128	212	62	131	304
JUQUERY		9.098	7.504	82,5	1.594	17,5	20	559	410	346	32	176	33	38
MOGY DAS CRUZES		29.156	26.646	91,4	2.510	8,6	22	743	683	813	74	9	37	151
PARNAHYBA		7.956	7.058	88,7	898	11,3	16	410	278	101	27	-	27	55
SANTO AMARO		14.083	12.895	91,6	1.188	8,4	23	362	347	48	194	76	46	115
SÃO BERNARDO		25.215	18.382	72,9	6.833	27,1	27	3.602	1.693	826	230	2	84	396
TOTAL MUNICÍPIOS VIZINHOS AO DE SÃO PAULO		157.057	133.294	84,9	23.763	15,1	-	12.540	4.948	3.426	847	486	415	1.101
SÃO PAULO		577.621	372.376	64,5	205.245	35,5	33	91.544	64.687	24.902	6.327	966	5.983	10.836
TOTAL SÃO PAULO E ARREDORES		734.678	505.670	68,8	229.008	31,2	-	104.084	69.635	28.328	7.174	1.452	6.398	11.937
REPARTIÇÃO GEOGRÁFICA PERCENTUAL DAS NACIONALIDADES	MUNICÍPIOS VIZINHOS	21,4%	26,4%		10,4%		-	12,0%	7,1%	12,1%	11,8%	33,5%	6,5%	9,2%
	SÃO PAULO	78,6%	73,6%		89,6%		-	88,0%	92,9%	87,9%	88,2%	66,5%	93,5%	90,8%

☆ Neste total não estão incluidos os habitantes de "nacionalidade ignorada", que contudo são pouco numerosos.

Fonte: Recenseamento Geral do Brasil - 1920

Nota-se em ambos os quadros expostos, que os estrangeiros são proporcionalmente mais representados no município da Capital do que nos vizinhos. Tal constatação de resto não causa surprêsa, pois é conhecida a tendência à cosmopolitização encerrada pelas cidades, sobretudo as grandes, ou as que conhecem acelerado desenvolvimento. Mas é interessante chamar a atenção para o fato, de que em 1886 a população estrangeira nos municípios vizinhos à Capital era quase nula (com excessão de Parnaíba, provàvelmente em função das indústrias de Caieiras) (200), já em 1920 a mesma era apreciável em todos, exceto Itapecerica. Êste fato provàvelmente se ligue ao que concluímos acima, isto é, que os arredores paulistanos, de modo geral, antes de 1900 funcionavam como área de repulsão de população. Assim sendo não atraíriam imigrantes. Uma excessão era representada por São Bernardo, onde em 1886 apenas os estrangeiros dos núcleos coloniais de São Caetano e São Bernardo correspondiam a 21,5% da população (201).

São Bernardo figura em 1920 como o município com maior porcentagem de estrangeiros, dentre os vários da periferia da Capital, sendo ainda o mais cosmopolita deles, apresentando 27 nacionalidades diferentes. Quanto a esta composição, São Bernardo se assemelha à Capital. Tal corresponde sem dúvida, em parte a uma herança dos núcleos coloniais, e em parte a um extravasamento da população estrangeira da Capital, motivada pela incipiente industrialização da área. Já vimos atrás, que a mão de obra empregada pelas fábricas era predominantemente estrangeira.

No tocante à participação das várias nacionalidades na população, os municípios vizinhos à Capital apresentam em 1920, no essencial, as mesmas características desta, com o nítido predomínio dos italianos, seguidos em ambos os casos pelos portuguêses, espanhóis, alemães e austríacos. As principais disparidades dizem respeito aos portuguêses, turcos e japonêses. Os dois primeiros grupos se concentram na Capital em proporção superior à média, sendo pouco representados nos municípios vizinhos. Já com os japonêses se verifica o oposto: sua participação na população é mais elevada nestes municípios.

No caso dos portuguêses, tal se explica grandemente pelo fato de haver muitos chacareiros portuguêses cultivando o município da Capital. No caso dos turcos (assim considerados, na época, os árabes oriundos do Império Otomano) a acentuada

concentração em São Paulo não provoca surprêsa,eis que os imigrantes desta nacionalidade são normalmente comerciantes. O oposto é o caso dos japonêses, predominantemente agricultores. A imigração dêste elemento é apenas incipiente no período anterior a 1915. Irá se acentuar e assumir importância no período seguinte.

O recenseamento de 1920 descrimina a população ativa pelos diferentes setôres de atividade. Trata-se de um interessante elemento a analisar; contudo não sendo possível acompanhar a evolução durante o período ora em estudo, por omissão dos outros censos, preferimos transferir esta apreciação para o próximo capítulo, quando passaremos a estudar o período 1915/1940.

RESUMO DOS TRAÇOS ESSENCIAIS

Conclusões

Passando em revista os vários eventos de natureza geográfica,ocorridos nos arredores paulistanos entre 1875 e 1915, conclue-se que êste período se caracterizou sobretudo pelo seguinte:

1) O antigo "cinturão das chácaras" foi anexada pela cidade através de uma expansão urbana difusa, traduzida no desdobramento do espaço urbano em bairros e loteamentos territorialmente isolados da cidade pròpriamente dita, sendo que a ocupação urbana efetiva era pouco densa tanto nesta (em seu conjunto) quanto naqueles.

2) O antigo "cinturão caipira" se viu bastante valorizado, graças à sua posição geográfica vantajosa, e a recursos naturais que antes pouco significavam. A cidade de São Paulo passou a provocar uma reorganização desta área, quer através de sua iniciativa direta,quer através das possibilidades de mercado que lhe abria.Instalaram-se ou ampliaram-se no "cinturão caipira" várias atividades econômicas visando o mercado da capital, aproveitando seus recursos ou condições naturais:

o extrativismo mineral e vegetal, a indústria de beneficiamento dos mesmos, a viti-vinicultura. Núcleos coloniais oficiais foram estabelecidos, representando importante iniciativa pública no sentido de valorizar os arredores paulistanos. Indústrias não vinculadas a matérias primas locais aí se estabeleceram também. O crescimento da cidade, para aí expulsou hospitais carentes de isolamento. As condições topográficas e hidrográficas favoreceram a instalação de equipamento hidráulico e hidro-elétrico, para os quais a localização nas proximidades da Capital era conveniente. Órgãos militares implantaram no "cinturão caipira" estabelecimentos que deveriam também se localizar perto a São Paulo. Tudo isto fez com que os vínculos funcionais entre São Paulo e o antigo "cinturão caipira" se estreitassem e se diversificassem decisivamente. Em suma, São Paulo provocou a reorganização dos arredores paulistanos em seu benefício. Isto não impediu que formas de uso do solo e atividades anteriores continuassem a existir, como a agricultura caipira.

3) A ferrovia funcionou como instrumento da mencionada reorganização. Antes de mais nada provocou o colapso do antigo sistema de transporte e das atividades a êle relacionadas. Por seguir trajetos diferentes das antigas estradas "ordinárias" provocou uma relativa desvalorização de áreas beneficiadas por aquelas, desvalorização esta que abrangeu grande número dos aglomerados pré-existentes. Pelo mesmo motivo, a ferrovia ocasionou um desvio de rotas, valorizando estradas "ordinárias" transversais. Valorizou as áreas que passou a servir. Os "povoados-estação" cresciam enquanto os aglomerados apartados da linha, de um modo geral estagnavam.

4) Durante o período 1875/1915 se definiram as vocações de inúmeros setores areolares dos arredores paulistanos, vocações estas que iriam influir decisivamente nas formas que posteriormente assumiria a expansão metropolitana. Talvez esta seja a característica mais expressiva do período em questão. Vejamos as vocações areolares que mais nìtidamente se definiram:

a) As ferrovias conferiram às faixas por elas servidas uma vocação suburbana, por ora apenas incipiente, e às estações ferroviárias uma vocação de polarização da industrialização e do povoamento suburbano. Os "povoados-estação" seriam os "embriões" de importantes núcleos suburbanos da atualidade.

b) Os contrafortes da Cantareira viram definir-se sua vocação de subúrbio recreativo e hospitalar, funções que a área conserva, ao lado de outras surgidas depois.

c) A área compreendida entre Perus e Franco da Rocha (então Estação Juqueri) já assumiu na época em questão suas principais características funcionais atuais: extrativismo mineral, fabricação de papel, cura psiquiátrica. Pelo caráter extensivo das instalações ligadas a estas atividades, a área viria a se caracterizar como pouco propícia à expansão urbana de natureza residencial (neste sentido, é bem verdade, outros fatôres agiram também).

d) A porção dos arredores paulistanos cortados pela Sorocabana já conhecera seus primeiros estabelecimentos militares, abrindo o caminho para a situação atual, em que grandes trechos da área têm característica de zona militar.

e) A construção da reprêsa do Guarapiranga firmou definitivamente a função recreativa dos arredores de Santo Amaro. A instalação do "tramway electrico" constituiu importante refôrço para tanto. Ambos os empreendimentos conferiram forte vocação suburbana a Santo Amaro.

f) Santo André (então Estação São Bernardo) já definia a sua vocação de importante subúrbio industrial. Em escala menor, mas ainda expressiva, tal se verificou com São Caetano do Sul (então São Caetano) e Osasco.

g) Ribeirão Pires já se definia como área de extrativismo e indústria oleira, associada territorialmente - mas não funcionalmente - à função de estância de montanha para a população santista: característica que ainda se conserva, apesar da mais recente superposição das funções industrial e residencial.

h) O município de São Bernardo, hoje desmembrado em vários municípios menores, em seu conjunto, já se revelava, por seu acentuado crescimento demográfico, como sendo a área que mais iria atrair a expansão de São Paulo.

5) A evolução demográfica permite o reconhecimento de dois sub-períodos evolutivos, que podem esquemàticamente ser delimitados em tôrno de 1900. Durante o primeiro verifica-se um aumento demográfico modesto nos municípios vizinhos ao de São Paulo, que contrasta com o excepcional crescimento verificado neste. É na citada fase que a população de São Paulo supera a do conjunto dos municípios vizinhos. A partir de 1900 (segundo sub-período) o ritmo de crescimento demográfico da Capital se atenua, enquanto o dos municípios vizinhos se acelera. Durante o primeiro sub-período a cidade parece sugar o elemento humano de seus arredores, enquanto no segundo os repovoa, através de sua expansão centrífuga, e da reorganização do espaço que promove e enseja.

De qualquer forma, no período 1875/1915 ainda não se inicia a metropolização dos arredores paulistanos - no sentido mais amplo, o que se verificará no período seguinte.

Notas ao 2º Capítulo

1. Na época considerada o município de São Paulo correspondia aproximadamente ao atual, acrescido do atual município de Osasco, mas sem os atuais subdistritos de Ibirapuera, Santo Amaro, Capela do Socorro, Jabaquara (parte) e distrito de Parelheiros, os quais na ocasião constituiam o município de Santo Amaro.

2. Fonte dos dados: 1874 : Manoel Eufrazio de Azevedo MARQUES " APONTAMENTOS HISTÓRICOS, GEOGRAPHICOS, BIOGRAPHICOS, ESTATÍSTICOS e NOTICIOSOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " II, p. 116, 1886 : Comissão Central de Estatística - " Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de Sao Paulo ", pp. 9/12, 1900 e 1920 - Recenseamentos Gerais do Brasil.

3. Daniel Pedro MULLER - " ENSAIO D'UM QUADRO ESTATÍSTICO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO ".

4. Ernani Silva BRUNO - " HISTÓRIA E TRADIÇÕES DA CIDADE DE SÃO PAULO ", III, p. 899.

5. Pierre MONBEIG - " ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO " in"Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira ", pp. 88/104.

6. Caio PRADO Jr. - " O FATOR GEOGRÁFICO NA FORMAÇÃO E NO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO ", in "Evolução Política do Brasil e outros Estudos ", pp. 97/116.

7. Odilon Nogueira de MATOS - " SÃO PAULO NO SÉCULO XIX"(Capítulo II do volume II de " A Cidade de São Paulo")

8. Pasquale PETRONE - " SÃO PAULO NO SÉCULO XX"(Capítulo III do volume II de " A Cidade de São Paulo ".

9. Aroldo de AZEVEDO - " SÃO PAULO : DA VILA QUINHENTISTA À METRÓPOLE REGIONAL " in Boletim Paulista de Geografia, nº 39 (1961), pp. 12/48.

10. Têrmo empregado por Georges CHABOT em Jacqueline BEAUJEU - GARNIER e Georges CHABOT - " TRAITÉ DE GÉOGRAPHIE URBAINE " p. 215.

11. "PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO " por Henry B. JOYNER , Companhia Cantareira e Esgotos, 1881 ".

12. Figura com êste nome na " PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO - 1820-1874 " de Affonso A. de FREITAS (in Affonso A. de FREITAS - " GEOGRAPHIA DO ESTADO DE SÃO PAULO"). Na realidade não é um môrro, mas assim se afigura para quem observa a elevação a partir do antigo núcleo. Hoje a área é ocupada pela porção ocidental do "Centro" paulistano.

13. Paulo Cursino de MOURA - " SÃO PAULO DE OUTRORA " , op. cit., p. 123.

14. Vide referências a propósito no capítulo anterior.

15. " PLANTA DA CAPITAL DO ESTADO DE SÃO PAULO E SEUS ARRABAL - DES " de Jules MARTIN , 1890.

16. No citado mapa o bairro de Bela Vista figura com êste nome e nao com o de Bexiga, nome da chácara de que só originou a sua porçao mais característica, que até hoje assim é designada por muitos.

17. Henrique RAFFARD - " ALGUNS DIAS NA PAULICÉA " in Revista Trimensal do Instituto Historico e Geographico Brazileiro, volume 55 (1892), II, p. 171.

18. Ernani Silva BRUNO , op.cit. III, p. 1074.

19. Idem.

20. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 210.

21. "PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO ", 1883 (escala 1:10.000) de Jorge SECKLER & Cia . in " Novo Almanach de São Paulo para o anno de 1883" (Alamaque Seckler).

22. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 210.

23. Antonio Francisco BANDEIRA Jr. - " A INDÚSTRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO " pp. 55 e 3 e Henrique RAFFARD, op.cit. , p. 171.

24. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 171 - Referências ao desvio ferroviário em Antonio BANDEIRA Jr. , op.cit. p. 36.

25. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 37. Veja-se novamente a importância da ferrovia. O autor salienta à p. 39: " Todo o serviço de recebimento ou de entrega é feito directamente das officinas ou dos depósitos, para os vagoes da E.F.Ingleza, que tem dois desvios nos terrenos da fábrica".

26. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 198.

27. Segundo o depoimento de Alfonso LOMONACO (" AL BRASILE ", p. 447).

28. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit.,p. 146, Henrique RAFFARD, op.cit., p. 171. O matadouro anteriormente existente localizava-se junto à atual rua Humaitá, sendo os resíduos lançados ao rio Anhangabaú , o que produzia mau cheiro em pleno centro da cidade, banhado pelo citado curso d'água (Antonio Egydio MARTINS - " SÃO PAULO ANTIGO " I, p.108). O matadouro novo localizava-se junto ao atual largo Senador Raul Cardoso, que até há alguns anos conservava o evocativo nome de " Largo do Matadouro ". Posteriormente à época ora em estudo o matadouro foi transferido para as imediações de Carapicuíba.

29. Antonio Egydio MARTINS. " SÃO PAULO ANTIGO " II, p. 15.

30. Alfredo Moreira PINTO-" A CIDADE DE SÃO PAULO EM 1900 " p. 92.

31. A.P.CANABRAVA - " AS CHÁCARAS PAULISTANAS " in "Anais da Associaçao dos Geógrafos Brasileiros, volume IV (1949-1950) I, pp. 97/104.

32. Mark VINCENT - " AROUND AND ABOUT SOUTH AMERICA ", p. 260.

33. Alfonso LOMONACO - " AL BRASILE " p. 119; grifo do autor , que emprega a palavra em português. A estrada a que o autor se refere corresponde ao " antigo caminho de carro de Santo Amaro " ,pelo meio do qual se desenvolvia a pequena ferrovia de Santo Amaro, a respeito da qual nos deteremos adiante. Corresponde à atual radial Vergueiro-Domingos de Morais-Jabaquara.

34. " PLANTA GERAL DA CAPITAL DE SÃO PAULO " organizada sob a direçao do Dr.Gomes CARDIM , 1897, escala 1:20.000 . Esta planta acha-se inserta, reduzida em sua escala ,em Pasquale PETRONE, op.cit., pp. 106/107.

35. O bairro de Vila Deodoro (nome pouco utilizado), bem como o de Cambuci surgiram em terras do ex-núcleo colonial da Glória, instalado em 1877. Adiante nos estenderemos a respeito.

36. Sôbre êste aspecto discorreremos adiante. Êste ramal acha-se atualmente suprimido. Sua estaçao terminal localizava-se junto à ladeira Coronel Rodovalho , no sopé da colina ..

37. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 179. Grifo do autor.

38. Idem, p. 178.

39. Ibidem, p. 178.

40. Ibidem, p. 179. Grifo nosso.

41. " OS SERVIÇOS DA LIGHT EM SÃO PAULO " - in Almanaque d'o Estado de Sao Paulo - 1940, p. 133.

42. Estas linhas figuram na citada " PLANTA GERAL DA CIDADE DE SÃO PAULO ... " da Comissão Geográfica e Geológica.

43. Elisiário Venâncio de MELO - " BROOKLYN PAULISTA - Antigo Bairro de Santo Amaro " in Interlagos - Santo Amaro em Revista, nº 20 (1961), p. s/n.

44. Já aludimos no capítulo anterior a uma antiga estrada existente entre São Caetano e Mooca. É muito provável que a mesma coincida com a atual rua Ibitirama, passando entao pela Vila Prudente.

45. O museu instalado no Monumento do Ipiranga começou a funcionar em 1894. O prédio havia sido construído inicialmente com outras finalidades práticas, mas sua funçao principal era assinalar de maneira monumental o local em que foi pro-

clamada a Independência. Quase todos os viajantes da época visitaram-no, ou se estendem a respeito de sua construçao, detalhes arquitetônicos e utilidade. Almanaques, citam-no; entre os estudos históricos vide Affonso de E. TAUNAY - " ANTIGOS ASPECTOS PAULISTAS " in Annaes do Museu Paulista, tomo III (1927), pp. 322/364. A data supra é mencionada à p. 336.

46. Renato da Silveira MENDES - " OS BAIRROS DA ZONA SUL E OS BAIRROS OCIDENTAIS " (Capítulo V do volume III de " A Cidade de São Paulo"), p. 267.

47. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. XIX. O nome " Vila Prudente " foi dado "em homenagem ao venerando Dr. Presidente de Moraes ", nas palavras do citado autor.

48. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 188.

49. Ernst von HESSE-WARTEGG - "ZWISCHEN ANDEN UND AMAZONAS "- p. 149, citado por Pasquale PETRONE, op.cit., p. 119.

50. Artur DIAS - " O BRASIL ATUAL " pp. 345/346, citado in Ernani Silva BRUNO, op.cit., III, p. 913.

51. Vide no último capítulo dêste trabalho a proposição da nomenclatura citada, e a caracterizaçao das respectivas áreas.

52. Alfredo Moreira PINTO, op.cit., p. 203.

53. Charles WIENER - " 333 JOURS AU BRÉSIL ", p. 39.

54. Centro Industrial do Brasil -"BRASIL, SUAS RIQUEZAS NATURAES, SUAS INDÚSTRIAS " 1909, p. 121.

55. "ALMANACCO DELLA TRIBUNA ITALIANA PER IL 1905", p. 625.

56. Centro Industrial do Brasil, op.cit., p. 121/128.

57. Dirceu Lino de MATTOS - " O PARQUE INDUSTRIAL PAULISTANO " Capítulo I do volume IV de " A Cidade de São Paulo"), pp. 13/14.

58. O fato é retratado pela " PLANTA GERAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, COM INDICAÇÕES DIVERSAS " da Comissão Geographica e Geologica, escala 1:20.000, 1914.

59. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA - 1877".

60. Data da inauguração no " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA DE 1878".

61. Superfície constante expressamente na planta do núcleo, levantada em 1918.

62. " Edição comemorativa ao 414º Aniversário de São Bernardo do Campo " A Gazeta Esportiva, 19 de agôsto de 1967, p. 24.

63. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 211.

64. Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 69/70.

65. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1894, ANEXO LEANDRO DUPRÉ ".

66. Henrique RAFFARD, op.cit., pp. 209/213.

67. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA - 1879 "

68. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA - 1880 ".

69. Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 69/70.

70. Renato da Silveira MENDES, op.cit, p. 262.

71. " PLANTA GERAL DA CAPITAL DE SÃO PAULO " organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim - 1897, escala 1:20.000.

72. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO - 1893 ".

73. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO - 1894 , ANEXO LEANDRO DURRÉ ".

74. Estas duas " linhas" figuram na planta do núcleo, levantada em 1914.

75. Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 69/70.

76. Idem, p. 69.

77. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 9.

78. Segundo os limites descritos em José Jacintho RIBEIRO , "CHRONOLOGIA PAULISTA " I, p. 383, referentes ao ano de 1852.

79. Fonte : Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 9/12.

80. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 67.

81. Antonio José Baptista de LUNÉ e Paulo Delfino da FONSECA - " ALMANAK DA PROVINCIA DE SÃO PAULO PARA 1873 " Suplemento p. 80, Antonio Egydio MARTINS , op.cit., II, p. 67; vide a respeito Dirceu Lino de MATTOS - " VINHEDOS E VITICULTORES DE SÃO ROQUE E JUNDIAÍ(São Paulo) ", pp. 16/22.

82. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 341.

83. Idem, p. 255.

84. Ibidem, p. 341.

85. Ibidem, " Terceira Parte ".

86. Ibidem, p. 70.

87. "RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO 1893 ".

88. Idem, 1894 e 1895.

89. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1892 ".

90. " A GAZETA ESPORTIVA ", 19 de março de 1967, " Edição Comemorativa ao Aniversário de Ribeirão Pires", p. 16.

91. Datas de inauguração de ferrovias em : Contadoria Geral de Transporte " GUIA GERAL DAS ESTRADAS DE FERRO E EMPRÊSAS DE TRANSPORTE COM ELA ARTICULADAS ", José Jacintho RIBEIRO , op. cit., I, p. 317, Elisiário Venâncio de MELLO , op.cit. elevação de Guarulhos à categoria de vila : Comissão Central de Estatística, op.cit. p. 351.

92. J.J. von TSCHUDI - " VIAGEM ÀS PROVÍNCIAS DO RIO DE JANEIRO E DE SÃO PAULO ", p. 128. A derrac.d- do sistema de transporte por tropas de burro, face ao advento da ferrovia, é abordado por Carlos Borges SCHIMIDT em " TROPAS E TROPEIROS " (Boletim Paulista de Geografia, nº 32 ,1959), pp. 31/32.

93. Têrmo empregado por Aziz Nacib AB'SABER em " O SÍTIO URBANO DE SÃO PAULO " (Capítulo V do volume I de " A Cidade de São Paulo ", pp. 181 e 206 /209). A propósito do assunto em foco, o autor escreve à p. 207 : " Grandes trechos das principais ferrovias que cruzam a cidade, justapuseram-se aos aludidos terraços " (Grifo do autor).

94. Utilizamos aqui o têrmo " Ramal " no sentido funcional. A linha Jundiaí-Itu, sob êste aspecto nao passa de ramal do eixo São Paulo-Campinas. Sob outra perspectiva, contudo , foi a "linha tronco" da " Companhia Ituana ".

95. Nuto SANT'ANNA " SÃO PAULO HISTÓRICO ", IV, p. 291.

96. Ernani Silva BRUNO, op. cit., III, p. 1055, apoiado em JUNIUS, " Em São Paulo - Notas de viagem ", pp. 63 e 134.

97. Manoel Eufrázio de Azevedo MARQUES , op.cit.,II, p. 148.

98. A propósito o " Relatório " da Comissão Central de Estatística menciona : " A principal lavoura do município é a do café, de que faz-se uma exportação média annualmente de 2 milhões de kilogramas. A cultura da vinha vae-se desenvolvendo rapidamente no município, contando-se já algumas propriedades agrícolas dedicadas exclusivamente a êsse gênero de lavoura. Já se tem ensaiado com optimo resultado a fabricação do vinho " (pp. 405/406).

99. Oscar CANSTATT - " BRASILIEN, LAND UND LEUTE ", p. 383.

100. Joaquim Ferreira MOUTINHO - " ITINERARIO DA VIAGEM DE CUYABA A SÃO PAULO, p. 79.

101. O visconde de TAUNAY escrevendo em 1873 e referindo-se em nota de rodapé a êste ano, diz de Jundiaí : " é atualmente, cidade e de bastante movimento commercial. Entretanto bastou o annuncio do prolongamento da estrada de ferro, cuja é estação terminal, para empecer o seu desenvolvimento "

102. As oficinas de " Paulista " são mencionadas pelo viajante A. Henry SAVAGE-LANDOR, de começo do século XX (" Across Unk - nown South America , p. 21)

103. José Jacintho RIBEIRO, op.cit., I, p. 38.

104. Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 262 a 406.

105. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 166.

106. Everardo Vallim Pereira de SOUZA - " A PAULICEA HÁ 60 ANOS" in Revista do Arquivo Municipal, volume III (1946), p. 56.

107. Ernani Silva BRUNO , op.cit., III, pp. 1056/1059.

108. Henrique BUCOLINI - " MEMÓRIA DESCRIPTIVA DO TRAÇADO DA ESTRADA DE FERRO QUE PARTINDO DESTA CAPITAL VAE A SANTO ANTONIO DO JUQUIÁ - 1ª Seção- de São Paulo a M'Boy -1908 " citado em M.F. JORDÃO - " O EMBU NA HISTÓRIA DE SÃO PAULO", p. 149.

109. Aroldo de AZEVEDO - " SUBÚRBIOS ORIENTAIS DE SÃO PAULO " , p. 109.

110. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1893 ".O relatório congênere de 1897 dá as distâncias da nova sede da colônia - estabelecida na "linha" Capivari- à vila de São Bernardo, e à estação de São Bernardo, mas não a São Paulo, o que é bastante elucidativo.

111. Aziz Nacib AB'SABER - " A REGIÃO DE SANTA ISABEL " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume V (1950 - 1951), I, pp. 86/87.

112. Canuto THORMAN - " COMPLETO ALMANAK ADMINISTRATIVO, COMMERCIAL E PROFISSIONAL DO ESTADO DE SÃO PAULO PARA 1896 ", p. 466.

113. Os aglomerados não servidos pela ferrovia denominam - se hoje respectivamente : Lajeado Velho, São Bernardo do Campo, Mairiporã, Aldeia de Carapicuíba, Aldeia, Cotia. Os aglomerados surtos em tôrno da estação, respectivamente Guaianazes, Santo André, Franco da Rocha, Carapicuíba, Baruéri, Itapevi.

114. Com efeito, localidades sitas ao longo do mesmo rio frequentemente eram homônimas, dêle tirando seu nome. Assim é, que além da frequesia de Juqueri (atual cidade de Mairipora) havia um pouso assim denominado na antiga estrada de tropas de Goiás. O mesmo acontecia com o povoado Rio Grande (hoje cidade de Rio Grande da Serra) e o pouso dêste nome (hoje vila de Riacho Grande), na estrada São Paulo-Santos.

115. Aroldo de AZEVEDO em fotografias nostra uma casa antiga de Guaianazes e o trecho antigo de Poá (op.cit., pp. 109 e 156)

116. Affonso A. de FREITAS - " GEOGRAPHIA DO ESTADO DE SÃO PAULO" pp. 51,59,62,63,65,68 e 76. O autor emprega a forma " Estação de " ao se referir às atuais Franco da Rocha, Santo André e Itapevi .

117. Emil HANSEL - " EIN AUSFLUG NACH BRASILIEN UND DEN LA PLATASTAATEN ", p. 101.

118. C.C. ANDREWS - " BRAZIL, ITS CONDITIONS AND PROSPECTS ", p. 140.

119. Centro Industrial do Brasil, op.cit., p. 130.

120. Idem, p. 123.

121. A importância da instalação de esgôtos na cidade de São Paulo como mercado da indústria cerâmica se forma patente na citação dos produtos das diversas fábricas do ramo. Vide Antonio Francisco BANDEIRA Jr.,op.cit.

122. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 181. O autor sempre no tom " me - ufanista " que caracteriza sua obra associa o progresso do lugar à citada indústria :"Osasco é uma das mais importantes estações da Companhia Sorocabana pelo progresso que lhe imprime a fábrica funda - da pelo habil industrial Sensau De Laveau, que além de objectos eguaes aos de Bordallo em Portugal, fabrica tudo quanto egual em grande quantidade, importamos para serviços de hygiene e construcções " (p. XIX, Grifo do autor).

123. Adolfo de Vasconcelos NORONHA - " GUARULHOS - CIDADE SÍMBOLO ", p. 63.

124. José de Souza MARTINS - " SÃO CAETANO DO SUL EM IV SÉCULOS DE HISTÓRIA ", p. 80.

125. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA , 1879 "

126. Antonio Rocha PENTEADO - " SÃO CAETANO DO SUL " (1ª parte do capítulo II do volume IV de " A Cidade de São Paulo") , pp. 81/82.

127. Esta ferrovia é mencionada em " IMPRESSÕES DO BRAZIL NO SÉCULO VINTE, SUA HISTORIA , SEO POVO, COMMERCIO, INDUSTRI - AS E RECURSOS " (p. 685). Esta obra retrata a década de 1910.

128. Idem. O fato é mencionado também no guia de viajantes " DE-TA- Deutscher Taschenführer - São Paulo und Umgebung -1926" p. 127. A estaçao terminal corresponde à atual " cidade "de Cajamar, aglomerado que já teve os nomes de Água Fria e Lavrinhas.

129. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 144.

130. Idem.

131. Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 260/261; Henrique RAFFARD , op.cit., p. 170; Affonso A. de FREITAS , op.cit., p. 63 ; Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit. , p. 178.

132. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 261.

133. Nelson Palma TRAVASSOS - " A CONTRIBUIÇÃO EDITORIAL PAULISTA ... " in Folha da Manhã, Edição Comemorativa do IV Centenário de São Paulo, 24 e 25 de Janeiro de 1954, I, p. 6.

134. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 260. A outra grande fábrica de cal localizava-se em Pantojo , entre Mayrink e Sorocaba.

135. Marcello PIZA - " OS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO ";p. 136.

136. Diário Popular , de 5 de Junho de 1890, citado por Henrique RAFFARD, op.cit., p. 172.

137. Centro Industrial do Brasil, op.cit., p. 128.

138. Em fotografia constante de " INTERLAGOS, SANTO AMARO EM REVISTA " nº XX ano XI (1961), p. s/nº , vê-se gôndolas com madeira aparelhada.

139. Pasquale PETRONE - " OSASCO " (2ª parte do capítulo II do volume IV de " A Cidade de São Paulo "), p. 98.

140. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 41.

141. Antonio Rocha PENTEADO, op.cit., p. 87.

142. Antonio Francisco BANDEIRA Jr. , op.cit, p. 49.

143. Antonio Rocha PENTEADO, op.cit, p. 69.

144. Charles HU - " LE BRÉSIL ", p. 234, e Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 20.

145. Centro Industrial do Brasil, op.cit., p. 121.

146. Raul de Andrada e SILVA - " A CIDADE DE SANTO ANDRÉ E SUA FUNÇÃO INDUSTRIAL " in Revista do Arquivo Municipal, volume 74 (1941), p. 210.

147. Centro Industrial do Brasil, op.cit., p. 121.

148. Affonso A. de FREITAS , op.cit., p. 76.

149. Antonio Francisco BANDEIRA Jr. , op.cit., p. 55. O autor referindo-se à " Fábrica de tecidos e fiação Anhaia " diz textualmente : " é contristadora a desproporção do pessoal brazileiro para o estrangeiro, assinalada no mappa que temos em frente : 9 nacionaes, 301 estrangeiros ". Note - se que esta fábrica pertencia a brasileiros, o mesmo ocorrendo com numerosas outras: no setor empresarial não se verificava a desproporção existente entre a mão de obra.

150. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., pp. 41, 49, 178 e 181.

151. Idem, pp. 18, 144 e 178.

152. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 98.

153. Dados do " ALMANACK LAEMMERT DE SÃO PAULO E INDICADOR PARA 1903-1904 ".

154. Isaac GRINBERG - " MOGI DAS CRUZES DE ANTIGAMENTE ", p. 25.

155. Alfredo Moreira PINTO, op.cit., p. 148 e Affonso A. de FREITAS , op.cit., p. 63.

156. Nuto SANTA'ANNA, op.cit., IV, p. 291.

157. Idem.

158. Pasquale PETRONE, op.cit., p. 98.

159. ANUÁRIO COMMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO PARA 1905-1906 , p. 470.

160. Idem, p. 506.

161. Affonso A. de FREITAS, op.cit.,

162. Elisée RECLUS - " ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, GEOGRAPHIA ETNOGRAPHIA, ESTATÍSTICA, p. 327. Atente-se para a ênfase dada pelo autor quanto à finalidade : " ... para as construçoes dos bairros novos ".

163. Henrique RAFFARD , op.cit., p. 206/207.

164. Idem, p. 253.

165. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 417.

166. Paulo PORTELA - " GUAIÓ ERA CAMPOS DE MIRAMBAVA ANTES DA SUZANO DE HOJE ! " in A Gazeta Esportiva, 2 de abril de 1967 (Edição Comemorativa ao aniversário do município de Suzano, p. 20.

167. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 335.

168. Aroldo de AZEVEDO, op.cit., p. 119.

169. Idem, p. 103.

170. Ibidem, p. 117.

171. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 338.

172. Idem.

173. Ernani Silva BRUNO, op.cit., p. 1118.

174. Nuto SANT'ANNA, op.cit., IV, p. 291 e Adolfo de Vasconcelos NORONHA, op.cit., p. 63.

175. Ernani Silva BRUNO, op.cit., p. 1128.

176. " PASSEIO GERAL DOS ALUMNOS DO LYCEU DO S. CORAÇÃO - SÃO PAULO " in Santa Cruz (Revista mensal de Religião, Lettras Artes e Pedagogia) ", ano 8, nº 3 e 4 (1907/1908), pp.113/117.

177. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 168

178. Maria de Lourdes P. Souza RADESCA - " O PROBLEMA DA ENERGIA ELÉTRICA " (Capítulo II do volume III de " A Cidade de São Paulo"), p. 107.

179. Idem.

180. Ibidem.

181. Alfonso LOMONACO, op.cit., p. 120.

182. " ALMANACCO DELLA TRIBUNA ITALIANA PER IL 1905 ", p. 615 . Há um verbete sôbre o Clube Esperia, fundado por elementos da colônia italiana em 1899, às margens do Tietê.

183. Antonio Rocha PENTEADO - " CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA REGIÃO SUBURBANA DE SÃO PAULO " in Anais da Associaçao dos Geógrafos Brasileiros, volume IX, tomo I (1954/1955), p. 212.

184. Henrique RAFFARD , op.cit., p. 166.

185. Alfonso A. de FREITAS, op.cit., p. 51.

186. Canuto THORMAN, op.cit., pp. 464, 466 e 468. A propósito do Embu serao estendidas maiores consideraçoes adiante.

187. Antonio Francisco BANDEIRA Jr., op.cit., p. 189.

188. Therese Prinzessin von BAYERN - " MEINE REISE IN DEN BRASILIANISCHEN TROPEN ", p. 463.

189. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 173.

190. Idem. p. 174.

191. José Francisco de CAMARGO - " CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO E SEUS ASPECTOS ECONÔMICOS ", citado por Antonio Rocha PENTEADO, op.cit., p. 211.

192. Pasquale PETRONE - " OS ALDEAMENTOS PAULISTAS E SUA FUNÇÃO NA VALORIZAÇÃO DA REGIÃO PAULISTANA ", p. 295.

193. Lia REISMANN - " LARANJEIRAS: UM BAIRRO RURAL CAIPIRA DO SERTÃO DE ITAPECERICA " in Orientação nº 3 (1967), p. 76.

194. Henrique RAFFARD , op.cit., p. 200, citando o Relatório do Dr. Joaquim Rodrigues Antunes Junior.

195. Idem.

196. Comissão Central de Estatística, op.cit., p. 381, Grifo do autor.

197. Henrique RAFFARD, op.cit., p. 206.

198. Idem.,p. 200.

199. Henrique BUCOLINI - " MEMÓRIA DESCRIPTIVA DO TRATADO DA ESTRADA DE FERRO QUE PARTINDO DESTA CAPITAL VAE A SANTO ANTÔ

NIO DO JUQUIÁ "; in M.F. JORDÃO , " O EMBU NA HISTÓRIA DE SÃO PAULO ", pp. 148 e 149.

200. Na ocasião a divisa entre os municípios de Parnaíba e Juqueri corria ao longo do rio Juqueri, que na altura de Caieiras passa a poucos metros a oeste da estação. Assim é , que as instalações industriais do Coronel Rodovalho ficavam no município de Parnaíba.

201. Calculado com os dados da Comissão Central de Estatística, op.cit., pp. 9 e 69.

PERÍODO 1915-1940: O INÍCIO DA METROPOLIZAÇÃO

Entre 1915 e 1940, ano que escolhemos para delimitar mais um período evolutivo, a cidade de São Paulo continua a manter significativo crescimento, atestado pelo aumento que conhece sua população entre os dois censos oficiais de 1920 e 1940. De fato, neste intervalo o efetivo demográfico do município de São Paulo, considerado em seus limites de 1920, passa de 579.033 a 1.294.223 habitantes (1). A taxa de crescimento verificada entre 1920 e 1940 é um pouco inferior à do período intercensitário antecedente (aumento populacional de 141% entre 1900 e 1920, e de 124% entre 1920 e 1940). Contudo, em números absolutos o crescimento é maior (acréscimo de 339.213 habitantes entre 1900 e 1920, e de 715.190 habitantes entre 1920 e 1940). A pressão, e conseqüente tendência expansionista, exercida pela cidade sôbre sua periferia, naturalmente seria mais intensa.

Entre 1915 e 1940 os arredores paulistanos são sujeitos a uma série de processos evolutivos, alguns dos quais já se manifestavam no período anterior e que agora ganham corpo e se consolidam; outros agora se instituem. É neste período que se inicia a verdadeira metropolização.

A expansão pròpriamente urbana de São Paulo

No domínio da cidade e de suas circunvizinhanças imediatas verifica-se inicialmente a permanência de uma tendência firmada anteriormente, ou seja a criação de loteamentos espacialmente isolados da cidade. A planta da cidade de São Paulo, organizada pela Comissão Geográfica de São Paulo em 1922 (2), já mostra o arruamento da Vila Maria (Baixa) e Jardim Japão (êstes contíguos entre si). Vila Guilherme, Tucuruvi, Chácara Itaím e Vila Anastácio, todos isolados em maior ou menor grau da porção contínua da cidade. Indianópolis aparece de maneira embionária, com algumas de suas ruas já traçadas. Nossa Senhora do Ó, Casa Verde, Santana, Penha, Vila Gomes Cardim, Vi

la Prudente, Ipiranga e Vila da Saúde continuam núcleos isolados, territorialmente separados do resto da cidade.

Já entre Pinheiros e o bairro da Consolação verifica-se um esbôço de arruamento, que tende a quebrar a solução de continuidade. Entre Perdizes e Lapa surgem a Vila Pompéia e a Vila Romana, que com excessão de algumas interrupções preenchem o vazio anteriormente existente. Por sua vez o espaço existente entre Lapa e Vila Leopoldina é ocupado pelos novos loteamentos Alto da Lapa e Bela Aliança. Algumas áreas vizinhas ao bloco contínuo central da cidade são também arruadas: Pacaembu, Jardim América, Jardim Europa, Jardim Paulista, Alto da Moóca.

A quase totalidade dos novos loteamentos acha-se pràticamente desprovida de edificações, o mesmo verificando - se com grande número de loteamentos antigos: Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Ipiranga, Vila Clementino, Vila Leopoldina, Casa Verde. Constata-se, pois, que o espaço colocado à disposição da expansão urbana de natureza residencial continua superando de muito as necessidades da cidade, permanecendo a especulação imobiliária que já caracterizara o período anterior.

De qualquer forma constatam-se novas tendências e fatos com relação aos loteamentos. Vejamos os mais notáveis:

I- Trechos de várzea em porções mais afastadas do Centro, são ocupadas por loteamentos, que engendrarão bairros residenciais. Trata-se de Vila Maria (Baixa) e de parte de Vila Guilherme. Foi uma experiência infeliz que poderia ter sido evitada, caso a expansão paulistana tivesse se subordinado a alguma regulamentação urbanística séria, o que não foi o caso. A propósito de Vila Maria, Aziz Nacib Ab'Saber assim se manifesta: " O bairro de Vila Maria, em sua porção baixa, é um dos poucos núcleos do organismo urbano paulistano, que nasceu e cresceu em pleno domínio das várzeas (nível de 721-723 m). Foi uma grande e triste aventura a história dêsse bairro, que escolheu mal o seu sítio urbano ..."(3). Làmentavelmente ainda no período que nos interessa, o mesmo erro seria cometido ao se instalar as vilas Independência e Carioca na várzea do Tamanduateí.

II- Surgem os chamados "bairros-jardim" - loteamentos destinados à classe abastada. Êstes foram providos de regu-

lamentação prévia das construções, responsável por sua atual morfologia arquitetônica e estrutura funcional. Trata-se de Jardim Paulista, Jardim América, Jardim Europa, Pacaembu, Alto da Lapa. Em correlação com êstes "bairros-jardim" há por destacar o surgimento de uma grande companhia imobiliária, a "City", responsável pela criação dos mesmos. Trata-se de uma excessão, pois a maioria das iniciativas, no tocante a novos loteamentos, permaneceria nas mãos de empresas menores, responsáveis por lançamentos isolados, sem nenhum planejamento de conjunto.

No caso do Pacaembu convém salientar o que a criação dêste bairro representa em matéria de aproveitamento de um sítio muito acidentado, com grandes declives e acentuada amplitude altimétrica.

III- Nota-se uma valorização do setor Oeste da cidade. A então afastada Vila Leopoldina acha-se pràticamente unida ao centro por uma série de loteamentos.

O excelente "Mapa Topographico do Municipio de São Paulo" da "Sara Brasil S.A.", referente a 1930 (4), nos mostra que alguns aspectos já característicos da São Paulo de 1922 se mantém, tendendo contudo a se atenuar.

O caráter pouco compacto da cidade continua visível, porém a maioria dos antigos bairros isolados se vê ligada entre si ou à cidade por novos loteamentos. Assim, por exemplo, a Penha se acha quase ligada à cidade por uma série de loteamentos, se bem que os vazios não tenham desaparecido totalmente. Entre Moóca e Vila Prudente se estabeleceu o loteamento Parque da Moóca. O Ipiranga se viu ligado ao Cambuci através da Vila Monumento, enquanto se esboça uma ligação entre o Ipiranga e a Vila da Saúde, através da Vila Gumercindo e do Bosque da Saúde; Vila da Saúde por sua vez é ligada à Vila Clementino pelo loteamento Mirandópolis. Através do loteamento Planalto Paulista a Vila da Saúde se liga a Indianópolis, cujo arruamento se completara. Entre o Jardim Paulista e o bairro Chácara Itaim (5) se estabelecera o loteamento Vila Primavera. O arruamento entre Pinheiros e Consolação se torna mais amplo.

A vários dos antigos bairros isolados foram justapostos novos loteamentos, que constituem em certo sentido um pro

longamento funcional dos mesmos, até hoje se caracterizando como tal. Assim, a Penha se vê prolongada a Leste pelas "vilas" Santana, Centenário e Esperança. A Vila Prudente é prolongada ao Sul pelo Parque Vila Prudente. Em tôrno ao Ipiranga surgem Vila São José, Vila D.Pedro I, Vila Heliópolis, Vila Independência. A Indianópolis se justapõe, a Nordeste, a Vila Uberabinha. Ao norte de Pinheiros foi localizado um nôvo bairro-jardim, o de Alto de Pinheiros, por sua vez prolongado na mesma direção pelo de Vila Madalena. Ao sul da Lapa se desenvolveu a Vila Ipojuca (figura no mapa da "Sara Brasil" como Vila Argentina). A Freguesia do Ó se vê ampliada pelo contíguo loteamento de Vila Albertina. A nordeste de Santana é arruado o Chora Menino. Em muitos dos citados casos, tal ampliação territorial dos antigos bairros isolados - através dos novos loteamentos contíguos - constitue em grande parte o fundamento da posterior estruturação de "subcentros" e da área por êles polarizada.

O bonde continua arrojado. Passou a servir um bairro de origem anterior a 1915, a Casa Verde, e foi estendido a vários dos novos bairros: Vila Maria, Heliópolis, Bosque da Saúde, Jardim Paulista, Jardim Europa, Jardim Paulistano, Alto da Lapa (linha Anastácio). Em vários dêstes bairros o bonde precedeu o povoamento, como se pode ver num mapa da "Comissão de Estudos de Transportes Coletivos", referente ao ano de 1934. É o caso de Heliópolis, Bosque da Saúde, Jardins, Alto da Lapa(6). Duas linhas ultrapassam os limites dos últimos loteamentos pròpriamente urbanos: Jabaquara e Cidade Jardim. Esta última se destinava sobremodo ao transporte de interêsse da própria concessionária, que mantinha obras de engenharia civil na área.

Contudo, apesar dos progressos verificados no setor de bondes, o ônibus surge como nôvo veículo de transporte coletivo. Em 1935 já existem nada menos que 62 linhas municipais, número superior ao das linhas de bonde. Várias linhas de ônibus dobravam as de bonde (Avenida, Lapa, Bela Vista, Cambuci, Penha, etc.), que já se mostravam insuficientes face à demanda cada vez maior. Outros ônibus assegurayam a ocupação urbana de áreas que jamais seriam atingidas pelo bonde (Vila Gomes Cardim, Chácara Itaim, Vila Pompéia, Freguesia do Ó, Vila Guilherme, etc.). Finalmente, outras perfaziam trajetos suburbanos; destas nos ocuparemos adiante (7).

A retro-citada planta de 1930 revela a permanência,

em seus traços gerais, de uma característica que marca São Paulo desde fins do século passado. Trata-se da pequena densidade de edificação, apresentada por grande parte da cidade. Alguns dos antigos núcleos isolados ainda se acham esparsamente edificados: Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Vila Clementino, Freguezia do Ó. Outros conheceram uma ocupação razoável: Penha, Ipiranga, Pinheiros, Lapa, Santana. Alguns dos loteamentos novos apresentam um casario esparso, mas difuso por grande parte, ou todo o loteamento: Chácara Itaím, Vila Madalena, Vila Ipojuca (Argentina), Vila Maria Baixa. Mas a maior parte dos novos loteamentos, inclusive daqueles que unem os antigos bairros isolados ao centro, são escassamente edificados; em alguns casos as construções quase inexistem: Jardim Japão, Parque São Jorge, Parque da Moóca, Vila Monumento, Bosque da Saúde, Mirandópolis, Planalto Paulista, Vila Primavera, Jardim Paulista, Jardim Europa, Alto da Lapa, Vila Albertina. Alguns dêstes loteamentos irão se povoar durante o período em estudo, outros permanecerão quase desocupados por muito tempo. Veja-se o caso de Parque da Moóca e Planalto Paulista, que ainda durante a década de 1940 constituíam um verdadeiro vazio entre bairros razoàvelmente ou densamente edificados. A pequena densidade de ocupação urbana da porção mais externa da cidade é atestada, ainda em 1940, pelos índices de densidade demográfica de três subdistritos que se acham em sua maior parte ocupados por loteamentos. Trata-se de Indianópolis, Jardim Paulista e Jardim América, respectivamente com 1.403,9; 3.754,7 e 4.529,2 hab/km^2 naquele ano, índices realmente baixos se considerarmos que os citados subdistritos pràticamente não encerravam mais áreas rurais.

A razão lotes urbanos/edificações urbanas indica que a especulação imobiliária continua desenfreada. Aliás, também em função de aspectos que serão examinados adiante, chega-se à conclusão que a mesma estava no auge. Um elevado número de lotes urbanos compreendidos no âmbito já anteriormente conquistado, em têrmos esquemáticos, pela cidade, é desviado de sua finalidade teórica, qual seja a de assegurar a expansão urbana. Os terrenos se vêem artificialmente valorizados. A falta de lotes disponíveis, desviados que são para a especulação, e o seu alto custo obrigam grande parte dos novos moradores a se estabelecerem em áreas mais afastadas. Desta forma, a especulação imo

biliária desenfreada é um dos principais fatôres a provocar o desenvolvimento da expansão suburbana de natureza residencial, que na fase anterior apenas se esboçara.

Um outro importante impulso gerador de subúrbios residenciais se originou da grande ampliação do parque industrial na faixa de várzeas e terraços fluviais percorrida pela ferrovia Santos - a - Jundiaí (e parcialmente pela Sorocabana). A mesma continuava a constituir a área mais procurada pelos estabelecimentos industriais desejosos de se instalar na própria cidade de São Paulo. No período anterior as indústrias haviam se interessado sobretudo pelas porções próximas às estações; agora os trechos intermediários passaram a ser intensamente ocupados. O mapa da "Sara Brasil" de 1930 mostra o colar quase contínuo de indústrias que se estabelecem entre a Lapa e um pouco além da estação do Ipiranga. Além de indústrias, grandes armazéns também optaram por êste sítio.

Lucila Hermann, ao estudar a via radial São João - Água Branca - Carlos Vicari - Guaicurus - Trindade, retrata a valorização que conheceu a faixa compreendida entre a avenida Água Branca (hoje Francisco Matarazzo) e a linha das duas ferrovias (8). Através de análise da evolução dos valôres locativos, a autora observa o seguinte com relação ao período 1914 / 1924: "Na Avenida Água-Branca, enquanto o lado de numeração ímpar conserva a mesma tendência, paralela á de 1914-4:100$000 - a zona de numeração par acentua um desenvolvimento extraordinário de valorização - 18:500$000 - quando a média anterior era 209$000, definindo assim claramente nessa radial uma área ecológica cujos característicos ressaltarão muito em breve" (9). Adiante referindo-se ao período 1924/1934 Lucila Hermann observa: "Mantem-se a valorização extraordinária da Avenida Água - Branca, tendo como causas principais: a abertura de chaves de estrada de ferro, com o desenvolvimento das vias ferreas Paulista e Sorocabana, de grande alcance comercial; o desenvolvimento industrial, em todo o lado par , devido a facilitação de despachos de mercadorias trazido pelas chaves; construção das grandes fabricas Matarazzo, com valor locativo de 300:000$000 e Cortume Franco-Brasileiro com valor de 200:000$000, bem como outros menores no lado par. No lado impar encontramos um estacionamento de valores ..." (10).

Ora, a intensa implantação industrial ao longo das

ferrovias convidava os operários a se estabelecerem em tôrno das estações ferroviárias sitas fora da cidade, onde poderiam adquirir terrenos, ou alugar casas, a preços mais razoáveis - enquanto se beneficiavam de um meio de transporte rápido e de preço acessível entre local de residência e local de trabalho.

O surgimento do "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos"

Até aqui nos ocupamos em apreciar o desenvolvimento que, de 1915 a 1940, a cidade conheceu em seu âmbito pròpriamente urbano, compreendendo a extensão territorial balizada externamente - de modo esquemático - pelos antigos bairros isolados. Passemos a examinar o desenvolvimento da porção externa a esta área, porção esta, que por antítese podemos considerar suburbana.

Uma das características mais marcantes do desenvolvimento suburbano é o aparecimento em grande escala da função residencial, antes apenas embrionária. Já salientamos atrás, que a suburbanização residencial foi propiciada, em grande parte, pelo modo como se desenvolvia a cidade. Especulação imobiliária exagerada expulsando, por assim dizer, uma parcela da população funcionalmente urbana para fora da cidade, e industrialização junto às ferrovias tornando vantajosa a fixação residencial de operários junto às estações externas à cidade. Em ambos os casos, aliás largamente superpostos, a suburbanização residencial abrange sobretudo pessôas de categoria sócio-econômica modesta. Todavia, uma parcela não desprezível, se bem que minoritária, da classe média e mesmo da abastada procura o exterior da cidade para o estabelecimento de sua morada. Trata-se sobretudo de alguns grupos estrangeiros, apreciadores do ambiente campestre da zona suburbana, que ainda lhes oferece terrenos maiores por um preço acessível, possibilitando a construção de casas em meio a jardins. É o caso de anglo-saxônicos e alemães, que se instalam na área do Brooklyn, e de alemães no Tremembé. No conjunto da população suburbana, êstes grupos de categoria sócio-econômica mais elevada não passarão contudo de minoria.

Os moradores suburbanos em potencial encontravam já em 1930 em tôrno de São Paulo um cinturão vasto, se bem que descontínuo, de loteamentos, que por

todos os quadrantes se estendia para além dos mais afastados "bairros isolados". A maioria de tais loteamentos surgira a partir de 1922, eis que na planta dêsse ano apenas poucos figuram.

O mapa da "Sara-Brasil", de 1930, infelizmente restrito ao município de São Paulo mostra a verdadeira profusão de loteamentos que circundava a cidade, mais numerosos em suas vizinhanças imediatas, mas aparecendo ainda de modo expressivo em porções afastadas do município, como na área limítrofe com Mogi, onde já figuram Vila Silva Teles (centro do atual subúrbio de Itaím), e Vila Romanópolis (idem de Ferraz de Vasconcelos, área então pertencente ao município da Capital).

Aparecem no mencionado mapa de 1930 os seguintes loteamentos: Vila Pirituba, Vila Comercial, Vila Pereira Barreto e Vila Palmeiras na área de Pirituba, Itaberaba, Vila Santa Maria ao norte da Freguezia do Ó e Casa Verde; Vila Amália, Vila Aurora, Vila Mazzei, Vila Cachoeira, Vila Germinal, Guapira, Vila Nilo no domínio do "Tramway da Cantareira"; Vila Pedro II, Vila Pedrosa, Vila Ede, Vila Medeiros, Vila Gustavo, Vila Brasil, Parque Edu Chaves, entre a mencionada ferrovia e os bairros de Vila Guilherme e Vila Maria. Entre a Penha e São Miguel aparecem vários loteamentos, entre êles Vila Mesquita, Vila Londrina, Jardim Piratininga, Vila Rui Barbosa, Jardim Matarazzo. No domínio da Central do Brasil ("linha tronco", a variante ainda não havia sido construída) destaca-se na porção mais próxima à cidade o grupo de loteamentos Vila Arincaduva, Vila Matilde, prolongados a Sudeste pelas "vilas" Eutalia, Dalila e Talarico. Mais a Leste, ao longo da Central, figuram Vila Ré, Vila Santa Tereza. Adiante, os "povoados - estação" de Itaquera e Lajeado se vêem estendidos por expressivo loteamento. Entre ambos surgiram os loteamentos Vila Progresso e Parada Quinze. No quadrante Sudeste do município aparecem Vila Nova Manchester, Vila Carrão, Vila Regente Feijó, Vila Formosa, Chácara Mafalda, Vila Santa Clara. Junto à divisa do município de São Bernardo, nas proximidades de São Caetano, aparecem Vila Bela e Vila Alpina. Ao sul do Ipiranga e a sudeste do Vila da Saúde acham-se arruados Vila das Mercês, Vila Brasilina, Vila Moraes, Vila Água Funda. A oeste do rio Pinheiros figuram: Cidade Jardim, Butantã, Caxingui, Vila Gomes, Presidente Altino. Ao norte do Tietê, entre Osasco e Pirituba já existem os loteamentos

Vila Remédios, Vila Jaguara e Vila Mangalot.

Note-se que nesta enumeração apenas citamos os mais expressivos, dentre os loteamentos que já se achavam efetivamente arruados, eliminando muitos para não alongar a relação, e não mencionando os que se achavam em projeto, muito numerosos no quadrante Sudeste, mas cujo nome já figura no mapa: Vila Rica, Vila Ema, Sapopemba, etc. Por outro lado, nos ativemos ao município de São Paulo, convindo salientar que o cinturão de loteamentos ultrapassa os limites do mesmo e cobre importantes porções de municípios vizinhos, como veremos adiante.

O surgimento dêsse extenso "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos" constitui outra característica marcante do período 1915/1940. O mapa da "Sara-Brasil" de 1930 mostra a escassez de ocupação da maior parte dos loteamentos, apresentando em geral não mais de uma ou duas dezenas de casas. Alguns, de localização mais privilegiada - junto às ferrovias-, conheceram melhor sorte. Na realidade êsse imenso cinturão excedia várias vezes as necessidades imediatas e próximas da Capital, que pelos motivos já examinados não ocupava de modo intenso sequer os vários loteamentos abrangidos no âmbito pròpriamente urbano. É interessante notar, que a especulação imobiliária, por um lado expulsava parte dos moradores potenciais da cidade para a periferia externa, enquanto por outro lado aqui encontrava novo campo de ação, provocando tal proliferação exagerada e desordenada de loteamentos.

Antonio Rocha Penteado atribue o surgimento dêstes loteamentos ao aumento dos impostos territoriais, assim se manifestando a propósito: "O aumento dos impostos territoriais veio onerar sobremaneira as grandes propriedades, do que resultaram numerosos loteamentos e, em conseqüência, a proliferação de uma grande quantidade de "vilas" suburbanas, quase tôdas tìpicamente residenciais e habitadas por operários ou modestos funcionários públicos, cujas atividades são exercidas na Capital" (11). Sem dúvida a mencionada majoração fiscal se acha ligada à valorização fundiária, provocada de uma parte pela pressão exercida pela cidade sôbre sua periferia, e de outra parte grandemente ampliada pela especulação imobiliária, graças à qual havia sempre um gigantesco mercado comprador, formado por pessoas que adquiriam terrenos sòmente pela assegurada valorização, que lhes permitiria auferir grandes lucros na revenda.

Poder-se-ia argumentar a favôr dêsses loteamentos suburbanos:que êles preparavam o caminho para a futura expansão paulistana. Na realidade,nem a tal destino os mesmos se prestaram adequadamente. Sendo criados, arruados e loteados ao sabor de interêsses dos capitalistas interessados, sem se inscreverem em nenhum plano conjunto, viriam a causar sérios problemas urbanos futuros. Veja-se,por exemplo,o caso dos loteamentos que se estenderam entre a estrada de Santo Amaro e o rio Pinheiros: quase todos foram arruados em tabuleiro de xadrez, contudo suas plantas são completamente discordantes; além disto as ruas de Vila Olímpia e de Chácara Santo Antonio são incrìvelmente estreitas, mesmo considerando a época em que foram instaladas. Conseqüentemente,o tráfego da atual avenida Santo Amaro,já próximo do ponto de saturação, não poderá ser desdobrado por nenhuma rua paralela naquele lado. Repete-se,no caso,o problema oferecido pela radial Rangel Pestana - Celso Garcia, só que agora provocado numa época, em que tais êrros deveriam ter sido evitados.

Uma característica interessante,do "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos" da época,é o de ter ultrapassado os limites municipais, abrangendo trechos expressivos de municípios vizinhos. Três municípios se destacam nêste particular: Guarulhos, São Bernardo e Santo Amaro.

A divisa de Guarulhos foi atingida por dois loteamentos paulistanos: Parque Edu Chaves e Vila Nilo. Quase contiguamente a êstes, no município vizinho,se localizava o de Vila Galvão.

Contiguamente à divisa de São Bernardo fôra implantado o loteamento Vila Bela, já esparsamente edificado em 1930. Êste loteamento se encontra junto ao aglomerado de São Caetano com o qual já na ocasião não apresentava solução de continuidade; esta contudo se verificava entre Vila Bela,e o loteamento paulistano já arruado mais próximo, qual seja o Parque da Vila Prudente. O fato sugere a existência de intensas relações entre São Caetano e Vila Bela, que devem ter presidido pelo menos o desenvolvimento inicial dêste bairro: tem-se a nítida impressão que o mesmo constitue um prolongamento de São Caetano. As divisas intermunicipais começavam a perder seu sentido.

Santo Amaro foi o município mais abrangido pelo "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos". Indianópolis se

estendia até a divisa, através de seu prolongamento Vila Helena, e no município vizinho se sucediam uma série de loteamentos, que uniam São Paulo à Santo Amaro, destacando-se Campo Belo e Brooklin Paulista. Mais a Leste, quase sem vinculação funcional com a cidade de Santo Amaro, surgiam a Vila Parque Jabaquara, Vila Santa Catarina e outros loteamentos.

Em outros municípios vizinhos, sobretudo Mogi das Cruzes e Parnaíba, também foram implantados loteamentos residenciais suburbanos, mas em menor escala.

Como já tivemos oportunidade de mencionar, os loteamentos excediam em muito a demanda efetiva, representada pelos residentes suburbanos em potencial. Êstes tinham à sua escolha uma imensa variedade de loteamentos, nas mais diferentes localizações. Assim, é fàcilmente explicável, que alguns loteamentos tenham mais ràpidamente conhecido uma efetiva ocupação urbana do que outros. Em alguns casos o próprio comércio imobiliário é responsável por tal desenvolvimento diferencial. É o caso por exemplo de Vila Heliópolis, òtimamente situado entre Ipiranga e São Caetano, mas onde apenas algumas dezenas de casas foram construídas e vendidas pelo loteador, nunca mais sendo efetuada nenhuma venda. O caso de Cidade Jardim, privilegiado por ser atingido por linha de bonde, era similar. Na imensa maioria dos casos era contudo decisiva a localização do loteamento com relação ao centro da cidade, aos bairros periféricos, às zonas industriais, aos núcleos suburbanos já esboçados, e às vias de circulação.

De acôrdo com a localização assim definida, podemos distinguir os loteamentos que foram efetivamente ocupados durante um estudo, nas três categorias enumeradas a seguir.

I- Loteamentos sitos no domínio do "Tramway de Santo Amaro", única linha de bonde que percorria extensamente a zona suburbana. Apesar da expansão que êste sistema de transporte coletivo ainda conhecera na cidade de São Paulo, êle não se difundiu pelos subúrbios, salvo Cidade Jardim e Jabaquara, êste também no município de Santo Amaro. O "tramway electrico" que já despertara uma vocação de subúrbio recreativo em Santo Amaro, agora proporcionava boas condições para o desenvolvimento suburbano residencial na zona por êle percorrida. Partindo de pleno centro da cidade de São Paulo (Praça da Sé), apresentando

bôa freqüência de horários (cada quinze minutos, já em 1930) e perfazendo o percurso com relativa rapidez, constituía um meio de transporte excelente, para a época (12)

A área entre Indianópolis e Santo Amaro foi ràpidamente sendo ocupada por residências, se bem que esparsas. De qualquer maneira, o município de Santo Amaro se tornava um dos mais ìntimamente vinculados a São Paulo. Em 1933 Santo Amaro já se achava ligado a São Paulo por estrada asfaltada (13), a primeira com que contaram os arredores paulistanos. Esta via veio favorecer ainda mais a ocupação dos loteamentos da zona, mòrmente que esta vinha sendo preferida por alguns setôres da população abastada, que já se utilizava - em escala ainda restrita mas não desprezível - do automóvel para os seus deslocamentos.

As ligações entre São Paulo e o município de Santo Amaro se tornaram ainda mais íntimas, quando neste foi instalado o novo aeroporto comercial destinado a servir São Paulo (Aeroporto de Congonhas). Como corolário do estreitamento funcional de natureza metropolitana, o município de Santo Amaro foi anexado ao de São Paulo em 1934 . Trata-se da única anexação territorial que São Paulo faria até nossos dias.

II- Os loteamentos sitos nos domínios da ferrovia também conheceram uma razoável ou intensa ocupação de natureza residencial. Dentre os mais afastados da cidade, foram os únicos que no período em estudo preencheram suas finalidades teóricas. A suburbanização residencial das faixas ferroviárias se relaciona intensamente, não apenas com o fácil acesso proporcionado por êste meio de transporte, mas também com outros fatôres: 1) a industrialização da orla ferroviária urbana, já referida, 2) a industrialização da orla ferroviária suburbana, igualmente anterior ao período em estudo, mas em acentuação, 3) o equipamento de serviços já oferecidos pelos "povoados-estação". A seguir nos deteremos mais minuciosamente com a suburbanização relacionada à ferrovia.

III- Os loteamentos suburbanos mais próximos à cidade não abrangidos nas categorias anteriores, de modo geral, co -

nhecem também uma ocupação residencial, se bem que relativamente escassa e esparsa, no período 1915/1940. São ligados quase sempre a algum bairro periférico da cidade por estrada de caráter local, prè-existente, sendo o transporte coletivo assegurado por ônibus. Voltaremos ao assunto adiante.

A ferrovia continua a comandar a industrialização suburbana

Como vímos atrás, a ocupação dos loteamentos residenciais suburbanos mais afastados é comandada pela ferrovia. Convém examinar o importante papel dêste meio de transporte mais de perto.

Saliente-se inicialmente, que a rêde ferroviária inter-regional dos arredores paulistanos se viu ampliada por duas novas linhas, a saber:

I- A "variante de Poá" da estrada de ferro Central do Brasil, inaugurada em 1932 (14). Trata-se de linha alternativa, que dobra trecho da linha São Paulo-Rio, da mencionada ferrovia, perlongando esquemàticamente o contacto entre a várzea do Tietê e os terraços e colinas adjacentes. A partir de então,a linha antiga, oficialmente denominada "ramal de São Paulo", passa a ser localmente conhecida por "linha-tronco", por autonímia à novel"variante". Esta, como se verá, imediatamente passa a desempenhar importante papel na expansão suburbana de São Paulo.

II- A linha "Mayrink-a-Santos" da estrada de ferro Sorocabana, completada em 1935 (15). Trata-se de linha transversal, que tangencia o Sudoeste dos arredores paulistanos. Por não ser linha radial, não desempenhou nenhum papel direto na metropolização.

A estrada de ferro, na realidade, não se limitou a orientar a suburbanização residencial, mas, continuou a fazê-lo com relação à suburbanização industrial. Ambos os processos de ocupação suburbana dos arredores de São Paulo assumem grande importância no período 1915/1940. O desenvolvimento de subúr -

bios residenciais, anteriormente apenas incipiente, agora se inicia de modo amplo, e ganha corpo. Já, a industrialização suburbana conhecera um expressivo início no período anterior a 1915, mas o processo se acelera de tal ordem,que o desen - volvimento anterior se nos afigura extremamente modesto.

Ambas as facetas da metropolização dos arredores paulistanos se relacionam entre si,em numerosos casos. A suburbanização industrial é contudo areolarmente mais restrita do que a residencial, contudo nas áreas abrangidas por aquela, a mesma se relaciona com esta. Nos principais subúrbios industriais que se formam, as fábricas antecedem as residências, razão por que convém examinarmos inicialmente o processo de suburbanização industrial.

Como já frizamos acima, as ferrovias continuavam a presidir a localização das fábricas que preferissem por um motivo ou outro se implantar fora da cidade. E motivos não faltavam para que esta preferência fôsse cada vez maior,pois na cidade os terrenos adequados para a implantação industrial, em função da expansão urbana, se tornavam cada vez mais escassos,e conseqüentemente mais caros (16). Isto é verdade sobretudo com relação aos terrenos contíguos às ferrovias,acêrca de cuja valorização e ocupação já nos estendemos atrás.

Ora, a ferrovia continuava a constituir o melhor meio de transporte para a condução de carga, bem como de passageiros. Como veremos adiante, a construção de estradas estaduais e o automobilismo faziam progressos; todavia, mesmo as melhores estradas não eram pavimentadas, e não se prestavam muito bem para transportes pesados e maciços. Por outro lado,a mentalidade ferroviária ainda estava arraigada. Não se concebia,na época,que estabelecimentos de indústria pesada fôssem implantados longe da ferrovia. A localização junto à esta continuava vantajosa às fábricas, pois através de desvios podiam receber a matéria prima e expedir os produtos, Por outro lado a ferrovia constituia excelente meio de condução da mão de obra, pois os trens forneciam o transporte mais rápido e maciço entre a cidade e a periferia externa; nêste particular - enquanto não atingido o ponto de saturação - se tornava cada vez mais eficiente, pois com o desenvolvimento suburbano os "trens de subúrbio" se tornavam sempre mais numerosos, sendo seus trajetos em algumas linhas

estendidos até estações mais afastadas. É ainda graças ao transporte ferroviário que se formarão subúrbios residenciais em áreas mais afastadas da cidade, os quais por sua vez constituirão reserva potencial de mão de obra de que indústrias poderão lançar mão.

Estes últimos fatôres (condução de operários e suburbanização residencial) devem ter favorecido o início da industrialização de Guarulhos, de resto modesta, eis que em 1936 o município contava com 10 estabelecimentos industriais, que empregavam 348 operários (17). A ferrovia, neste caso, não influiu no tocante ao transporte de matéria prima e produtos, eis que o "Tramway da Cantareira" sempre foi deficiente neste particular, sendo mal entrosado com as ferrovias extra-regionais (18). De modo semelhante funcionou o "Tramway Electrico de Santo Amaro" (que em certo sentido encerra características ferroviárias), igualmente impróprio para o transporte de cargas pesadas em escala extra-regional. Contudo, o desenvolvimento que propiciou a Santo Amaro possibilitou a instalação de algumas pequenas indústrias, entre as quais se destacavam, já em 1924 uma fábrica de calçados e uma de "escadas americanas", que no referido ano ocupavam respectivamente 320 e 120 operários (19).

Em vários casos, de resto, a industrialização suburbana das margens ferroviárias foi favorecida pelo desenvolvimento anterior que as mesmas conheceram. Note-se que alguns "povoados-estação" já contavam com uma ou outra fábrica. Ora, é notória a tendência de indústria atrair indústria, quer através de inter-relações funcionais a ligar diferentes ramos (ou diferentes etapas produtivas do mesmo ramo), quer através do equipamento energético ou de serviços que as primeiras geraram, quer ainda através das reservas de mão de obra atraídas para o local pelas primeiras.

Faz-se mister apresentar ressalvas. Em Caieiras, por exemplo, um dos principais centros industriais suburbanos do começo do século, o parque fabril já existente não apenas deixou de atrair novos estabelecimentos, mas pràticamente o impediu, em vista de sua natureza. Com efeito, para abastecer sua fábrica de papel em matéria prima, a "Companhia Melhoramentos" passara a adquirir tôdas as terras confinantes para aí desenvolver a silvicultura, não havendo sequer espaço disponível para outras empresas aí implantarem suas fábricas. O contrário se verificou

em São Miguel, onde se instalou a importante indústria "Nitro - Química", cuja montagem teve início em 1935 (20). Ora , apenas três anos antes fôra inaugurada a "variante de Poá" (21). O povoado de São Miguel (ex-aldeamento indígena, como se recorda)na ocasião se restringia a um grupo de casas que circundava o largo da igreja, com insignificante prolongamento pelas estradas de acesso (22), pouco mais do que havia no tempo do aldeamento. A citada indústria aí encontrou um excelente sítio para sua implantação: terreno grande e plano, limitado de um lado pela novel ferrovia, à qual era ligada por desvio, e de outro lado pelo rio Tietê, que garantia o abastecimento de água, necessária em grande quantidade nas indústrias químicas. O fato de o local ainda não ter conhecido nenhum desenvolvimento, neste caso específico, ao invés de ser desfavorável ,era conveniente em virtude dos fétidos resíduos gasosos expelidos pela fábrica, que poderiam provocar problemas em áreas já habitadas.

Num exame regional da industrialização suburbana verificada entre 1915 e 1940, desponta nìtidamente a faixa do município de São Bernardo cortada pela ferrovia, especìficamente o trecho compreendido entre a divisa de São Paulo e o aglomerado Estação São Bernardo (que passou a se denominar Santo André no decorrer do citado período). A faixa São Caetano-Santo André é a única porção dos arredores paulistanos a se transformar em verdadeira "zona industrial suburbana" durante o período em causa. A mesma se destaca pelo grande número de indústrias que aí se estabelecem, pelo tamanho das mesmas, e pela diversidade de ramos industriais.

Dados estatísticos do município de São Bernardo ,referentes a 1938 mostram a notável evolução que conhecera o parque industrial da comentada faixa. Naquêle ano São Caetano contava com 69 fábricas que ocupavam 8.127 operários, e correspondiam a um capital empregado de 114.981:257$000; para Santo André as cifras correspondentes são respectivamente: 72; 7.661; 86.600: 712$000 (23)

Ao contrário do período anterior, os estabelecimentos industriais não se restringiam às proximidades das estações, já ocupadas, mas passaram a se perfilar ao longo da linha, ocupando grandes extensões da várzea e de baixos terraços fluviais. Trata-se de tipo de localização, encerrando características de "sítio" e de "posição geográfica" (em escala local), que se tor

nara a mais comum na própria cidade de São Paulo. O transporte de carga dos estabelecimentos industriais se fazia predominantemente através de desvios ferroviários. Neste sentido, o trecho São Caetano-Santo André se estruturava como prolongamento funcional e morfológico da faixa industrial de beira-linha de São Paulo, não obstante a solução de continuidade ainda existente entre o Ipiranga e a divisa municipal.

Raul de Andrada e Silva, em seu trabalho publicado em 1941, nos fornece uma excelente descrição, que - referindo-se ao final do período evolutivo que ora apreciamos - ilustra o acima afirmado:

> "O viajante que parte de S.Paulo no rumo de Santos, pela "São Paulo Railway", observa em ambos os lados da estrada de ferro aspectos de vida industrial já muito desenvolvida.
>
> À direita e à esquerda, sucedem-se os grandes armazéns e depósitos, erguem-se muros de fábricas, junto ao limite da linha férrea, e quando a perspectiva se amplia, percebem-se ao longe os vultos das chaminés dos bairros industriais: Braz, Moóca, Ipiranga. Além da estação dêste nome, vai desaparecendo o panorama industrial, substituido por extensão de terrenos ainda vazios, à espera de ocupação. Veem-se, apenas, manchas mais ou menos afastadas de casas isoladas ou em grupos reduzidos, localizados nos bairros extremos da Capital.
>
> Mas, logo adiante, à entrada do município de Santo André, o panorama industrial é de novo anunciado por dois grandes estabelecimentos, à esquerda, fábricas das Indústrias F.Matarazzo, à direita a fábrica de louças da firma Barros Loureiro. Reproduz-se aquela sucessão de fábricas e armazéns, menos compacta agora, até atingir-se a estação ferroviária de Santo André"(24).

Uma das principais indústrias a se estabelecer na faixa ferroviária do município de São Bernardo foi a "General Motors do Brasil S.A.", com sua linha de montagem de automóveis. Trata-se, aliás, de fábrica que inicialmente se estabelecera na cidade, e que a seguir - por necessitar de mais espaço - para aí se transferira, processo êste que posteriormente se tornaria cada vez mais freqüente. Penteado cita o caso: "A General Motors

do Brasil S.A. estabeleceu-se no Brasil em 1925, instalando- se no bairro da Moóca, na Capital paulista. Não tardou que sua direção verificasse que face ao desenvolvimento do automobilismo em nosso país, necessário se tornava ampliar as instalações. Em 1927 iniciou-se em São Caetano do Sul a construção de novo edifício, onde às vantagens que procurava aliava-se a da proximidade da Capital. Foi então adquirido um terreno de 100.000 m^2, confrontando de um lado com a ferrovia e de outro com a estrada que liga São Caetano do Sul a Santo André" (25). Esta indústria ilustra muito bem o quanto era conveniente instalar-se estabelecimentos fabris exatamente junto à ferrovia que unia São Paulo a Santos: "As peças e acessórios, como os veículos desmontados, são desembarcados no pôrto de Santos e chegam até à fábrica através da "E.F.Santos - Jundiaí ..." (26).

Outra importante indústria,a se estabelecer também em São Caetano,é a fábrica de rayon das "Indústrias Reunidas Reunidas Francisco Matarazzo S.A.", que, como já se aludiu no capítulo anterior, em 1926 foi estabelecida no local onde anteriormente funcionava uma fábrica de sabão e de velas, e que fôra adquirida pela mencionada emprêsa em 1918 (27). Como no caso da"G.M.", a fábrica de rayon auferia grande vantagem da localização junto à ferrovia que conduz tanto ao interior quanto ao pôrto. Veja-se novamente a manifestação de Penteado a respeito: "No que se refere às matérias primas, êsse setor da "I.R.F.M." depende de regiões muito diversas: não apenas do interior do Estado (de onde vem o algodão), mas do Rio Grande do Norte (sal marinho) e do estrangeiro (enxôfre)..." (28). Por outro lado, o estabelecimento se beneficiava da contigüidade dos rios Tamanduateí e dos Meninos,que lhe fornecem a água necessária aos processos industriais (29).

O mesmo trinômio ferrovia-terreno grande e plano- curso d'água caracteriza também o sítio de implantação industrial de fábrica congênere à citada,qual seja o estabelecimento da "Rhodia" em Santo André, inaugurado já em 1920 (30), e igualmente sito entre a estrada de ferro e o rio Tamanduateí. Aliás, o mencionado trinômio (importante quanto à vizinhança do rio à alguns ramos industriais)caracteriza quase tôda a faixa São Caetano - Santo André, uma vez que o Tamanduateí e a ferrovia correm quase que paralelamente, pouco se distanciando entre si, valorizando destarte os terrenos intermediários.

Além das indústrias citadas, várias outras de grande importância se estabeleceram na faixa São Caetano - Santo André, na época em estudo. Citemos algumas, dentre as que mais se destacam, seguidas do ano de sua fundação (31): metalúrgica Ligdgerwood, 1819 (Santo André), fábrica de material de construção "Fichet E.S.Hautmont", 1923 (Santo André), fábrica de condutores elétricos e pneus "Pirelli", 1923 (Santo André), "Companhia Brasil Mineração Metalúrgica", 1925 (São Caetano)," Laminação Nacional de Metais", 1933 (Utinga), "Moinho Fanucchi", 1936 (Santo André), fiação e tecelagem "Tognato", 1937 (Santo André) "Moinho Santista", 1937 (Santo André), fábrica de produtos cerâmicos "Matarazzo", 1937 (São Caetano, junto à fábrica de rayon, pertencente à mesma emprêsa).

Em comparação com o que ocorreu na faixa São Caetano-Santo André, a industrialização verificada entre 1915 e 1940 nas demais porções dos arredores paulistanos se afigura modesta. Dos casos já comentados de Guarulhos, Santo Amaro e São Miguel, apenas êste se reveste de uma importância maior. Afora estas três áreas, verificou-se a instalação de duas fábricas de fósforos em Osasco, em 1920 (32), da fábrica de porcelana Mauá, instalada em 1937 na localidade homônima (ex-Estação Pilar), de uma pequena fábrica de adubos e outra igualmente pequena de farinha de ossos em Ribeirão Pires, fundadas respectivamente em 1936 e 1939 (33). Fora do domínio ferroviário, apenas São Bernardo, aposar de completamente suplantada pela vizinha Santo André, conhece uma certa industrialização, se bem que modesta e quase restrita a um ramo, o da fabricação de móveis. Em 1938 o distrito de São Bernardo (correspondente aos atuais municípios de São Bernardo do Campo e Diadema) possuia 37 estabelecimentos industriais que ocupavam 1.551 operários, com um capital empregado de 4,040:300$000 (34). Compare-se comas cifras referentes a São Caetano e Santo André apresentadas atrás, para se constatar a notória inferioridade de São Bernardo. Voltaremos ao caso adiante.

O que teria provocado a hegemonia de São Caetano-Santo André no desenvolvimento industrial suburbano, em detrimento dos demais eixos ferroviários que cortam os arredores paulistanos? Alguns fatôres já ficaram entrevistos na exemplificação. Na realidade a faixa São Caetano - Santo André foi beneficiada pela coexistência de uma série de fatôres favoráveis. Procura-

remos enumerar os que se nos afiguram como tendo sido mais de - cisivos:

I- O fato de a área ser cortada precisamente pela ferrovia que une São Paulo a seu pôrto a favoreceu decisivamen - te, pois constitue vantagem não apresentada pelos demais eixos ferroviários. Já vimos como a "General Motors" e a fábrica de rayon "Matarazzo" dependiam de matérias pri - mas provenientes do exterior. Na realidade muitas indús trias apresentavam tal dependência. Note-se que a indus- trialização brasileira ainda estava em sua fase inicial, não tendo ainda se estruturado a integração técnica ho je existente; conseqüentemente muitos estabelecimentos dependiam até da importação de peças componentes de seus produtos.

II- A presença, em grande extensão linear, do trinômio ferro via - terrenos grandes e planos rejeitados pela expansão residencial - curso fluvial, constituíu outro fatôr favo rável, que se combinou areolarmente ao supra-citado. Pa- ra a maioria dos ramos industriais é suficiente o binô - mio ferrovia - terreno grande e plano, razão por que am- bas as margens da ferrovia, entre São Caetano e Santo An- dré constituíam ótimos sítios de implantação industrial. As condições a que nos referimos nêste ítem caracterizam também dois outros eixos ferroviários suburbanos: a li - nha Sorocabana, e a "variante de Poá" da Central, ambas localizadas próximas ao contacto entre os baixos terra - ços fluviais e a várzea, a distância razoável do rio Tie tê. O fato de estas áreas terem sido menos valorizadas pelas indústrias provàvelmente se prende, sobretudo, à não ocorrência das outras circunstâncias que favoreceram a á rea São Caetano - Santo André. Por outro lado, os terre - nos da várzea do Tietê são menos propícios à ocupação, que os mais enxutos sitos ao longo do Tamanduateí.

III- A própria evolução industrial pioneira da faixa São Cae- tano - Santo André pode explicar a continuação do proces so, não sòmente devido as relações funcionais que se po- deriam estabelecer, mas devido ao equipamento energético e reservas de mão de obra que iam se formando. A propósi to dêste aspecto nos referiremos adiante, ao tratar da suburbanização residencial.

IV- Segundo a opinião de Raul de Andrada e Silva, a anterior colonização em São Caetano teria favorecido a industrialização da área: "O concurso de mão de obra estrangeira, facilitado pela localização de imigrantes, em S.Caetano, em fins do século XIX, muito concorreu para o progresso industrial da região. É sabido que o estrangeiro europeu, vindo de regiões onde a indústria é uma antiga forma de atividade econômica encaminha-se, com mais facilidade que os nacionais, para o trabalho industrial, em que revela em geral, mais aptidão e disciplina"(35).

Idêntica opinião expende Penteado: "A mão de obra, a princípio, foi conseguida no próprio local tal como aconteceu em São Miguel Paulista e Guarulhos, com a vantagem de lá existir um forte núcleo de italianos e seus descendentes, mais habilitados para as atividades industriais do que os elementos nacionais" (36).

Não há dúvida que o contigente estrangeiro, composto sobretudo por italianos, fixado no município de São Bernardo através dos núcleos coloniais de São Caetano e São Bernardo (como vimos em outra parte) deve ter constituído uma condição favorável à industrialização de São Caetano e Santo André. Não sabemos, contudo, se chegou a ser um fatôr de implantação industrial muito importante. Indiscutìvelmente o foi na industrialização inicial da vila de São Bernardo, onde inclusive a iniciativa da instalação das várias pequenas fábricas coube a colonos e seus descendentes, como veremos adiante.

A ferrovia e a suburbanização residencial. Do "povoado-estação" ao "subúrbio-estação"

Já nos referimos ao fato, que durante o período 1915-1940 tem início efetivo o desenvolvimento suburbano de caráter residencial. Este processo já assume apreciável dimensão nesta fase, formando-se expressivos subúrbios residenciais, ao mesmo tempo que os subúrbios industriais vêem nascer e se expandir em tôrno de si conspícuas áreas residenciais operárias.

Como já vimos, a suburbanização residencial é igualmente comandada em sua orientação espacial pela ferrovia, pelo

menos no tocante às porções dos arredores paulistanos mais afastadas da cidade. A área de Santo Amaro constitue excessão, por ser a única a contar com um meio de transporte ainda melhor que a ferrovia, qual seja o "Tramway Electrico".

A medida que o desenvolvimento suburbano ao longo das ferrovias se acentua,é aumentado o número de trens, o que por sua vez constitue um estímulo para que um número cada vez maior de pessôas estabeleça sua residência nas imediações das estações ferroviárias suburbanas. Em 1930 a situação com relação a trens de subúrbio era a seguinte nas diferentes linhas (37):

I- "Inglêsa" (Santos a Jundiaí): 12 trens entre São Paulo e Pirituba, 18 entre São Paulo e São Caetano, dos quais 16 prosseguiam a Estação São Bernardo (Santo André),sendo que dêstes, 7 prosseguiam até Mauá. Nove dos citados trens estabeleciam a ligação direta entre Pirituba e o município de São Bernardo, atravessando tôda a cidade de São Paulo, cortando assim a principal zona industrial urbana e a congênere suburbana.

II- Central do Brasil: 8 trens entre São Paulo e Mogi. O pequeno ramal da Penha fôra extinto, pois,com a instalação de bondes elétricos a êste bairro,se havia tornado desnecessário. Esta linha cortava em seu trecho urbano os bairros industrializados de Brás e Belém, sendo o acesso aos mesmos facilitado pela estação inicial (Norte,hoje Roosevelt) e por algumas paradas intermediárias.

III- Linha-tronco do "Tramway da Cantareira": Dias úteis: 14 trens entre São Paulo e Tremembé, dos quais 9 prosseguiam até Cantareira. Aos domingos havia 2 trens a mais até o Tremembé. A maioria dos trens passava pela "variante do Horto", que havia sido inaugurada em 1928 (38), e que servia o Horto Florestal e vizinhanças.

IV- Ramal de Guarulhos do "Tramway da Cantareira": Dias úteis: 15 trens entre São Paulo e Tucuruvi, dos quais 14 prosseguiam até Guarulhos. Aos domingos 17 trens atingiam a Vila Galvão,onde se desenvolvera notável função turística, mas apenas 10 dos mesmos seguiam a Guarulhos.

V- Sorocabana: apenas 3 trens entre São Paulo e São João (hoje São João Novo). Esta ferrovia não desenvolvera ainda a sua vocação natural de instrumento de expansão su -

burbana, pois apesar do porlongar a faixa industrial entre a cidade e a Lapa, apenas tinha uma estação no trecho, qual seja a de Barra Funda. Por incrível que isto possa parecer, a Sorocabana não tinha estação na Lapa, já importante bairro periférico. Assim sendo, a ferrovia servia mal para a eventual condução de operários das fábricas compreendidas no citado trecho, e conseqüentemente não os atrairia - por ora - a fixar residência ao longo da linha.

Já nos referimos por várias vezes ao fato de que nos principais subúrbios industriais que se formavam (São Caetano, Utinga, Santo André, São Miguel, em menor escala Osasco), as fábricas precediam o estabelecimento residencial maciço. Mas os operários eram paulatinamente atraídos ao lugar, pela conveniência oferecida pelo custo relativamente baixo dos terrenos e pela vizinhança das fábricas. Estas às vezes, através da construção de vilas operárias, incentivavam o processo. Isto já se dera no período anterior, como se viu, em Caieiras, Várzea e Estação São Bernardo. No período em exame isto se verifica, por exemplo, em São Miguel, onde a "Nitro-Química" construiu entre outras a "Vila Americana", que hoje constitue uma das porções mais centrais do populoso subúrbio. Finalmente, com o equipamento urbano que surgia (comércio elementar, serviços públicos, etc.), acabava por se fixar nos subúrbios industriais um apreciável contingente demográfico que aí apenas residia, e que exercia atividades profissionais alhures: em outro subúrbio, ou - em maior número - em São Paulo. Assim os subúrbios industriais passam paulatinamente a acumular a função, secundária ainda mas expressiva, de subúrbio - dormitório.

Penteado sintetiza o processo: "Uma vez deslocada a sede do estabelecimento fabril, outro problema aparecia: o da moradia para a mão-de-obra. Dêste modo, não apenas muitas fábricas, como verdadeiras "vilas" operárias passaram a existir na área suburbana, muitas destas últimas criadas pelas próprias emprêsas industriais. E dentro em breve, passaram a ser os subúrbios paulistanos os fornecedores da mão-de-obra para as indústrias que ainda permaneceram na cidade" (39).

Na faixa São Caetano - Santo André a mencionada aquisição da função residencial de subúrbio - dormitório surgiu durante o período 1915-1940. Recorramos novamente ao estudo de

Raul de Andrada e Silva, que nos revela a propósito de Santo André: "A S/A. Moinho Santista que possue uma fábrica de tecidos, construiu 200 casas operárias, destinadas a famílias de 2 ou 3 membros e alugadas a preços mais baixos ... É um meio de fixar os trabalhadores naquêle estabelecimento" (40). Mas a maior parte das habitações surge graças à iniciativa individual dos moradore suburbanos. Ainda em Santo André: "As habitações operárias em geral, agrupam-se em bairros ou "vilas", fora do centro da cidade, mas não muito afastadas" (41). A função de subúrbio-dormitório fica patente em outra afirmativa de Raul de Andrada e Silva, cujo trabalho data de 1941, e portanto retrata a fase final do período em pauta: "Entre São Paulo e Santo André há um contingente circulante de mão de obra, cuja estimação estatística não pudemos fazer por falta dos dados necessários... Os trabalhadores que vêm de São Paulo, em menor número, trazidos às vezes pelos próprios patrões, empregam-se em funções especializadas (mecânica, carpintaria, tecelagem, etc....). É mais elevado o número dos que procuram a Capital, ou porquê lhes falte trabalho em Santo André, quando se trata de simples operários, ou porquê esperam alcançar melhor salário quando se trata de mão de obra especializada" (42).

Em São Caetano igualmente se fixaram pessôas que trabalhavam em São Paulo, provàvelmente em proporção superior a Santo André, dada a maior proximidade. Veja-se o caso do local de residência dos operários de uma indústria do Ipiranga (Usina Santa Olímpia Ltda.), pesquisada por volta de 1940 por um grupo de sociólogos: de 201 operários entrevistados, 27 residiam em São Caetano, um em Utinga e um em Santo André" (43).

A concentração na faixa São Caetano - Santo André de um número de operários superior às necessidades locais de mão de obra, constituía, convém novamente insistir, um estímulo para uma ulterior expansão do já expressivo parque industrial. Raul de Andrada e Silva relata a propósito: "Para as indústrias de Santo André, a mão de obra não constitue um problema. As fábricas contam com operariado mais do que suficiente, por enquanto. Há pouco tempo, desejando um industrial montar fábrica de tecidos naquela cidade, procurou saber se podia dispor de mão de obra local bastante. O sindicato dos tecelões promoveu, ...,uma chamada de todos os operários dêsse ramo industrial, sindicalizados ou não. Acorreram algumas centenas de operários, muitos dos

quais estavam para ir procurar trabalho na Capital (44).

Cabe salientar que a faixa São Caetano - Santo André além de se tornar a principal zona industrial suburbana se tornava também a zona suburbana mais populosa. Como expressivo corolário dêsse desenvolvimento, verifica-se em 1938 a transferência da sede do município de São Bernardo para Santo André (45).

A fixação suburbana de residência não se restringe a núcleos prèviamente industrializado; trata-se de processo areolarmente muito mais amplo e mais generalizado. Vários trechos lindeiros a ferrovias, não dotados de fábricas, conheceram um expressivo desenvolvimento suburbano de cunho residencial, formando-se em tôrno de suas estações autênticos subúrbios - dormitório.

A área cortada por ambas as linhas do "Tramway da Cantareira" se distinguiu neste particular. Aí não chegara a se desenvolver uma industrialização significativa, salvo em Guarulhos onde o fato contudo se afigurava modesto. A zona da Cantareira já se havia estruturado de uma maneira geral em súbúrbio recreativo, hospitalar, de equipamento (abastecimento de água à cidade) e em menor escala militar (quartel e invernada da força pública). A função residencial irá se sobrepor às citadas, suplantando-as, apesar da expansão que estas conhecem.

O mapa da Sara-Brasil S.A. de 1930 nos mostra que já em 1930 os loteamentos sitos no domínio do "Tramway da Cantareira", tais como Chora Menino (hoje Santa Teresinha), Tremembé, Tucuruvi, Vila Mazzei, Guapira, apresentavam uma certa edificação. Estes contrastavam neste particular com os loteamentos da mesma área sitos a maior distância da ferrovia: Lauzanne Paulista, Vila Gustavo, Parque Edu Chaves, etc., muito menos ocupados, quando não inteiramente vazios.

Uma contagem de passageiros efetuada pelo "Tramway da Cantareira" em alguns dias do ano de 1939, escolhidos a título de amostragem, retrata a natureza funcional da zona suburbana da Cantareira (46). Os resultados da contagem revelam, entre outros fatos, a notória supremacia de desenvolvimento suburbano ao longo do "ramal de Guarulhos", com relação ao verificado na linha - tronco. Em dois dias úteis, 10 e 14 de agôsto, viajaram pelo ramal de Guarulhos respectivamente 4.516 e 4.455 passageiros, enquanto na linha-tronco as cifras correspondentes se restringem a 1.544 e 1.715 (47). Compreende-se fàcilmente o fato, pois o

ramal de Guarulhos é mais extenso e atinge um aglomerado anti - go (que lhe empresta o home), enquanto a linha-tronco, além de ser mais curta, se desenvolve em grande parte através de áreas já vetadas ao desenvolvimento residencial: reservas florestais (Horto Florestal e Parque da Cantareira) e invernada da Força Pública. A contagem dos embarques e desembarques verificados durante o dia útil . 10 de agôsto de 1939 na estação inicial(Tamanduateí) revelou o seguinte:

I- Linha-tronco: 58,7% dos passageiros provenientes desta linha desembarcaram entre 6 e 9 horas, enquanto 62,6%dos embarques se verificaram entre 16 e 20 horas.

II- Ramal de Guarulhos: 72,5% dos passageiros provenientes desta linha desembarcaram entre 6 e 9 horas, enquanto 77,6% dos enbarques se verificaram entre 16 e 20 horas (48).

Êstes dados nostram o papel desempenhado pela ferro - via,de conduzir pessoas (na maioria trabalhadores) do subúrbio à cidade pela manhã, e de trazê-las de volta à tarde. Tal flu - xo de transporte retrata nìtidamente o papel de subúrbio - dormitório que a zona da Cantareira representa. Note-se que os embarques e desembarques afora os citados períodos se dispersam por todo o dia. No sentido inverso ao acima apontado o movimento é mínimo. Assim,entre 6 e 9 horas osembarques na estação Tamanduateí correspondem apenas a,respectivamente,9,9% e 4,8%(linha-tronco e ramal de Guarulhos) do total de embarques diários em direção aos subúrbios (49).

Outro aspecto interessante é o seguinte: dos passageiros embarcados nas estações suburbanas da linha-tronco nos dias úteis 10 e 14 de agôsto de 1939, apenas 10,2% se dirigiam a outras estações suburbanas. Os demais se dirigiam às estações urbanas ou ao centro da cidade (através da estação Tamanduateí). No ramal de Guarulhos a mencionada cifra se reduz a 6,2% (50). O fato retrata a inexistência(ou precaridade) de complementaridade funcional entre as diferentes porções suburbanas da linha, característica comum em zonas suburbanas residenciais: um subúrbio não supre as deficiências do outro em matéria de marcado de trabalho ou de equipamento comercial ou de serviços. Todos dependem da cidade (centro ou bairro periférico, Santana, no caso).

Voltando a considerar o desenvolvimento suburbano residencial em suas linhas gerais, cabe frizar, que uma vez atraído pelas ferrovias (o que como vimos constitue o caso dominante), o mesmo com escassas excessões é polarizado pelas estações existentes . A razão é óbvia, pois nos trechos ferroviários compreendidos entre as mesmas tôdas as vantagens oferecidas pela ferrovia a moradores em potencial se anulam completamente. Se uma indústria em tal localização pode efetuar seus transportes ferroviários através de desvios,o mesmo não ocorre com os passageiros, que não podem tomar o trem em movimento. Acrescente-se ainda,que na época em questão as ferrovias mostravam-se pouco inclinadas a ampliar demasiadamente o número de estações suburbanas. O "Tramway da Cantareira" era o mais versátil neste particular, eis que instalou estações e paradas bastante próximas umas das outras; em se tratando de ferrovia apenas devotada ao transporte suburbano podia fazê-lo , pois não havia tráfego inter-regional a respeitar.

Falamos no parágrafo anterior em "escassas excessões" à concentração do habitat suburbano em tôrno das estações. Possìvelmente o caso da Vila Romanópolis (hoje centro da "cidade" de Ferraz de Vasconcelos) seja o mais significativo. O loteamento fôra instalado às margens da "Central do Brasil", entre as estações Lajeado (hoje Guaianazes) e Poá. Parece que alguns moradores já se haviam estabelecido aí na esperança de que no local em breve seria instalada uma estação, o que contudo não se verificou. Finalmente a própria companhia imobiliária responsável pelo loteamento acabou por construir a estação por sua conta (51). Havia se invertido no caso a seqüência do processo verificado nos outros "subúrbios-estação". O empenho do loteador na construção da estação, comprova a importância da ferrovia como instrumento do desenvolvimento suburbano. É provável que a emprêsa loteadora antes de tomar tal iniciativa tenha encontrado dificuldade na venda dos lotes.

Ao que tudo indica, a existência dos "povoados-estação", formados anteriormente a 1915, deve também ter contribuido para atrair moradores aos loteamentos estabelecidos em seu derredor. Êstes povoados encerravam pelo menos um modesto equipamento comercial, consistente na pior das hipóteses de uma venda e de um botequim. É pouco, mas a maioria dos loteamentos nem isso apresentava. A atração inicial de novos moradores,por

sua vez teria provocado a expansão do citado equipamento,compor tando uma ampliação quantitativa e qualitativa, o que por sua vez tornava o nascente subúrbio sempre mais atraente ao estabelecimento residencial. Tal poder de polarização de pequenos povoados, aparentemente desprezíveis, irá se revelar mais tarde em vários casos com outras características de localização.

De qualquer forma ,nota-se uma tendência de maior desenvolvimento em tôrno das estações ferroviárias mais antigas , onde o referido povoado já existia, em detrimento dos loteamentos estabelecidos em tôrno de estações mais recentes. Veja- se o caso da estação Quinze de Novembro, da Central do Brasil, inaugurada em 1926 (52), sita entre Itaquera e Lajeado (hoje Guaianazes), ambas contemporâneas à instalação da ferrovia. Enquanto os loteamentos contíguos a esta se povoavam, em Quinze de Novembro, ainda por volta de 1945 eram "em pequeno número as habitações" segundo testemunho de Aroldo de Azevedo (53). O caso da já citada Vila Romanópolis (hoje Ferraz de Vasconcelos)sita entre Lajeado e Poá é semelhante.

Em alguns (poucos) casos os loteamentos que se desenvolvem em função da estação ferroviária não se dispoem contiguamente a ela, mas a alguma distância. É o caso de Pirituba, onde as proximidades da estação apenas recentemente foram loteadas , mas onde já em 1930 se desenvolveram e se encontravam em fase de ocupação inicial os loteamentos "Vila Pirituba" e "Vila Pereira Barreto", a certa distância da estação ,respectivamente a Oeste e a Leste. Em Utinga,os terrenos baixos sitos entre a estação e o rio Tamanduateí foram desprezados em favor de uma colina próxima,onde hoje se situa o centro comercial da localidade. Entrevêem-se como fatôres provocadores do deslocamento:a estrutura e a especulação imobiliárias, que por qualquer razão de ordem não geográfica não retalharam as terras contíguas à estação, e problemas de sítio urbano. Caieiras e Itaim (E.F.C.B.) constituem dois outros casos que se assemelham respectivamente a Pirituba e a Utinga. Trata-se contudo de subúrbios que sòmente conhecerão um maior desenvolvimento suburbano residencial no período seguinte.

Nos "subúrbios-estação" (sucessores,em geral, dos"povoados - estação") tende a se esboçar um zoneamento funcional muito simples: junto à estação concentram-se o comércio e a prestação de serviços, na maior parte dos casos apresentando um de-

senvolvimento modesto e limitado. Em tôrno estende-se a área residencial (54). Nesta raramente podem ser distinguidas, por enquanto, subdivisões areolares correspondentes a diferentes camadas sócio-econômicas, eis que predominam largamente as residências operárias. As casas melhores pertencem em geral a comerciantes ou profissionais liberais que exercem suas atividades no local. Estas se destacam entre as demais por tamanho e aparência, mas difìcilmente chegam a se agrupar (por enquanto, repetimos) em verdadeiras áreas funcionais. Os subúrbios industriais, òbviamente, apresentam mais uma área funcional: a industrial, em geral sita junto à ferrovia, estendendo-se ao longo da mesma (de forma descontínua) no caso dos subúrbios que conheceram uma industrialização diversificada (São Caetano, Utinga, Santo André, até certo ponto Osasco). Nos "subúrbios - estação" que encerram também a função hospitalar (Estação Juqueri, Mandaqui, Guapira, Gopoúva) o zoneamento funcional se caracteriza, òbviamente, também pela presença de uma área, geralmente extensa, ocupada pelas instalações hospitalares.

A polarização em tôrno das estações provocava o desdobramento da área urbanizada (na faixa suburbana) em forma de colar, característica esta que ainda guardam as porções mais afastadas da área metropolitana de São Paulo, muitas das quais ainda não alcançadas pelo desenvolvimento suburbano industrial e residencial no período 1915/1940. Note-se, que durante o mesmo os trechos: da Sorocabana além de Osasco, da Santos-a-Jundiaí além de Pirituba, da "variante de Poá" além de São Miguel, pouco foram afetados neste período pelo mencionado desenvolvimento, pouco se transformando neste intervalo de tempo. De qualquer forma a ferrovia estruturara as linhas mestras do desenvolvimento suburbano, o que iria repercutir de maneira capital no posterior desenrolar dos processos de metropolização.

O papel secundário-embora significativo-da circulação rodoviária

Durante o período 1915-1940 desenvolve-se o automobilismo; êste anteriormente ainda se circunscrevera à fase das provas esportivas, em que grandes façanhas foram cometidas: a primeira travessia de automóvel entre São Paulo e Santos efetuada

em 1908 por Antonio Prado Júnior, e que durou nada menos que dois dias, bem como a viagem efetuada pelo conde Lesdain entre o Rio e São Paulo, na qual gastou trinta e seis dias (55).

Agora contudo o automobilismo se firma. Veja-se o aumento do número de automóveis licenciados no município de São Paulo, em seus limites de 1940 (incluindo portanto Santo Amaro nos anos anteriores):

1917: 1.760 automóveis de passeio
1924: 6.623 " " "
1929: 13,655 " " "
1940: 22.739 " " " (56)

Os automóveis, conquanto encontrassem facilidade em circular pelas ruas da cidade, nos primeiros tempos dela não conseguiam sair em demanda dos arrabaldes, salvo a custa de inúmeros sacrifícios. Veja-se a dificuldade que enfrentou a primeira viagem a Santos, supra referida; no entanto tratava-se da estrada que maior número de melhoramentos havia conhecido na fase pré-ferroviária, sendo a única que chegara a ser transitada por diligências. É fácil de se imaginar os obstáculos representados pelas demais antigas estradas, que haviam sido trafegadas no máximo por carro de boi, e cuja conservação fôra relaxada, uma vez perdida a sua função.

A apontada deficiência seria corrigida, sobremodo durante a década de 1920, durante a qual foram construídas diversas estradas. Um mapa de 1927 revela a existência de uma razoável rêde de estradas municipais, a maior parte, contudo, apresendo poucos melhoramentos técnicos, como se pode ver em tabela constante do referido mapa (57), Mas as principais iniciativas couberam ao Estado, na ocasião presidido pelo Dr. Washington Luís Pereira de Souza, autor do lema: "governar é abrir estradas".

São construídas uma série de estradas extra-regionais, das quais as mais importantes irradiavam de São Paulo: a São Paulo-Minas se desenvolvia através de Jundiaí e Campinas, até onde foi concluída já em 1921; a São Paulo - Mato Grosso atingia Itu em 1922, passando por Osasco, Barueri, Parnaíba e Pirapora, no mesmo ano a São Paulo - Paraná alcançava São Roque, passando por Cotia; simultaneamente a São Paulo - Rio chegava em Jacareí, passando por São Miguel, Suzano e Mogi das Cruzes (58). Em 1923 é franqueada ao trânsito público o "Caminho do Mar", estrada en-

tre São Paulo e Santos (via São Bernardo), que havia sido construída em 1920 por Rudge Ramos, que a explorou durante os três anos intermediários (59). Em 1927 inaugurava-se a estrada São Paulo - Bragança, que passava por Juqueri (60).

Em escala regional, estas novas estradas seguiam o traçado dos antigos caminhos de tropa, contudo delas divergiam em escala local. O afastamento do antigo traçado foi grande sobretudo nas estradas São Paulo - Minas Gerais e São Paulo - Mato Grosso. Ambas em sua porção mais próxima à cidade não aproveitaram nenhum trecho do antigo caminho. Isto também se verificou com a estrada São Paulo - Rio de Janeiro, que contudo foi locada a maior proximidade do antigo caminho, estendendo-se a uma distância variável entre um e três quilometros, ao norte dêste (61). As demais estradas aproveitaram trechos dos antigos caminhos, desprezando-os em outros. Note-se que nem a "Estrada do Vergueiro", que das antigas estradas era a melhor, foi integralmente aproveitada. Entre São Paulo e São Bernardo apenas o trecho entre Moinho Velho e o bairro dos Meninos (hoje Rudge Ramos) o foi. Não obstante, os outros trechos da estrada do Vergueiro acabaram sendo também utilizados, mas pelo tráfego lindeiro. De qualquer modo, saliente-se que novamente se manifesta a inconstância dos itinerários em escala local, já habitual nos tempos pré-ferroviários. Uma antiga tendência se vê, portanto, consolidada.

As estradas estaduais de São Paulo se notabilizaram por serem as melhores do Brasil naquela época, apresentando algumas características marcantes: presença de marcos quilométricos, fixação das beiras por erva-cidreira, etc. No entanto suas características técnicas se nos afiguram completamente deficientes se as avaliarmos em função dos padrões atuais: não eram pavimentadas, eram relativamente estreitas, e apresentavam rampas às vezes bastante fortes, bem como curvas de pequeno raio. Nos trechos serranos (sobretudo naquele em que a estrada de Bragança atravessa a serra da Cantareira) estas condições negativas se acentuavam. Tudo isto constituía séria restrição ao confôrto (poeira e irregularidades no leito), velocidade (rampas, curvas e irregularidades no leito), visibilidade (poeira) possibilidade de ultrapassagem (largura, rampas, curvas), desgaste e desarranjos (irregularidade no leito). Muitas destas restrições importam em reduzida capacidade de vazão, em elevado custo de

transporte. As condições das estradas municipais eram em geral semelhantes ,ou mesmo piores que as encontradiças nas estaduais , a que acabamos de nos referir.

As rodovias (estaduais e municipais) radiais a partir de São Paulo constituíam eixos viários potencialmente colocados à disposição da expansão(de cunho suburbano) da cidade que tanto crescia. Note-se que as mesmas cortavam grandes extensões dos arredores paulistanos, que por estarem afastados da ferrovia ainda não haviam conhecido um desenvolvimento suburbano de monta. Todavia, as mencionadas estradas estaduais não desempenharam papel de destaque no aludido processo durante todo o período em estudo, mesmo na década de 1930,quando tôdas já estavam concluídas. Nem o farão ainda durante a década de 1940. A circulação rodoviária não irá por enquanto servir de instrumento ao desenvolvimento de novos subúrbios (salvo nas vizinhanças imediatas da cidade), mas servirá de meio de transporte supletivo e complementar ,a auxiliar o desenvolvimento suburbano processado nas faixas ferroviárias.

Por que neste período as estradas radiais, e a circulação rodoviária, ainda não assumem o papel de agentes de expansão metropolitana?

Um complexo de fatôres interrelacionados o explica.Um dos motivos principais é, sem dúvida,o seguinte: quando a circulação rodoviária ganhou corpo, já estava estruturado o arcabouço suburbano de São Paulo já se tendo formado diversos "subúrbio-estação"; êstes através de suas fábricas e equipamento urbano continuaram a polarizar o desenvolvimento suburbano.

Por outro lado, as ferrovias, não obstante os progressos de automobilismo, continuavam a ser o melhor meio de transporte. É possível que as más condições técnicas da rodovia, no tocante à restrição a velocidade e alto custo do transporte, tenham valorizado ainda mais as qualidades da ferrovia. De qualquer forma estas continuavam a ser o mais barato, rápido e maciço meio de transporte suburbano de passageiros, bem como de cargas. Ainda não se concebia indústria - pelo menos no tocante a grandes estabelecimentos - sita longe da ferrovia; assim sendo, as novas indústrias continuavam a se implantar junto à linha férrea, continuando com isto a atrair a suburbanização residencial também às proximidades da mesma.

Saliente-se ainda que sobretudo uma estrada de ferro, a Santos - a Jundiaí tornava-se uma via cada vez mais útil à su

burbanização residencial de operários, em função do seu trecho urbano que percorria a principal faixa industrial da cidade; êste como se recorda, conhecia um constante incremento pela instalação de novas fábricas.

Não cremos que a escassa participação das estradas como instrumentos de metropolização se deva à sua reduzida capacidade de vazão. Com efeito, esta não impediria o início do processo, pois apenas se manifestaria mais tarde. Veja-se que apenas após 1940 as estradas começaram a denotar os primeiros sintomas de saturação, mas em função do tráfego extra-regional.

Um fato notório é que a população de classe abastada não participava do processo de suburbanização residencial, excessão feita de alguns casos isolados e dimensionalmente restritos: área do Brooklyn e Tremembé. O fato se nos afigura paradoxal, se considerarmos que antes da metropolização de São Paulo, a residência suburbana era apreciada pela aristocracia paulistana (chácaras), apesar de não se contar com bons meios de transporte na época; agora que a classe abastada pode contar com o automóvel, repele a residência suburbana. Mesmo as reprêsas (entrementes se construíra também a do Rio Grande, hoje "Billings") não conseguiam atrair a classe abastada para a fixação de suas residências. A questão envolve problemas de mudança de hábito, mentalidade, composição étnica da população e outros que não cabe analisar aqui. É possível que as características técnicas das estradas, no que tange à restrição ao confôrto, tenham também influido negativamente; pelo menos é certo que não convidavam à utilização diária.

Não foi por falta de iniciativas imobiliárias que a suburbanização da classe abastada não se tenha verificado. A importante emprêsa imobiliária "Auto-Estradas" criou o loteamento "Interlagos" às margens da reprêsa do Guarapiranga, visando esta camada social, que procurava atraír com "slogans" de "futura cidade-satélite de São Paulo", e através da melhoria das condições rodoviárias locais. O empreendimento, como se pode constatar, ainda hoje não passou do estágio de especulação imobiliária.

Em todo o caso, a não participação da classe abastada no processo de suburbanização residencial constitue com certeza um dos fatôres a explicar o modesto papel das estradas no processo. Isto porque na época apenas as pessoas abastadas tinham capacidade financeira para adquirir e manter automóvel. Assim

sendo ,êste veículo não participou, pelo menos de modo expressivo, da expansão metropolitana. A participação da rodovia se limitou no tocante à condução de pessôas, aos ônibus.

Como já dissemos, a circulação rodoviária passou a funcionar predominantemente como meio de transporte supletivo e complementar à ferrovia, como tal contribuindo ao ulterior desenvolvimento dos 'subúrbios-estação'. A mesma subordinação se verificou com relação ao "Tramway Electrico de Santo Amaro",meio de transporte que encerra algumas características de ferrovia.

Por um lado a circulação rodoviária serviu à complementação de itinerários em três 'subúrbios-estação": São Caetano, Santo André e Pirituba. Foram criadas linhas de ônibus, que partindo das respectivas estações demandavam as áreas residenciais ("bairros" ou "vilas") mais afastadas dos mesmos. Da estação de São Caetano partiam ônibus para os bairros Monte Alegre, Vila Barcelona e São Vicente; da de Santo André para Vila Pires , Vila Assunção e outras porções periféricas do subúrbio. Da estação de Pirituba partiam os ônibus para Vila Pirituba.(62). A função principal dêsses ônibus era complementar o trajeto feito por ferrovia; seu ponto inicial ficava junto à gare e seus horários coincidiam com as partidas e chegadas de trens. Era de se ver como os passageiros provenientes da ferrovia se apressavam em desembarcar,para conseguir um lugar no "auto-bonde", os retardatários teriam que seguir a pé. A própria existência destas linhas estação suburbana - periferia do subúrbio retratam a dimensão que São Caetano e Santo André já haviam alcançado. Os ônibus sem dúvida propiciaram a expansão dêstes "subúrbios-estação" para áreas bastante afastadas da estação.

Além de complementar itinerários, os ônibus passaram a dobrar trajetos estabelecidos pela ferrovia. Com efeito, os principais "subúrbios-estação" passaram a ser ligados a São Paulo também por ônibus. Em 1935 já havia as seguintes linhas, que partiam do centro ou de bairros periféricos de São Paulo: Pirituba (Vila Pereira Barreto), Chora Menino (hoje Santa Teresinha), Tremembé, Parada Inglêsa, Tucuruvi, Jaçanã (ex-Guapira), Guarulhos, Capuava (via São Caetano, Utinga e Santo André), Osasco, Barueri(via Quitaúna e Carapicuiba) (63), Entre 1935 e 1939 foram ainda estabelecidas mais duas linhas,destinadas respectivamente a São Miguel e Vila Matilde (64).

A freqüência de horários destas linhas se nos afigu-

ra modesta, se a compararmos com a situação atual; porém é altamente significativo que os principais "subúrbios-estação" dentre os mais afastados eram ligados a São Paulo por um número de ônibus diários muito superior ao que estabelecia a ligação entre a Capital e as antigas vilas que ficaram fora do domínio ferroviário: Juqueri, São Bernardo, Itapecerica, Embu, Cotia, Parnaiba ...Em 1935 corriam 45 ônibus diários (em cada sentido) entre São Paulo e Santo André passando por São Caetano, 42 entre São Paulo e Santo Amaro, 22 entre São Paulo e Osasco; entre São Paulo e Guarulhos havia ônibus de meia em meia hora. Ora, enquanto isto entre São Paulo e as antigas vilas que contavam apenas com o ônibus para seu transporte coletivo, as viagens eram pouco numerosas: 17 entre São Paulo e São Bernardo, 14 entre São Paulo e Itapecerica, 9 entre São Paulo e Embu, 3 entre São Paulo e Cotia, 1 entre São Paulo e Parnaíba, 1 entre São Paulo e Juqueri (65).

O acima visto retrata novamente o quanto o desenvolvimento suburbano das porções mais afastadas dos arredores paulistanos se circunscreveu ao domínio geográfico das ferrovias: além de contarem com o trem para os transportes em massa de migrantes pendulares, já conseguem alimentar um serviço de ônibus -intenso para a época. Enquanto isto, com a excessão parcial de São Bernardo, as antigas vilas sitas fora do referido domínio mantém escassas relações com São Paulo.

Como conseqüência do que vimos de expôr, as primeiras estradas inter-municipais a serem pavimentadas em tôrno de São Paulo não foram os trechos iniciais de nenhuma das estradas estaduais, mas precisamente duas estradas que dobram ligações estabelecidas por ferrovia (e pelo "Tramway de Santo Amaro"). Trata-se das estradas que unem São Paulo a Santo Amaro, e São Paulo a Santo André. A primeira já se achava asfaltada em 1933, como vimos, e o calçamento da segunda já era dado como "pràticamente concluido" em 1937 (66).

O desenvolvimento do serviço de ônibus entre São Paulo e "subúrbios-estação" nos leva à conclusão, que tais núcleos-gerados através da ferrovia - conheceram a partir de certo ponto um desenvolvimento acelerado, não mais acompanhado pela correspondente expansão dos serviços de "trens de subúrbio". Os citados serviços eram paulatinamente ampliados, mas parece que ficavam sempre a dever ao desenvolvimento suburbano que propiciavam.

Com efeito, entre 1930 e 1939 os trens suburbanos diários entre São Paulo e Mogi das Cruzes passaram de 8 a 18, computando- se na segunda cifra também a variante de Poá, entrementes entre - gue ao tráfego, tendo-se ainda criado trens com trajeto parcial. Entre São Paulo e Pirituba os trens passaram de 12 a 15 e entre São Paulo e Santo André de 16 a 22; na Sorocabana o número de trens suburbanos passa de 3 a 8. Durante o mencionado período, o "Tramway da Cantareira" representa a nota discordante diminuindo o número de viagens diárias: Tremembé, de 14 a 11, e Guaru - lhos, de 15 a 10 (67). Provàvelmente esta retração se relacione- como causa ou como efeito-com a grande expansão que conheceu o serviço de ônibus naquela área.

Além de suplementar o transporte ferroviário no tocante à sua capacidade de vazão, os ônibus ainda passaram a ser de grande utilidade aos "subúrbios-estação", por servirem a áreas que se desenvolviam a maior distância da estação, como por exemplo a porção intermediária entre São Caetano e Santo André. Por outro lado, os ônibus entre São Paulo e "subúrbios-estação" passavam, na porção urbana de seu trajeto, por bairros periféricos de São Paulo que não podiam ser atingidos por trem. Note-se, que de tais bairros paulistanos, apenas os de Santana e Lapa se desen - volveram em tôrno de estação ferroviária (68). Assim sendo os "trens de subúrbio" constituíam ótimo meio de transporte ao centro de São Paulo e à faixa industrial de beira-linha, mas não à porção central de bairros como Penha, Ipiranga e Pinheiros (êste sito completamente fora do domínio ferroviário). Através dos referidos ônibus puderam se estruturar relações funcionais entre os "subúrbios-estação" e tais bairros. Estão no caso a que acabamos de nos referir as seguintes ligações: Penha-Guarulhos, Penha-São Miguel, Penha-Vila Matilde, Ipiranga-São Caetano e Santo André, Pinheiros-Osasco. Estas relações iriam assumir grande importância: o papel de "sub-centro" que vários bairros passaram a assumir nelas repousam em grande parte.

Já vimos atrás o quanto eram escassas, ainda em 1935, as relações entre São Paulo e as antigas vilas marginalizadas pela ferrovia. Na realidade esta situação ainda iria perdurar por certo tempo.

São Bernardo, apesar de seu desenvolvimento nìtidamente inferior ao de São Caetano e Santo André e outros "subúrbios-estação", constitue a única das citadas vilas que se beneficiou

de crescimento demográfico e desenvolvimento econômico durante o período 1915-1940. Iniciava-se o processo que transformaria São Bernardo em subúrbio paulistano. Acreditamos que isto se deva sobremodo a dois fatôres:

I- A grande proximidade de Santo André, um dos maiores e mais antigos subúrbios industriais de São Paulo, deve por extrapolação areolar ter favorecido São Bernardo, ainda mais que esta vila constituía não desprezível reserva de mão de obra, uma vez que fôra sede do principal núcleo oficial de colonização. A migração pendular cedo foi tornada possível, pois já em 1925 era inaugurada a linha de ônibus que liga São Bernardo a Santo André (69).

II- São Bernardo possuía um potencial endógeno de desenvolvimento. Trata-se da laboriosa e empreendedora colonia italiana e ítalo-brasileira, aí formada em função da estudada e supra-referida colonização oficial. Este contingente humano teve participação ativa na criação de uma série de pequenos estabelecimentos fabrís-tecelagens, mas sobretudo fábricas de móveis - que aí surgiram; os dois mencionados ramos, em 1937 ocupavam respectivamente 330 e 501 operários (70). Os nomes de família ostentados pelas emprêsas retratam a mencionada participação: Corazza, Setti, Ronchetti, Pelosini, Miolaro, Copede, Gerbelli, Zoboli, Bruni, Luchesi & Rocco, Tosi, Giglio ... (71).

Para se ter uma idéia das características apresentadas na ocasião pelas demais vilas, vejamos a impressão causada por Itapecerica a um jornalista que a visitou em 1934:

"Entramos na cidade, que é pobre e sem alinhamento às 11 horas da manhã. Nas ruas raramente se encontra um transeunte. Sobre os passeios estreitos que servem de degraus às casas de taipa, cachorros dormem pacificamente ao sol. Nenhuma manifestação de atividade. As portas estão fechadas e as janelas também..."

"As casas eram quasi todas de um só pavimento e de paredes de taipa. Houve um tempo em que se apresentavam tôdas cobertas de musgo. O prefeito atual - ao que nos informaram - é que intimidou os proprietários a dar-lhes uma pintura. Por que vivendo na roça, deixavam as casas fechadas e ao abandono, pois só vinham à cidade nas quatro festas religiosas do ano. Dessa forma o abandono se acentuava, e a cidade apresentava o aspecto de uma ruina" (72).

O jornalista acrescentou um depoimento do prefeito: "... Mas isto por aqui tem andado ao abandono. E de tal forma a população se acostumou a êste estado de coisas que não falta quem me acuse por vários projetos de progresso ..." (73).

Ora, sente-se pela narrativa, que Itapecerica em nada fôra afetada pela expansão metropolitana de São Paulo. Continuava um povoado caipira. Infelizmente não encontramos depoimentos referentes às vilas de Juqueri, Embu, Cotia e Parnaíba. Poderemos generalizar? Acreditamos que sim, tendo em mente como estas localidades se apresentavam ainda por volta de 1950. Certamente se assemelhavam em suas linhas gerais a Itapecerica.

Por que as citadas vilas não se tornaram novos polos da expansão suburbana durante o período em estudo? Afinal, dispunham do equipamento urbano mínimo que tanto valorizara os "povoados - estação", e agora contavam com estradas "carroçáveis" (como se dizia então) e o serviço de ônibus uma vez instalado podia fàcilmente ser expandido. Acreditamos que aos fatôres já referidos com relação à circulação rodoviária em geral, podemos acrescentar - como fatôr negativo específico no caso - a distância relativamente grande da Capital, a que se acham localizados. Com efeito, a mencionada distância equivale àquela que medeia entre São Paulo e os "subúrbios-estação" mais afastados; e o que ainda é razoàvelmente próximo por ferrovia, não o é por ônibus, mòrmente através de estradas que apresentam as comentadas restrições à velocidade. Queremos crer, que, se as vilas de Juqueri, Itapecerica, Embu, Cotia e Parnaíba fôssem mais próximas a São Paulo, teriam já entre 1915 e 1940 polarizado um certo desenvolvimento suburbano.

Se a circulação rodoviária não serviu de instrumento à formação de subúrbios relativamente afastados, o mesmo não acontecia com a vizinhança imediata de São Paulo. Tanto é, que em 1935 os seguintes loteamentos residenciais suburbanos já se achavam ligados à cidade por ônibus: Piqueri, Itaberaba, Vila Santa Maria, Vila Esperança, Vila Carrão, Vila Formosa, Vila Zelina, Butantã (74). Entre 1935 e 1939 foram atingidos ainda o Jardim Popular, a Vila Jaguara e o Imirim (75). Os ônibus, neste caso, constituíam (até hoje o são) o único meio de transporte coletivo existente, e como tal propiciaram a ocupação dos loteamentos servidos, processo que se desenvolveu durante a década de 1930 através da construção de casas operárias, ora esparsas,

ora mais concentradas. Destarte os núcleos urbanizados em surgimento repetiam o que no período anterior se verificara com os "bairros isolados": Santana, Penha, Vila Prudente, Ipiranga, Pinheiros, Freguesia do Ó, e alguns outros. Podemos designar os núcleos surgidos nos mencionados loteamentos por" subúrbio-loteamento", uma vez que sua implantação precisa - em escala local - não se deu em função de nenhuma polarização determinada por algum elemento geográfico, mas se deve tão sòmente ao fato de uma determinada área - e não alguma área vizinha - ter sido loteada e vendida em primeiro lugar, ou com maior promoção publicitária. Cabe uma observação: neste caso e em vários outros a expressão "subúrbio" não chegou a se generalizar no consenso popular, que por sinal encerra - no caso paulistano - um conceito muito confuso a respeito.

Em comparação com os "subúrbios-estação", os "subúrbios-loteamento" se caracterizam por apresentar uma polarização interna menos acentuada. As vantagens oferecidas pelo ônibus não se concentram em tôrno de um ponto, como acontece com a estação ferroviária, mas se dispersam ao longo da rua ou estrada percorrida. Os pontos de parada são múltiplos. O equipamento comercial que surge tende a uma dispersão linear, ao longo do trecho da rua ou estrada que o ônibus percorre no interior do"subúrbio-loteamento" O ponto-final do ônibus constitue o maior pólo em potencial, pois a êle afluem os moradores de tôda a porção mais afastada do subúrbio, não alcançada pelo veículo. Uma certa concentração de comércio e serviços tende a se verificar ali; todavia, com o crescimento do subúrbio a linha de ônibus acaba por ser prolongada, surgindo semelhantes pólos mais para a frente, firmando-se assim a tendência à dispersão linear a que aludimos.

Convém salientar, que os ônibus que se dirigiam aos "subúrbios - loteamento" não partiam do centro de São Paulo, apesar de tentativas iniciais neste sentido (76), mas tinham seu ponto de partida em bairros paulistanos. O mesmo acontecia com algumas das linhas de ônibus que se destinavam a"subúrbios-estação", como aliás já acenámos atrás. Entre 1935 e 1939 eram os seguintes os bairros paulistanos de onde partiam ônibus suburbanos (77):

Santana (linha do Imirim)
Penha (linhas de Guarulhos, São Miguel, Vila Esperança, Jardim Popular e Vila Matilde)

Tatuapé (linha de Vila Carrão)
Belém (linha de Vila Formosa)
Moóca (linha de Vila Zelina)
Pinheiros (linhas de Butantã, Osasco-Quitaúna e Barueri)
Lapa (linhas de Vila Pereira Barreto, Piqueri - depois denominada Moinho Velho , Vila Jaguara)
Água Branca (linha de Itaberaba)
Barra Funda (linha de Vila Santa Maria)

Nestes bairros os moradores suburbanos, que se serviam dos aludidos ônibus, tinham que fazer baldeação para outra condução (bonde ou ônibus) a fim de atingir a cidade. Como vários dos aludidos bairros já eram bastante industrializados (Belém, Moóca, Lapa, Água Branca, Barra Funda), é de supor que grande parte dos moradores suburbanos trabalhassem nas indústrias dêstes bairros. De qualquer modo, através da interrupção de viagem que provocava, o sistema suburbano de ônibus constitue mais um fator a conferir uma vocação de centralidade a alguns bairros periféricos paulistanos, que posteriormente iriam evoluir ao status de "sub-centros", destacando-se neste particular: Penha, Pinheiros, Lapa, e em menor escala Santana.

Como foi visto, no tocante à metropolização, a circulação rodoviária no período 1915-1940 se limitou a contribuir como meio de transporte complementar e supletivo a um ainda maior desenvolvimento dos "subúrbios-estação", e a propiciar o desenvolvimento de "subúrbios-loteamento" a pequena distância da cidade.

Contudo, ao longo das estradas dos arredores paulistanos se formou neste período uma infra-estrutura de transporte e de pontos de polarização, que irá, ao lado das ferrovias, comandar o processo de metropolização no período seguinte. Para além do "cinturão dos subúrbios-loteamentos" (que constitue parte do "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos"), as principais estradas caracterizam as porções contíguas como faixas propícias à futura expansão suburbana. Os ônibus destinados a Itapecerica, Embu, Cotia, São Bernardo, São Miguel e outras localidades constituiam meio de condução, que posteriormente encorajaria a fixação dos primeiros moradores nos loteamentos ribeirinhos.

A circulação rodoviária em geral - inclusive a de caráter extra-regional - provoca durante o período 1915-1940 o surgimento e reativamente de diversos pequenos povoados ao longo

das estradas. Trata-se de povoados funcionalmente relacionados ao trânsito pelas estradas; contém postos de gasolina, botequins, restaurantes, vendas. Os mais expressivos dêstes povoados se situam em entroncamentos rodoviários de certa importância. Nos mesmos, a concentração do tráfego torna de vantagem óbvia a localização daqueles estabelecimentos, enquanto aí também se verifica o entrosamento da circulação local com a regional. Aí ocorre, por exemplo, a confluência de pessôas (sitiantes, pescadores domingueiros, etc.), vindas das estradas secundárias e que demandam o ônibus, que circula pela estrada principal.

Os principais dêstes povoados, "povoados-entroncamento", a se firmar entre 1915 e 1940 são os seguintes:

Parada de Taipas (hoje subúrbio homônimo no distrito de Jaraguá), no cruzamento da estrada São Paulo - Minas Gerais com a estrada da Parada.

Bairro dos Meninos (hoje Rudge Ramos, um dos dois grandes núcleos urbanos do município de São Bernardo), na bifurcação da estrada de Santos em dois ramais: caminho do Mar e estrada do Vergueiro, vizinhança imediata do entronçamento da estrada de Santos com a de São Caetano e a do Taboão.

Vila Conceição (hoje "cidade" de Diadema) - no cruzamento da estrada de Eldorado com a de Santo Amaro a São Bernardo.

Rio Bonito (hoje subúrbio homônimo no subdistrito Capela do Socorro), no entroncamento da estrada estadual de Engenheiro Marsilac com a "estrada do Clube de Campo".

Taboão (hoje "cidade" de Taboão da Serra, não se trata do mesmo "Taboão" mencionado acima), no entroncamento da estrada de Embu com a de Campo Limpo.

Como já deixamos entrevisto acima, alguns dêstes povoados já existiam anteriormente a 1915, tendo-se originado da circulação "ordinária" pré-automotiva. É o caso comprovado de Bairro dos Meninos e Taboão. Ambos se situam em trechos de estradas, que conservaram seu traçado no decorrer dos tempos.

Já vimos em outra parte dêste trabalho, que Meninos fôra um pouso de tropeiros na fase prè-ferroviária. O francês Houssay, que naquêles tempos viajou montado, de Santos a São Pau-

lo,aí parara a fim de tomar café (78), hábito que no período que nos interessa se generalizou entre os passageiros dos ôni - bus São Paulo - São Bernardo, que aí faziam uma parada um pouco mais prolongada.

O Taboão é citado em 1908,no relatório do projeto ferroviário (não levado a efeito) mencionado no capítulo anterior: "No km. 15, encontra-se a antiga venda do Taboão. N'este logar conhecido, e ponto de todos os viajantes do sertão, ha bifurcação de estradas, seguindo uma para o M'Boy e outra à esquerda dirigindo-se para os bairros de Campo Limpo e do Capão Redondo, onde se ramifica uma rede de caminhos para Santo Amaro, Itape - cerica e o sertão de Juquitiba" (79). Note-se que o relator enfatiza a importância do entroncamento.

Êstes "povoados-entroncamento" eram muito modestos entre 1915-1940; suas casas em alguns casos (Parada de Taipas,Rio Bonito, Taboão) mal atingiam a uma dezena, No entanto encerravam o equipamento comercial mínimo, e neste sentido se assemelhavam aos"povoados-estação", os quais já estavam se transformando em subúrbios, o que com os "povoados-entroncamento" se verificaria apenas mais tarde. Voltaremos ao assunto quando estudarmos o próximo período.

Os desenvolvimentos verificados no meio rural dos arredores paulistanos

Se a expansão da metrópole através da criação de subúrbios industriais e residenciais,constitue o traço marcante do período 1915-1940, não são contudo de se desprezar os importantes desenvolvimentos verificados no meio rural dos arredores paulistanos. Entendemos aqui por "meio rural" o conjunto de atividades, estabelecimentos, empreendimentos, "usos do solo" e paisagens normalmente não encerrados no interior de cidades, mesmo que a ela estreitamente vinculados.

É sobretudo em três facetas que o meio rural dos arredores paulistanos conhece notáveis desenvolvimentos no período em questão:

I- Equipamento hidro-elétrico e hidráulico da cidade.

II- Recreação campestre dos paulistanos

III- Agricultura comercial visando mais especificamente a cidade .

Como se vê, são três formas de uso do solo íntimamente vinculadas à metrópole; seu desenvolvimento se relaciona ao crescimento desta.

Ora, já constatamos que grande parte da zona rural circundante a São Paulo foi ocupada - sobretudo em tôrno del930 e anos seguintes - por um sem número de loteamentos, que por muito tempo a nada mais serviram senão à especulação imobiliária. Terras ainda não loteadas, enquanto isto, freqüentemente também não eram aproveitadas, à espera de maior valorização, quando seriam transformadas em novos loteamentos. Já comentamos, que a enorme vastidão de terras teòricamente oferecida à expansão da cidade ~~ouperava bastante~~ as suas necessidades. Vejamos como a especulação imobiliária afetou as três facetas mencionadas do " setor rural":

I- A expansão do equipamento hidro-elétrico e hidráulico da cidade não foi prejudicada, pois para tanto os terrenos são normalmente expropriados. Além disto, as principais obras foram realizadas em áreas na ocasião ainda não atingidas pela especulação.

II- A recreação campestre foi também abrangida pela especulação imobiliária, tendo-se criado loteamentos para tal fim.

III- A agricultura viu diminuir sensìvelmente o espaço a ela potencialmente destinado nos arredores de São Paulo. Expandiu-se apesar disto - e de modo considerável -, comportando ampliações e diversificações, ao contrário do que se verificara no período anterior, quando não havia tal empecilho teórico.

Vejamos com certo detalhe os três aspectos focalizados. Convém adiantar, desde já, que a expansão da agricultura comercial constitue o elemento mais marcante do desenvolvimento no "meio rural" dos arredores paulistanos.

No tocante ao equipamento hidro-elétrico e hidráulico as obras mais expressivas correspondem ao sistema hidro-elétrico da usina de Cubatão e à construção do reservatório de Rio Claro nas cercanias de Biritiba Mirim (fora da área por nós considerada), e de sua adutora. O sistema hidro-elétrico do Cubatão, montado durante a década de 1920, foi de ambos o que mais profundamente marcou os arredores da Capital; o principal dos reservatórios do sistema, o de Rio Grande (hoje Billings), que represa

o rio Grande e vários de seus afluentes, passou a ocupar nada menos que 130 km^2 de área (80), repartida entre os municípios de Santo Amaro e São Bernardo.

Como já ocorrera com relação ao reservatório Guarapiranga (que passou a ser conhecido popularmente por "Reprêsa Velha"),o reservatório Rio Grande ("Reprêsa Nova")passou também a atrair a recreação náutica e de pesca. A construção da reprêsa e adutora de Rio Claro por sua vez provocou, à semelhança do que ocorrera com a de Cotia, a abertura de uma rodovia, que posteriormente teria grande importância para a expansão suburbana;seu trecho inicial corresponde à atual avenida Sapopemba.

No que se refere à recreação campestre de um modo geral, cabe assinalar, que a mesma se expandia nas áreas suburbanas onde já se havia esboçado anteriormente a 1915. Assim, duas áreas se destacavam: contrafortes da Cantareira e Santo Amaro.

Na primeira área mencionada,a recreação campestre compreendia duas modalidades: I- passeios e pique-niques nos dois grandes parques da "linha-tronco" do "Tramway": Cantareira e Horto Florestal; II- entretenimento em numerosos "recreios" que se implantaram sobretudo nos"subúrbios-estação"de Tremembé e Vila Galvão; neste último circundavam um lago artificial aí existente. Como se recorda, aos domingos o número de trens do "Tramway da Cantareira" era maior que nos dias úteis, visando atender o grande número de pessôas que procuravam os contrafortes da Cantareira para sua recreação.

Em Santo Amaro a recreação se concentrava na orla da reprêsa de Guarapiranga. Junto à barragem, sita exatamente na porção mais próxima ao ponto final do "Tramway Electrico", havia alguns restaurantes e alugavam-se barcos para passeio. Em porções mais afastadas da reprêsa surgiam uma série de clubes: "Iate-clube São Paulo" (inglês), "Iate-clube Santo Amaro (alemão), "Iate Clube Itália" (hoje Itaipu), "Clube de Campo São Paulo" (81).e outros. Ao mesmo tempo,várias chácaras recreativas ostentando belas vivendas passaram a perfilar as margens da reprêsa Guarapiranga. Um trecho de sua margem ocidental foi pretensiosamente denominado "Riviera Paulista". O mesmo sucedia, se bem em menor escala, nas porções mais próximas a São Paulo do novel reservatório Rio Grande, onde passou a se destacar o povoado de Eldorado, com seus hotéis, restaurantes, aluguel de barcos e chácaras recreativas.

De resto, chácaras recreativas e restaurantes campestres ("recreios") se disseminaram um pouco por tôda a porção mais próxima a São Paulo, dos arredores; as suas instalações, frequentemente deterioradas, ainda podem ser vistas de permeio com fábricas e núcleos suburbanos residenciais, que aí se estabeleceram após 1940 - e sobretudo a partir de 1950 - provocando a expulsão da recreação campestre para mais longe.

Como já frizámos acima, a recreação campestre também foi alvo da especulação imobiliária. Veja-se o que afirma Marcello Piza, já em 1924, a propósito do município da Capital: " Nas imediações das numerosas estações ferroviárias, terrenos proprios para chacaras de recreio tem sido vendidos de 3 a 10$ e mais por metro quadrado" (82).

Esta referência, bem como o que acima foi visto a propósito da recreação nos "subúrbios-estação" da zona da Cantareira, denota a importância que a ferrovia teve também para esta faceta do desenvolvimento suburbano. Contudo, exatamente neste setôr, a circulação rodoviária contribuiu bastante, abrindo novas áreas de recreação campestre: as margens da reprêsa Guarapiranga em seus trechos mais afastados da barragem, apenas podiam ser atingidos por estrada, o mesmo ocorrendo com a reprêsa Rio Grande. Note-se, que ao ônibus neste caso se associava o automóvel, pois se a classe abastada - possuidora dêste veículo - não procurava os subúrbios para o estabelecimento de sua residência, fazia-o contudo, em certa escala, visando a sua recreação domingueira.

Todavia, como já foi dito, o mais importante desenvolvimento verificado no meio rural dos arredores paulistanos entre 1915 e 1940, foi a expansão conhecida pela agricultura comercial destinada ao abastecimento da Capital. Esta expansão compreende ampliações e diversificações. Toma corpo a horticultura, a fruticultura e a floricultura. Estrutura-se o cinturão verde em volta de São Paulo.

Em 1935, Caio Prado Júnior escrevia a propósito: " ... os grandes centros urbanos ... para seu abastecimento em certos gêneros, cercam-se de uma auréola de chácaras dedicadas a culturas hortensas: de legumes, batatas, flores, etc. É êste particularmente o caso de S.Paulo. À sua volta toda num circulo que abrange não só propriamente o município da Capital, mas ainda os municípios vizinhos de Cotia, Parnaíba, Juqueri, Guaru -

lhos, Mogy das Cruzes e outros tem-se constituido nestes ultimos vinte anos principalmente numa zona de propriedade rural muito dividida e cultivada com os produtos acima referidos" (83) Dez anos após Aroldo de Azevedo assim se manifestava: "Nos últimos 25 anos criou-se em tôrno da cidade uma verdadeira zona hortense, com a multiplicação das culturas de legumes e também de flores; as chácaras, que já aparecem no próprio perímetro urbano, multiplicam-se através da região da Cantareira e nas vizinhanças da Penha e estendem-se mesmo muito além, na zona da"Central" (84).

Já nos primeiros anos do período em foco,o apreciado desenvolvimento agríoola se manifesta intensamente, As informações de Marcello Piza, publicadas em 1924, mas aparentemente referentes a 1922,retratam-no (85). Vejamos alguns excertos da citada fonte, cujos informes são apresentados por municípios:

São Paulo:"... a producção (de hortaliças) abastece o município que é grande consumidor, sobrando grande quantidade que é exportada para o Rio de Janeiro e Santos. A producção de fructas augmenta continuamente, salientando-se entre as cultivadas:a uva de mesa, os limões, as laranjas, a pera, os kakis, etc., etc...."

"O municipio produz em larga escala flores, bem como planta de ornamentos e industriaes, sendo muito numerosos os estabelecimentos" (86).

Guarulhos: "... plantações de hortaliças para fornecimento da Capital ..." (87).

Juquery: "... hortaliças (grande quantidade)..(88)

Mogy das Cruzes: "... Culturas principaes: grande producção de verduras de toda a espécie de que se faz grande exportação, cereaes: 3.800 saccos de arroz,1.500 de feijão e 18.000 de milho; fructas, havendo 200.000 arvores; batatinha (8.000 hectolitros); canna: para assucar e aguardente,havendo vários engenhos; 2.000 arrobas de fumos; cultura florestal, floricultura, etc. (89).

Santo Amaro: "... São numerosos os estabelecimentos de floricultura e de producção de plantas fructíferas e ornamentaes ..." (90).

Como se deprende da afirmativa feita por Marcello Piza com relação ao município da Capital, a horticultura já atingira na época retratada uma de suas características atuais, qual seja a de suprir satisfatòriamente a cidade de São Paulo, e de ainda poder exportar para outros grandes centros consumidores. Eugênio Egas que escreve contemporâneamente, ao se referir ao município da Capital afirma o mesmo, mas com relação a frutas e flôres: "Há muitos cultivadores de alguns cereaes, hortaliças, fructos e flores, sendo muito importante o commercio e producção destes artigos notadamente dos dois ultimos. As flores e fructos de S.Paulo são exportados para diversas cidades brasileiras" (91).

Por outro lado, o trecho de Marcello Piza referente a Mogi das Cruzes, acima transcrito, mostra como os novos ramos da agricultura que ora se desenvolvem, se justapoem aos cultivos tradicionais, com êles coexistindo no mesmo município. Tal também se verifica em outras partes dos arredores paulistanos onde a horticultura, floricultura e fruticultura se instalam. Em Guarulhos além das hortaliças plantam-se cereais, mandioca, vinha, cana para aguardente (92). Em Juqueri há 30 engenhos de aguardente e cinco fábricas de farinha de mandioca, abastecidos por produção local, a qual ainda engloba cereais e batatinha, além de pequena produção de vinho (93). Em Santo Amaro havia igualmente cinco fábricas de farinha, e, além da correlata produção de mandioca havia a de cereais e fumo (94). O próprio municipio da Capital conservava as culturas tradicionais: "A mandioca, a batatinha, as batatas doces, os carás, etc. são também cultivados em boa escala" segundo nos conta Marcello Piza (95).

Note-se, que a maior parte dos produtos mencionados no último parágrafo são típicos da agricultura caipira. Já o cultivo de batatinhas e de uvas fôra incrementado pelos imigrantes alemães e italianos. No tocante à viti-vinicultura cabe salientar que a mesma continuava a ser expressiva. São Bernardo permanecia como a principal área produtora dos arredores paulistanos, com 184.000 videiras e a produção anual de 900 hectolitros de vinho e 3.000 arrobas de uva de mesa, por volta de 1922 (96). As cifras são inferiores às de 1887, apresentadas no capítulo anterior, o que anuncia a retração que esta cultura iria conhecer durante o período em foco nos arredores mais pró-

ximos de São Paulo, enquanto se afirmava nos municípios de Jundiaí e São Roque, que gradativamente se especializavam nesta cultura.

Do grande desenvolvimento da horticultura, da fruticultura e da floricultura pouco participou o elemento caipira; êste continuou em sua maioria a praticar as culturas às quais estava deha muito habituado.

Em parte o influxo que as mencionadas atividades agrícolas conheceram nos arredores paulistanos se deve a uma repulsão centrífuga de chacareiros que anteriormente tinham seus estabelecimentos no domínio dos "bairros isolados" da Capital. Nas palavras de Penteado: "... os novos arruamentos e a necessidade de aproveitar o mais possível o espaço urbano ocasionaram o deslocamento de numerosas chácaras, de flôres ou de legumes, até então localizadas em plena cidade. Tais fatos começaram a registrar-se a partir de 1920, principalmente, quando muitos chacareiros portuguêses, em grande maioria, transferiram suas atividades para a área suburbana, deixando suas chácaras localizadas na Água Branca, em Vila Pompéia, na Lapa, no Tatuapé, na Penha, no Itaim - Bibi, em Santana, na Casa Verde, etc."(97).

Mas, o grande surto da horticultura e da fruticultura se deve aos imigrantes japonêses. Trata-se do terceiro grupo estrangeiro a se fixar nos arredores paulistanos, visando especìficamente o seu meio rural. Como já o fizerem em seu devido tempo os alemães e italianos, os japonêses vêm trazer, através de suas atividades agrícolas - bem como de outras queirão desenvolver - uma inestimável contribuição ao progresso paulistano.

Os primeiros imigrantes japonêses haviam chegado ao estado de São Paulo em 1908 (98). Já por volta de 1913, no município de Cotia, "... no distrito do Moinho Velho, quatro japonêses arrendaram pequenas glebas, e experimentaram a cultura da conhecida batatinha inglesa. Seguindo-lhes o exemplo, logo depois, numerosos outros japonêses se estabeleceram na localidade, e, em poucos anos se formou um ativo núcleo agrícola"(99). Em 1920 eram já 50 as famílias japonêsas localizadas no mencionado bairro rural de Moinho Velho, sito entre Cotia e Pinheiros (100). Em 1922 estabeleceu-se o primeiro imigrante japonês em Arujá (101). No mesmo ano se fixaram os primeiros na "Colônia" de Itaquera (102). Em 1934 se estabeleciam os primeiros japonêses em Embu (103). O citado elemento étnico se fixou também em outras áreas, tais como Suzano e Mogi das Cruzes. Tornavam-se ca

da vez mais numerosos, como mostram os dados estatísticos apresentados por Saito, em sua notável obra:

I- Número de japonêses em São Paulo e subúrbios (104):

Ano	Cidade	Subúrbios
1932	1.625	1.577
1939	4.852	5.840

II- Número de japonêses nos diferentes subúrbios da Central (105):

	1930	1935	1940
Itaquera	30	65	110
São Miguel	10	10	20
Suzano	37	125	305
Mogi das Cruzes	91	240	325
TOTAL	168	440	760

A respeito da fixação de japonêses nos arredores de São Paulo, e da agricultura que aí passaram a praticar, convém transcrever trechos de Saito, grande entendido no assunto (106):

> "Uma outra corrente (de imigrantes japonêses) dirigiu-se, por volta de 1915-16, para as cercanias de São Paulo, iniciando aí, ..., a agricultura do tipo "suburbano". Nessa corrente havia dois tipos de imigrados : uns, que se deslocaram diretamente para essas regiões depois de terem abandonado a vida de colonos de café, e outros, que tentaram a vida na cidade de São Paulo , deslocando-se depois, para a zona suburbana".
>
> "Como núcleos formados nessa época citam-se os de Cotia, Juqueri, Taipas e Morro Grande, cujos habitantes se dedicavam como arrendatários à cultura de batatinha. Essas regiões conservaram-se afastadas e alheias às prosperidades da agricultura comercial, como da cana e do café. Assim, apesar de muito próximas a São Paulo, nelas predominava ainda a agricultura de subsistência, muito embora seu desbravamento remontasse ao século XVII. Como estava bem adiantado o retalhamento de propriedades, não foi difícil para os lavradores japonêses se tornarem pequenos produtores por meio de arrendamento ou de aquisição..." (107).

"Na década de 1930, uma terceira corrente de deslocamento dirigiu-se às cercanias de São Paulo, onde se achava em franco desenvolvimento uma nova forma de agricultura, a do tipo "suburbano". Já por volta de 1925, cultivava-se a batatinha nos núcleos relativamente antigos, tais como Cotia, Juqueri (atual Mairiporã) e Taipas. Dêsses focos primitivos, espalharam-se na década de 30, formando novos núcleos nas localidades de Suzano, Mogi das Cruzes, Itaquera e em outras cidades ao longo da Central do Brasil e, também, da Estrada de Ferro Santos - Jundiaí. A grande crise que então sobreveio, constituiu sério golpe para essa agricultura em fase de desenvolvimento. Como resultante, observaram-se dois fenômenos, tais como demonstra o caso de Cotia: a) a dispersão dos lavradores japonêses, para as áreas vizinhas dos focos primitivos; b) além da batatinha, os mesmos lavradores passaram a lidar com outras culturas tais como verduras, frutas e criação de aves. Do centro primitivo da região de Cotia, os japonêses espalharam-se pelas localidades vizinhas de São Roque, Vargem Grande, Itapecerica da Serra e Ibiúna, formando aí pequenos novos núcleos. Semelhante fenômeno observou-se também nos Municípios situados ao longo da Estrada de Ferro Central".

"A concentração de lavradores japonêses nas áreas próximas a São Paulo é fenômeno que acompanhou, no plano geral, a crescente industrialização e urbanização da metrópole paulista e de suas cidades satélites, bem como o conseqüente aumento na demanda de abastecimento que a expansão demográfica exigia. De outro lado, não se pode esquecer a mudança profunda que se verificou no regime alimentar dessas populações. Em outros têrmos o aumento absoluto da quantidade do abastecimento não foi o único fator responsável, visto que, devido à mudança de hábito e regimes alimentares, o consumo de legumes e frutas passou a assumir expressivo significado... (108).

Saito ilustra a última afirmativa com o aumento do consumo diário de tomate na cidade de São Paulo: 100 caixas em

1926, 1.000 em 1935 e 5.000 em 1940 (109).

Saito continua:

"De outro lado, o desenvolvimento da nova agricultura do tipo "suburbano", está íntimamente condicionado pela formação e consolidação de cooperativas agrícolas. É de se notar que grandes organização cooperativistas , como a de Cotia,fundada em 1927, e a de Juqueri (atual Cooperativa Central Sul do Brasil), fundada em 1928,bem como as de Itaquera, Suzano e Mogi das Cruzes,tôdas fundadas até o ano de 1935, por iniciativa de imigrados japonêses, são expressões da recuperação e do aproveitamento das extensas áreas em redor da capital paulista... (110).

Note-se que a colonização japonêsa nos arredores paulistanos difere da alemã,verificada na década de 1820 e da colonização predominantemente italiana do último quartel do século passado. Enquanto estas se verificaram através da fixação em núcleos coloniais oficiais, os japonêses se estabeleceram em terras particulares. Isto explica em grande parte a sua maior dispersão nos arredores paulistanos. Houve contudo algumas iniciativas particulares, representadas por emprêsas de retalhamento imobiliário, que tiveram por resultado provocar uma certa concentração,em escala local,tanto de imigrantes japonêses,quanto das atividades agrícolas por êles praticadas. Um exemplo expressivo de tal iniciativa é o da "Colônia" de Itaquera, sita a alguns quilômetros ao sul do "subúrbio-estação" dêste nome. Nas palavras de Aroldo de Azevedo "trata-se de uma criação da "Companhia Comercial, Pastoril e Agrícola", que lhe deu tal nome ("Colônia") para acentuar seu caráter rural e dividiu a grande gleba em mais de 600 lotes por volta de 1920" (111). Os japonêses constituem a imensa maioria dos lavradores a se instalarem no local, que se tornou um dos mais expressivos subúrbios agrícolas de São Paulo.

Para terminar as considerações a propósito dos japonêses nos arredores de São Paulo, convém alertar para o fato,que do ponto de vista numérico a presença dêste elemento étnico será muito mais significativa no período posterior a 1940. Veja-se que os subúrbios paulistanos encerravam segundo Saito, 5.840 japonêses em 1939, enquanto seu número em 1958 será de 40.907 (112).

Contudo, é no período 1915-1940 que a presença do japonês e de sua agricultura se afirma no meio rural dos arredores paulistanos, dêle tornando-se um dos traços mais marcantes. Um depoimento de 1935 retrata o fato: "Os arrendatários (japonêses) da vizinhança de São Paulo, dedicando-se a pequenas culturas, chegaram em bem pouco tempo a resultados surpreendentes, não somente quanto ao valor da produção que hoje substitue produtos que eramos obrigados a importar, como tambem quanto a mudança radical de extensa zona que, ha bem pouco tempo era completamente inculta e selvagem e hoje é cultivada com esmero" (113).

Ainda com relação ao meio rural dos arredores paulistanos cabe fazer referência a outras atividades que se desenvolveram, sem contudo terem alcançado a importância das comentadas,

Marcello Piza,em sua obra publicada em 1924, ao tratar do município de Santo Amaro nos relata: "Em diversos sitios, instalados com todas as exigencias technicas, existem nucleos de reprodutores bovinos, cavallares, suinos e ovinos das mais reputadas raças" (114). Ora, trata-se de uma modalidade de pecuária ainda hoje encontradiça nos arredores de São Paulo, destacando-se atualmente os "haras" da zona de Cotia. Crêmos que o surgimento desta forma requintada de pecuária possa ser explicada - no referente aos cavalos - pela prática do turfe na Capital, expressiva já antes de 1915. No que diz respeito aos reprodutores das demais espécies,é provável que a proximidade da Capital tenha-as beneficiado, dada à natural convergência de criadores ao grande centro, onde afluem para tratar de negócios.

O almanaque de Marcello Piza revela ainda, em seu verbete referente ao município da Capital, a expansão e aperfeiçoamento da pecuária leiteira, atividade já praticada desde os tempos coloniais, mas que agora é alvo de especialização mais acentuada, e que passa a se revestir de caráter intensivo: "Existiam em 1922, no perímetro suburbano, cerca de 800 estabulos com mais ou menos 12.000 vacas de leite, que forneciam pouco mais de metade do leite consumido na Capital" (115). Marcello Piza aduz outros informes a propósito do município de São Paulo: "Eram (em 1922) 1.803 as cocheiras de vehiculos diversos esparsos pela zona suburbana da capital. A principal cultura explorada no municipio da Capital é a das forragens, destinadas à alimentação do enorme rebanho de animaes de tracção empregado na cidade a matança nos vários matadouros, etc." (116). Trata-se,desta feita, de

atividade que mais tarde se minimizaria , a medida que a tração animal (então muito empregada no tráfego urbano) f^i sendo substituída pela mecânica, e que a criação de gado leiteiro, supra-referida, se transfere - através do processo centrífuga - para áreas mais afastadas da cidade, em decorrência da expansão desta.

Com relação a atividades extrativas, as várias fontes consultadas nos forneceram a impressão que ocorreu uma ampliação destas atividades-proporcional ao crescimento da cidade e do parque industrial,conservando a estrutura e as tendências de localização geográfica já definidas no período anterior. Por êste motivo, julgamos desnecessário estendermo-nos a respeito.

A evolução demográfica

Os recenseamentos nacionais de 1920 e 1940 permitem , através de comparação,avaliar a magnitude dos processos evolutivos estudados.

A partir do censo de 1920 já figuram os dados gerais de população por distritos, o que permite considerar um maior número de"unidades territoriais comparáveis" . Esta vantagem é,contudo,em parte neutralizada pelo fato de terem se verificado , no período intercensitário,uma série de deslocamentos de divisas intermunicipais e interdistritais. Veja-se, por exemplo,o caso da divisa Parnaíba-Juqueri: esta se estendia ao longo do rio Juqueri e de seu afluente - ribeirão do Euzébio - situando-se portanto a poucos metros da estrada de ferro Santos-a-Jundiaí.Em 1934, com a criação dos distritos de Caieiras e Franco da Rocha, a divisa foi deslocada para Oeste; destarte a fábrica de papel Melhoramentos e sua vila operária passaram do município de Parnaíba para o de Juqueri. Com tais deslocamentos a formulação de unidades territoriais comparáveis fica um tanto prejudicada,pois a correspondência não é exata nos dois anos censitários. Procuramos formular tais unidades de modo a prejudicar o menos possível a comparação. No tocante ao município de São Paulo julgamos conveniente adotar as unidades territoriais comparáveis elaboradas pela "Comissão de Estudos de Transporte Coletivo",cujo relatório,datado de 1943,já foi citado neste trabalho. A referida comissão utilizou os dados provisórios do censo de 1940.

(os definitivos ainda não haviam sido publicados), mas contou com os dados elaborados por quarteirão (117). Assim sendo, as numerosas transferências areolares interdistritais não devem ter prejudicado o levantamento.

Devido à sua natureza especial, e em vista da utilização de fontes diferentes, convém apresentar separadamente os dados referentes ao município de São Paulo (considerado em seus limites de 1934, antes da anexação de Santo Amaro, portanto). Para melhor análise, as unidades territoriais comparáveis, serão agrupadas, tanto no caso do município de São Paulo, quanto no dos municípios vizinhos, em faixas concêntricas.

I POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

FAIXA CONCENTRICA *	UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL *	1920	1940 *	VARIAÇÃO ABSOLUTA	VAR. RELATIVA INDICE **
A - CENTRO	Sé	10.967	10.331	- 636	94
B-BAIRROS INTERNOS	Santa Ifigênia	41.407	41.555	+ 148	100
	Brás	67.074	81.279	+ 14.205	121
	Moóca	69.209	105.372	+ 36.163	152
	Cambuci	17.233	39.763	+ 22.530	231
	Liberdade	38.860	54.665	+ 15.805	141
	Bela Vista	44.668	81.431	+ 36.763	182
	Consolação-Jardim América	46.130	79.636	+ 33.506	173
	Sta. Cecília-Perdizes-Barra Funda	54.161	102.209	+ 48.048	189
	Bom Retiro	29.804	33.386	+ 3.582	112
C-DISTRITOS ENCERRANDO BAIRROS PERIFÉRICOS E SUBÚRBIOS	Santana-C.Verde-Tucuruvi-V.Maria	31.202	127.766	+ 96.564	409
	Belenzinho-Tatuapé	45.828	145.148	+ 99.320	317
	Penha de França-Vila Matilde	6.080	56.709	+ 50.629	933
	Ipiranga-V.Mariana-Saúde-V.Prudente	34.676	189.654	+154.978	547
	Butantã	5.319	29.809	+ 24.490	561
	Lapa	22.001	64.040	+ 42.039	291
D-DISTRITOS SUBURBANOS	São Miguel-Itaquera-Lajeado	4.702	18.559	+ 13.857	395
	Osasco	4.178	15.258	+ 11.080	365
	N.S.do Ó-Pirituba-Perus	5.534	28.761	+ 23.227	520
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO		579.033	1.305.331	+726.298	225

* As unidades territoriais comparáveis são de autoria da Comissão de Estudos de Transportes Coletivos. Os dados de 1940 são os apresentados no trabalho da Comissão, que utilizou os resultados provisórios. O agrupamento em faixas concêntricas é de nossa autoria ** Índice: 1920=100

II. POPULAÇÃO DOS DEMAIS DISTRITOS

FAIXA CONCÊNTRICA	UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL	1920	1940	VARIAÇÃO ABSOLUTA	VAR. RELATIVA INDICE
D'ARREDORES 1ª FAIXA CONCÊNTRICA	Guarulhos	5.961	13.439	+ 7.478	225
	São Caetano - Santo André	12.036	66.035	+ 53.999	549
	Sto.Amaro-Ibirapuera-C.Socorro	14.101	32.038	+ 17.937	227
E-ARREDORES 2ª FAIXA CONCÊNTRICA (figuram em primeiro lugar as unidades servidas por ferrovia radial)	Juqueri-Caieiras-F.da Rocha	9.098	24.851	+ 15.753	233
	Itaquaquecetuba	1.811	2.957	+ 1.146	163
	Poá	1.281	4.922	+ 3.641	384
	Ribeirão Pires-Mauá	3.628	9.875	+ 6.247	272
	Barueri	731	2.864	+ 2.133	392
	Cotia-Itapevi	9.340	11.387	+ 2.047	122
	São Bernardo	6.066	11.685	+ 5.619	193
	Itapecerica	7.479	8.818	+ 1.339	118
	Embu	1.127	2.252	+ 1.125	200
	Parnaíba-Água Fria	5.798	6.782	+ 984	117
F-ARREDORES 3ª FAIXA CONCÊNTRICA	Arujá	2.226	2.396	+ 170	108
	Suzano	2.707	6.000	+ 3.293	222
	Paranapiacaba	3.405	2.279	- 1.126	65
G-ARREDORES 4ª FAIXA CONCÊNTRICA	M.das Cruzes-Sto.Ângelo-Sabaúna-Taiassupeba-Biritiba Mirim	21.133	34.433	+ 13.300	163
	Jundiaí	40.269	51.127	+ 10.858	127
DEMAIS DISTRITOS		148.197*	294.140	+145.943	198

* O total referente à 1920 difere do anteriormente apresentado, por terem sido excluidos neste quadro as cifras correspondentes aos distritos de Juquitiba, Pirapora e Rocinha.

Fonte: Recenseamentos Gerais do Brasil, 1920 e 1940.

III. POPULAÇÃO - TABULAÇÃO POR AGRUPAMENTOS AREOLARES

AGRUPAMENTOS AREOLARES	HABITANTES 1920	HABITANTES 1940	VARIAÇÃO ABSOLUTA	VAR. RELATIVA ÍNDICE	DISTRIB. PROP. 1920	DISTRIB. PROP. 1940
1. POR FAIXAS CONCÊNTRICAS						
A. Centro da Cidade	10.967	10.331	- 636	94	1,5%	0,6%
B. Bairros internos	408.546	619.296	+210.750	152	56,2%	38,7%
C. Distritos encerrando bairros periféricos e subúrbios	145.106	613.126	+468.020	423	20,0%	38,3%
D. e D' - Arredores - 1ª faixa	46.512	174.090	+127.578	374	6,4%	10,9%
E. Arredores - 2ª faixa	46.359	86.393	+ 40.034	186	6,4%	5,4%
F. Arredores - 3ª faixa	8.338	10.675	+ 2.337	128	1,1%	0,7%
G. Arredores - 4ª faixa	61.402	85.560	+ 24.158	139	8,4%	5,3%
A/C Cidade de São Paulo	564.619	1.242.753	+678.134	220	77,6%	77,7%
D/G Arredores	162.611	356.718	+194.107	219	22,4%	22,3%
TOTAL(São Paulo e Arredores)	727.230	1.599.471	+872.241	220	100,0%	100,0%
2. I.Municipio de São Paulo (limites de 1920)	579.033	1.305.331	+726.298	225	79,6%	81,6%
II.Demais distritos	148.197	294.140	+145.943	198	20,4%	18,4%
TOTAL (São Paulo e Arredores)	727.230	1.599.471	+872.241	220	100 %	100 %

Fonte: Quadros I e II

Constata-se pelos quadros expostos, que a proporção entre a cidade e os arredores,no tocante a seu povoamento, permanece a mesma entre os dois anos censitários (quadro III).

Examinando-se os resultados tabulados por faixas concêntricas,nota-se de imediato o grande crescimento demográfico verificado pela faica C (Distritos encerrando bairros periféricos e subúrbios). Esta faixa apresenta a maior variação absoluta e a maior variação relativa: mais de metade dos novos habitantes da região (São Paulo e arredores) aí se fixaram; a participação dos moradores locais ascende de 20,0% a 38,3% do total (quadro III). Este notável crescimento corresponde ao adensamento da ocupação dos antigos"bairros isolados" e à paulatina ocupação dos loteamentos que sugem em seus arredores, quer contíguos, quer isolados ("subúrbios-estação", "subúrbios-loteamento").

Tanto para o interior, quanto para o exterior da faixa C,nota-se um decréscimo das cifras correspondentes, quer à variação absoluta,quer à relativa (quadro III). O centro da cidade (núcleo A), correspondente ao distrito (subdistrito em 1940) da Sé,conhece um pequeno decréscimo populacional. Na faixa B (bairros internos) nota-se um crescimento demográfico relativamente modesto, que culmina com a quase estabilidade do efetivo demográfico de Santa Ifigênia (quadro I).

Externamente à faixa C, destaca-se a faixa D (Arredores - 1ª faixa), que apresenta notável crescimento demográfico, assemelhando-se no tocante à variação relativa,à faixa C(274 % de aumento, quadro III). Dentro da faixa D destaca-se São Caetano - Santo André como a "unidade territorial comparável" que maior índice de crescimento atingiu dentre os subúrbios (aumento de 449%),e que maior participação teve no crescimento demográfico dos arredores paulistanos (37% do total). Acreditamos que as considerações já expendidas neste capítulo a propósito do desenvolvimento de São Caetano e Santo André dispensem maiores comentários a respeito.

A medida que nos afastamos mais, as cifras de crescimento demográfico (tanto absolutas quanto relativas) tornam- se menores até a faixa F (Quadro III), É interessante notar,que em 1920 as faixas D e E tinham pràticamente a mesma população, enquanto que em 1940,a primeira das citadas apresenta uma cifra (174.090 habitantes) correspondendo pràticamente ao dobro do e-

fetivo demográfico da segunda (86.393 habitantes). Nota-se co - mo a capital passou a povoar seus arredores mais próximos, a- través de um processo centrífugo - que ainda não atingiu com mui ta intensidade a faixa F.

No tocante à faixa F, a análise fica prejudicada pe- la completa disparidade das cifras apresentadas pelas" unidades territoriais comparáveis" que nela figuram, as quais inclusive são em número muito pequeno para se chegar a conclusões válidas. O decréscimo demográfico apresentado por Paranapiacaba não cau- sa estranheza, pois trata-se de um distrito cuja população se restringe pràticamente aos habitantes da vila ferroviária loca- lizada junto à estação homônima, e aos ferroviários residentes ao longo dos planos inclinados. Assim sendo, o efetivo demográ- fico local corresponde grosso modo à quantidade de pessoal que a ferrovia entende ser conveniente manter ali.

A faixa G encerra Mogi das Cruzes e Jundiaí, por ora pouco afetados de modo direto pelo extravasamento centrífugo do crescimento de São Paulo, razão por que não nos deteremos a res peito.

As "unidades territoriais comparáveis" possíveis de estabelecer para avaliar o desenvolvimento demográfico entre 1920 e 1940 ainda são demasiadamente grandes para que se possa com - parar o desenvolvimento verificado ao longo das diferentes fer- rovias, e êste em seu conjunto com o dos quadrantes desprovidos de ferrovia. Veja-se por exemplo o caso das grandes "unidades" Juqueri-Caieiras-Franco da Rocha, e Cotia-Itapevi, as quais a - brangem tanto áreas servidas por ferrovia, quanto importantes extensões acessíveis apenas por estrada de rodagem. Convém por- tanto examinar-se apenas os resultados do censo de 1940 para se avaliar o desenvolvimento já grangeado pelos diferentes setôres areolares. É o que será apresentado no quadro IV. No mesmo não figurarão Mogi das Cruzes e Jundiaí, por não terem se povoado em função de São Paulo; a sua inclusão prejudicaria as conclu - sões a propósito do papel de "instrumento de desenvolvimento su burbano" desempenhado pelas ferrovias. É claro,que mesmo com relação aos demais distritos é necessário ter cautela pois - co mo de resto vimos neste trabalho - as áreas cortadas pela ferro via não eram despovoadas quando de sua instalação.

IV. POPULAÇÃO DOS ARREDORES PAULISTANOS EM 1940

SETOR FERROVIÁRIO	SUBDISTRITO ou DISTRITO	POPULAÇÃO	IDEM (resumo por setor)	%
Cantareira	Tucuruvi	33.474	46.913	14,7%
	Guarulhos	13.439		
Central-Variante	São Miguel	7.634	10.591	3,3%
	Itaquaquecetuba	2.957		
"Tronco"			46.678	14,7%
	V.Matilde	12.038		
	Itaquera	7.825	36.087	11,3%
	Lajeado	2.942		
	Poá	4.922		
	Suzano	6.000		
	Sto.Ângelo	2.360		
Santos-a-Jundiaí (direção Santos)	Sto.André (incl.S.Caetano)	66.035	78.189	24,5%
	Mauá	4.973		
	Ribeirão Pires	4.902		
	Paranapiacaba	2.279		
Sorocabana	Osasco	15.128	20.785	6,5%
	Barueri	2.864		
	Itapevi	2.793		
Santos-a-Jundiaí (direção Jundiaí)	Pirituba	9.261	32.690	10,3%
	Perus	5.934		
	Caieiras	5.105		
	Franco da Rocha	12.390		
Tramway de Santo Amaro	Ibirapuera	7.507	22.625	7,1%
	Santo Amaro	15.118		
NÃO SERVIDOS POR FERROVIAS RADIAIS	Nossa Senhora do Ó	13.322	70.617	22,2%
	Juqueri	7.356		
	Arujá	2.395		
	São Bernardo	11.685		
	Cap.Socorro	9.413		
	Itapecerica	8.818		
	Embu	2.252		
	Cotia	8.594		
	Parnaíba	3.386		
	Água Fria	3.396		
TOTAL		318.497		100%

Fonte: Recenseamento Geral do Brasil, 1940.

No quadro IV vemos novamente retratado o grande desenvolvimento residencial alcançado por São Caetano - Santo André, o que faz do trecho da estrada de ferro Santos a Jundiaí ("linha Santos") o eixo suburbano mais populoso, eis que conta em 1940 com um quarto da população dos arredores paulistanos. A direção oposta da ferrovia ("linha Jundiaí") provocou um desenvolvimento residencial suburbano bem menor, mas expressivo se o compararmos com a situação atual. É interessante salientar, que os distritos sitos ao longo da Santos - a - Jundiaí somam 34,8% da população dos arredores paulistanos, o que demonstra o importante papel desempenhado pela ferrovia em questão. Sua participação destacada se afigura lógica quando relembramos o que foi afirmado a propósito da industrialização ribeirinha de seu trecho urbano, que dela fez excelente via de transporte de operários.

Os distritos e subdistritos servidos pela Central do Brasil e pelo "Tramway da Cantareira", figuram também de maneira destacada no quadro IV. O fato de o setor servido pela "variante de Poá" não contar ainda com uma população das mais expressivas se compreende pelo caráter recente da linha.

O eixo representado pela estrada de ferro Sorocabana, ao contrário do que se verificaria mais tarde, faz figura por demais modesta entre os subúrbios residenciais, contando em 1940 com apenas 6,5% dos moradores dos arredores paulistanos. O fato sem dúvida se relaciona com o pequeno número de trens suburbanos instituídos pela ferrovia durante o período em estudo, situação esta agravada pelo fato de em tôda a faixa industrializada existir apenas uma estação, a da Barra Funda. A Sorocabana realmente pouco oferecia aos moradores suburbanos em potencial.

A área servida pelo "Tramway de Santo Amaro" mostra também uma participação relativamente modesta no efetivo demográfico dos arredores paulistanos, situação que se altera um pouco se incluírmos nesta área o subdistrito Capela do Socorro, cuja porção norte fica próxima àquela linha (10,1% da população dos arredores paulistanos). Note-se no quadro II, que em 1920 o então município de Santo Amaro tinha uma população um pouco superior à de São Caetano - Santo André; o crescimento demográfico - não obstante expressivo - é menor em Santo Amaro, fazendo com que em 1940 sua população corresponda a apenas metade da alcançada por São Caetano - Santo André . A área de Santo Amaro

atraía menos a localização residencial suburbana de operários, pois ainda não conhecera nenhuma industrialização significativa, enquanto o "Tramway" igualmente não percorria nenhuma zona industrial no trecho urbano de seu percurso. Assim sendo, compreende-se que a maioria da população operária tenha preferido outras áreas.

No tocante aos setôres não servidos pela ferrovia radial, fica patente a sua inferioridade no povoamento dos arredores paulistanos, não obstante a grande extensão territorial que ocupam: 22,2% do efetivo demográfico (quadro IV). Destaca-se o subdistrito de Nossa Senhora do Ó com 13.322 habitantes em 1940 seguido pelo distrito de São Bernardo com 11.685 (quadro IV). No primeiro caso, o desenvolvimento alcançado corresponde ao crescimento do velho povoado (ex-freguesia), alcançado por ônibus, e que em certo sentido pode ser considerado bairro - periférico- tratamento que lhe têmos dado neste trabalho -, bem como à paulatina ocupação de loteamentos (Vila Santa Maria, Itaberaba, Moinho Velho, etc.). A posição de São Bernardo se explica em função do que já foi dito a respeito, em outras partes dêste capítulo.

Os censos de 1920 e 1940 apresentam dados referentes à ocupação profissional da população ativa. Crêmos que será de máximo interêsse distinguir, de uma parte o setor primário de atividades (extrativismo e agricultura) e de outra parte os setôres secundário e terciário (indústria de transformação, comércio, serviços, administração, profissões liberais). O primeiro grupo é ligado diretamente ao campo; o segundo em contrapartida corresponde a atividades predominantemente urbanas. O confronto entre os dois anos censitários, e entre os vários municípios, permitem avaliar a penetração do povoamento de feição urbana (118). Infelizmente, como ainda hoje se verifica, os dados censitários referentes à população ativa são apresentados por municípios e não por distritos, o que impede uma análise areolarmente mais detalhada. Vejamos o quadro V:

V- POPULAÇÃO ATIVA DOS MUNICÍPIOS VIZINHOS, POR SETORES

MUNICÍPIO	POP. ATIVA		SETOR PRIMÁRIO				SETORES SECUND. E TERCIÁRIO			
			Nº		%DA ATIVA		Nº		% DA ATIVA	
	1920	1940	1920	1940	1920	1940	1920	1940	1920	1940
JUQUERI	2.142	6.608	1.820	3.142	85%	48%	322	3.466	15%	52%
GUARULHOS	1.674	4.192	1.233	1.812	74%	43%	441	2.380	26%	57%
S.BERNARDO/STº.ANDRÉ	6.708	34.131	2.372	3.274	35%	10%	4.336	30.857	65%	90%
SANTO AMARO	3.983	(✯)	2.441	(✯)	61%	(✯)	1.542	(✯)	39%	(✯)
ITAPECERICA	3.073	6.192	2.836	5.604	92%	91%	237	588	8%	9%
COTIA	3.213	4.153	2.776	3.270	86%	79%	437	883	14%	21%
PARNAIBA	1.918	3.979	1.241	1.645	65%	41%	677	2.334	35%	59%
JUNDIAI	12.117	20.012	6.402	8.453	53%	42%	5.715	11.559	47%	58%
MOGI DAS CRUZES	8.350	15.872	5.733	7.997	69%	50%	2.617	7.875	31%	50%
TOTAL (exceto SANTO AMARO)	39.195	95.139	24.413	35.197	62%	37%	14.782	59.942	38%	63%

✯ O município de Santo Amaro foi incorporado ao de São Paulo em 1934, razão por que não figura no censo de 1940.

O referido quadro mostra o quanto se transformou a composição da população ativa dos municípios vizinhos ao de São Paulo.

O setor primário conhece um pequeno aumento absoluto em todos os municípios, mas sua participação percentual cae vertiginosamente: em 1920 abrangia, no conjunto dos municípios vizinhos, mais de metade da população ativa (62%) para em 1940 apenas compreender 37%. Apenas em Itapecerica e Cotia o setor primário continua preponderante. São Bernardo - único município em que já predominavam os setôres secundário e terciário em 1920 - conhece tal incremento da população compreendida nestes setôres, que o primário em 1940 se torna quase inexpressivo (10%).

A comentada inversão da posição ocupada pelos setôres de atividade mostra o quanto a Capital já se expandira durante o período intercensitário 1920-1940 sôbre os municípios vizinhos.

Resumo dos traços essenciais

Conclusões

Para concluir o que foi visto a propósito da evolução da cidade e arredores durante o período 1915-1940, poderíamos em resumo destacar como aspectos importantes os seguintes:

1) O espaço delimitado externamente pelos antigos bairros isolados tende a se compactar através dos loteamentos que surgem entre êles e o núcleo já compacto da cidade. É neste domínio urbano periférico que se verifica o maior crescimento demográfico. Não obstante, vários dos loteamentos que aí surgem permanecem, por ora, na fase de especulação imobiliária, continuando a separar - ao invés de unir - bairros já estruturados.

2) No domínio pròpriamente urbano surgem novas soluções: bairros jardins, e o aproveitamento para fins residenciais de áreas com características de sítio anteriormente rejeitadas para tal fim. O resultado é positivo no caso do Pacaembú e negativo no caso das várzeas (Vila Maria).

3) A tendência de industrialização dos terrenos baixos (várzea ou baixos terraços) contíguos as ferrovias se mantém, provocando a formação de verdadeira faixa industrial ao longo da estrada de ferro Santos - a Jundiaí, entre as estações de Lapa e Ipiranga. Destarte esta ferrovia, mais do que as outras, se mostra cada vez mais favorável para a condução de operários, vindo a servir como importante instrumento de suburbanização residencial.

4) São Paulo conheçe uma verdadeira explosão da especulação imobiliária. Além dos loteamentos surtos no domínio pròpriamente urbano - entre os bairros já existentes - a especulação se volta com interêsse nunca visto para os arredores paulistanos da época. Em torno da cidade surge um verdadeiro "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos", que transcende os limites municipais, e compreende vastas extensões territoriais que por algum tempo ainda não serão necessárias à expansão urbana. Apenas os loteamentos mais próximos, os sitos em tôrno de estações ferroviárias e os sitos ao longo do "Tramway de Santo Amaro" conhecerão uma certa ocupação efetiva, em alguns casos bastante densa, em outros esparsa.

5) A metropolização dos arredores paulistanos ganha corpo através da expansão suburbana de cunho industrial e residencial da Capital. Formam-se nítidos e definidos subúrbios industriais e residenciais. No período 1915-1940 os incipientes subúrbios industriais do período anterior passam a atraír cada vez mais seus operários, tornando-se sua função residencial cada vez mais importante, a ponto de atraír grande número de pessôas que trabalham em São Paulo. Formam-se subúrbios nìtidamente residenciais, do que a zona da Cantareira constitue a melhor expressão.

6) As ferrovias, não obstante os progressos alcançados pelo automobilismo, constituem os grandes eixos do desenvolvimento suburbano. Isto por várias razões: a) suas qualidades intrìnsecas, b) o fato de ainda não se admitir grande indústria longe da ferrovia, c) a presença do trinômio ferrovia-terrenos grandes, planos e baratos - água fluvial em grandes extensões, importante atrativo para a in -

plantação industrial, d) o fato de algumas ferrovias percorrerem ou atingirem a principal zona industrial da cidade, e assim atraírem a fixação de operários aos arredores das estações suburbanas, e) o desenvolvimento anterior já adquirido pelos "povoados-estação," a atrair novas indústrias, assim como moradores, f) a quase inexistente participação da classe abastada da população na suburbanização residencial, a qual, se o fizesse, provàvelmente o faria através do automóvel.

7) A circulação rodoviária participa do desenvolvimento suburbano sobretudo como meio de transporte supletivo e complementador de percursos. Sua ação como instrumento de desenvolvimento suburbano se restringe às áreas mais próximas à cidade, onde possibilita o surgimento de um novo tipo genético de loteamento: o "subúrbio-loteamento", que não se fixa no lugar atingido pelo ônibus; é êste, que,-com a versatilidade característica da circulação rodoviária,-se dirige ao loteamento, implantado em escala local em função de injunções do comércio imobiliário. Ao "subúrbio-loteamento" se contrapõe o "subúrbio-estação", formado em tôrno das estações ferroviárias, sucessor nos casos mais expressivos de "povoados-estação". Os "subúrbios-estação" encerram uma maior centralidade (em volta das gares) do que os "subúrbios-loteamento," onde o equipamento comercial e de serviços apresenta certa tendência dispersiva.

8) A maiores distâncias, a circulação rodoviária ainda não gera subúrbios, mas origina "povoados-entroncamento", ou revigora os já existentes. Êstes povoados encerram uma vocação de núcleos polarizadores do desenvolvimento suburbano, que contudo sòmente se revelaria no próximo período.

9) Os ônibus contribuem também na valorização de alguns bairros periféricos de São Paulo, ajudando a aumentar a sua polarização, de que resultará a formação de "sub-centros". Também contribue neste sentido a justaposição de loteamentos em contigüidade aos antigos bairros isolados. Trata-se igualmente de vocação, que apenas irá se concretizar no período seguinte.

10) São Caetano - Santo André por uma série de fatôres, se

firma como a mais importante área suburbana de São Paulo.

11) No meio rural, o fato de maior importância é o grande desenvolvimento conhecido por atividades agrícolas diretamente voltadas ao abastecimento da capital: horticultura, fruticultura e floricultura, que conhecem uma intensificação e diversificação. No período 1915- 1940 se estrutura o cinturão hortense, que - embora com certas descontinuidades - circunda a Capital, e constitue uma das marcas características dos arredores paulistanos. O japonês, apesar de ainda pouco numeroso em comparação com os contingentes que ainda estão por vir, constitue o principal instrumento da mencionada expansão agrícola.

Notas ao 3º Capítulo

1. Fonte : Recenseamentos Gerais do Brasil de 1920 e 1940.

2. Êste mapa acha-se reproduzido em escala reduzida em Lucila HERRMANN - " ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO DE SÃO PAULO A - TRAVÉS DA ANÁLISE DE UMA RADIAL : A ESTRADA DO CAFÉ (1935)" in Revista do Arquivo Municipal , volume 99 (1944), p. 12.

3. Aziz Nacib AB'SABER - " O SÍTIO URBANO DE SÃO PAULO " (capítulo V do volume I de " A Cidade de São Paulo "), p. 218. Grifo do autor.

4. " MAPA TOPOGRÁFICO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO ",1930, escalas 1:5.000 e 1:20.000 de SARA Brasil S.A.

5. O Bairro Chácara Itaim é hoje conhecido por Itaim-Bibi, ou simplesmente Itaim, não devendo ser confundido com o atual subúrbio Itaim, sito no distrito de Sao Miguel Paulista.

6. Bruno RUDOLFER e Antonio LE VOCI " - O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO ", pp. 55 e 57 (Planta da distribuição da população recenseada em 1934 e das atuais linhas de transporte coletivo).

7. Itinerários dos ônibus em " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILÍSTICO", 1935, pp. 75/77.

8. Lucila HERRMANN - " ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO DE SÃO PAULO, ATRAVÉS DA ANÁLISE DE UMA RADIAL: A ESTRADA DO CAFÉ (1935)" in Revista do Arquivo Municipal, ano X, volume 99 (1944), pp. 7/44.

9. Idem, p. 21.

10. Ibidem, p. 23.

11. Antonio Rocha PENTEADO - " OS SUBÚRBIOS DE SÃO PAULO E SUAS FUNÇÕES " (Capítulo I do volume IV de " A Cidade de São Paulo"), p. 9.

12. Horários em " GUIA LEVI " - Edição de São Paulo, setembro de 1930, p. 196; o tempo oficial de percurso entre a Praça da Sé e o centro de Santo Amaro era de 49 minutos em 1935 ("Guia de São Paulo Automobilístico", 1935, p. 74).

13. Victorino Seixas QUEIRÓZ e Lourenço ARANTES Junior - " OS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO ", 1933, p. 398. A estrada mencionada corresponde à atual avenida Santo Amaro.

14. Aroldo de AZEVEDO - " SUBÚRBIOS ORIENTAIS DE SÃO PAULO " , p. 57.

15. Contadoria Geral de Transportes - " GUIA GERAL DAS ESTRADAS DE FERRO E EMPRÊSAS DE TRANSPORTE COM ELAS ARTICULADAS - 1960 " , pp. 243 e 248.

16. Antonio Rocha PENTEADO a isto se refere em op.cit., p. 10.

17. " RELATÓRIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARULHOS, EXERCÍCIO DE 1943 , p.10.

18. Existia uma conexão com a " Inglêsa " (Santos-Jundiaí) através de desvio que ligava as estaçoes Tamanduateí (posteriormente " Tamanduateí da Cantareira ") e Pari. Nao chegou a ser utilizado de modo expressivo.

19. Marcello PIZA - " OS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO , 1924 ", pp. 228.

20. Aroldo de AZEVEDO , op.cit., p. 137.

21. Idem, p. 57.

22. MAPA TOPOGRÁPHICO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, SARA-Brasil S. A., 1930.

23. Raul de Andrada e SILVA - " A CIDADE DE SANTO ANDRÉ E SUA FUNÇÃO INDUSTRIAL " in Revista do Arquivo Municipal, volume 79 (1941) p. 211.

24. Idem, pp. 201/202.

25. Antonio Rocha PENTEADO - " SÃO CAETANO DO SUL " (1ª parte do capítulo II do volume IV de " A Cidade de São Paulo "p. 85. Grifo do autor. A localidade de São Caetano ainda nao apresentava na ocasiao o sufixo " do Sul ".

26. Antonio Rocha PENTEADO, op.cit., p. 85.

27. Idem, p. 87.

28. Ibidem, p. 88.

29. Ibidem, p. 87.

30. Departamento Estadual de Estatística - " CATÁLOGO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1945 ", p. 850.

31. Anos de fundação em Departamento Estadual de Estatística , op.cit., pp. 837/863.

32. Pasquale PETRONE - " OSASCO " (2ª parte do capítulo II do Volume IV de " A Cidade de São Paulo "), p. 98.

33. Datas de fundação de estabelecimentos industriais em Departamento Estadual de Estatística, op.cit., pp. 837/863.

34. Raul de Andrada e SILVA, op.cit., p. 211.

35. Idem, p. 208.

36. Antonio Rocha PENTEADO - " OS SUBÚRBIOS ... " , p. 31. Grifo do autor.

37. Número de trens baseados nos horários de Guia Levi, Edição de Sao Paulo, setembro de 1930.

38. Fonte da data de inauguração : Contadoria Geral de Transportes , op.cit., p. 252.

39. Antonio Rocha PENTEADO - " OS SUBÚRBIOS ... ", p. 10 " In - dústrias quê ainda permaneceram na cidade é expressão pouco feliz, uma vêz que a industrialização na mesma, na realidade, se acentuou.

40. Raul de Andrada e SILVA, op.cit., p. 214.

41. Idem.

42. Ibidem, pp. 208/209.

43. Oscar Egidio de ARAÚJO - " UMA PESQUISA DE PADRÃO DE VIDA " (suplemento ao volume 80 (1941) da Revista do Arquivo Municipal), plantas 1,2, 3 e 4.

44. Raul de Andrada e SILVA, op.cit., p. 208.

45. Idem, p. 205. Conseqüentemente o município passa a se denominar Santo André, nome que também recebe a estação ferro - viária, até então ainda denominada " São Bernardo".

46. In Bruno RUDOLFER e Antonio LE VOCI, op.cit., pp. 158/160.

47. Bruno RUDOLFER e Antonio LE VOCI, op.cit., p. 158.

48. Idem, p. 160.

49. Ibidem.

50. Ibidem, p. 158. Consideramos como estações suburbanas: Santa Teresinha e seguintes na linha-tronco, Carandiru e se - guintes no ramal.

51. Enciclopédia Brasileira dos Municípios, volume XXVIII, p. 313.

52. Contadoria Geral de Transportes, op.cit., p. 17.

53. Aroldo de AZEVEDO, op.cit., p. 110.

54. Obviamente nos casos em que o " subúrbio-estação " não se desenvolveu em contiguidade imediata da estação, êste padrão vê-se alterado.

55. Ernani Silva BRUNO - " HISTÓRIA E TRADIÇÕES DACIDADE DE SÃO PAULO ", III, p. 1082.

56. Carlos Quirino SIMÕES - " AS RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO ", pp. 56/66 e 70/76.

57. " MAPA DAS ESTRADAS DE RODAGEM DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO " da Diretoria de Obras Municipais, 1927, escala 1:50.000.

58. Renato da Silveira MENDES - " AS ESTRADAS DE RODAGEM DE SÃO PAULO " in Anais do 9º Congresso Brasileiro de Geografia , IV (1944).

59. " ESTRADA DE RODAGEM SÃO PAULO-SANTOS " in Almanaque de O Estado de São Paulo, 1940, pp. 169/170.

60. Renato da Silveira MENDES, op.cit.

61. A " ESTRADA VELHA DE MOGI " , correspondente ao antigo caminho de tropa, está atualmente sendo retificada e preparada para pavimentação, visando o tráfego suburbano. Nêste sentido poderá vir a desempenhar importante papel no desafôgo da " ESTRADA DE SÃO MIGUEL " (trecho inicial da São Paulo-Rio), já bastante sobregarregada.

62. Referente a São Caetano e a Pirituba : " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILÍSTICO, 1935 "; referente a São Bernardo : Informação de moradores antigos e experiência do autor referente aos anos de 1942 /1943.

63. De acôrdo com os dados contidos em " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILISTICO , 1935. "

64. Estas duas linhas figuram ao lado das já existentes em 1935 em " GUIA LEVI, JULHO DE 1939 ", pp. 203/207.

65. De acôrdo com os dados contidos em " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILÍSTICO, 1935 ".

66. Relatório da Prefeitura Municipal de São Bernardo, Exercício de 1937, p. 30.

67. Dados de 1939 : " GUIA LEVI, JULHO DE 1939 ".

68. Veja-se que das duas ferrovias que passam pela Lapa, apenas a " Santos-a-Jundiaí " possuia estação alí. A Soroca - bana não mantinha sequer um simples " estribo " no local .

69. João Netto CALDEIRA - " ÁLBUM DE SÃO BERNARDO, 1937 " , p. s/n. Em 1937 havia na mencionada linha 12 ônibus diários em cada sentido.

70. José Carlos MANTOVANI - " DO MÓVEL AO AUTOMÓVEL - SÃO BERNARDO DO CAMPO " in Orientação nº 2 (1966), p. 78, citando João Netto CALDEIRA, op.cit.

71. Fonte : João Netto CALDEIRA , op.cit., pp. s/n. e Departamento Estadual de Estatística, op.cit., pp. 909/911.

72. " ITAPECERICA , A PEQUENA CIDADE QUE OS SÉCULOS CONTEMPLAM" in Diário da Noite , ... de julho de 1934, transcrito in Revista do Arquivo Municipal , volume 3 (1939), pp. 92/93.

73. Idem.

74. " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILÍSTICO ", 1935, pp. 75/77.

75. " GUIA LEVI, JULHO DE 1939 ", p. 207.

76. " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILÍSTICO", 1935 , pp. 75/77 e GUIA LEVI, julho de 1939 , p. 207.

77. Idem.

78. HOUSSAY, F. - " DE RIO DE JANEIRO A S. PAULO ", p. 48.

79. Henrique BUCOLINI - " MEMÓRIA DESCRIPTIVA DO TRAÇADO DA ESTRADA DE FERRO QUE PARTINDO DESTA CAPITAL VAE A SANTOS ANTONIO DE QUQUIÁ - 1ª SECÇÃO - DE SÃO PAULO A M'BOY -1908 " citado por M.F. JORDÃO - " O EMBU NA HISTÓRIA DE SÃO PAULO" p. 147,

80. Maria de Lourdes P. Souza RADESCA - " O PROBLEMA DA ENERGIA ELÉTRICA " (Capítulo II do volume III de " A Cidade de Sao Paulo "), p. 111.

81. O Clube de Campo de São Paulo foi fundado em 1937, Euricledes FORMIGA: " CLUBE DE CAMPO DE SÃO PAULO ... " in Folha da Manhã, Ediçao Comemorativa do IV Centenário, 24 e 25 de janeiro de 1967, p. 16.

82. Marcello PIZA - " OS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO , 1924 " , p. 263.

83. Caio PRADO Junior - " DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE FUNDIÁRIA RURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO " in Geographia, Ano I , nº 1 (1935), p. 64.

84. Aroldo de AZEVEDO, op.cit., p. 33.

85. Marcello PIZA, op.cit.

86. Idem, p. 263.

87. Ibidem, p. 98.

88. Ibidem, p. 136.

89. Ibidem, p. 148. Grifo nosso.

90. Marcello PIZA, op.cit., p. 228.

91. Eugenio EGAS - " OS MUNICÍPIOS PAULISTAS , 1925 ", I,p.480.

92. Marcello PIZA, op.cit., p. 98.

93. Idem, p. 136.

94. Ibidem, p. 228.

95. Ibidem, p. 263.

96. Ibidem, p.235 .

97. Antonio Rocha PENTEADO - " OS SUBÚRBIOS ... ", p. 9.

98. Hiroshi SAITO - " O JAPONÊS NO BRASIL ", p. 29.

99. " ÁLBUM DO CENTENÁRIO DE COTIA " - A referência a Moinho Velho como " distrito " é incorreta.

100. Emília Viotti COSTA - " COTIA E ITAPECERICA DA SERRA, SUBÚRBIOS AGRÍCOLAS ",(Capítulo III do volume IV de " A Cidade de Sao Paulo "), p. 115.

101. Aziz Nacib AB'SABER - " A REGIÃO DE SANTA ISABEL " (op. cit., p. 116).

102. Aroldo de AZEVEDO - " ITAQUERA E POÁ, SUBURBIOS RESIDENCIAIS " (capítulo IV do volume de " A Cidade de São Paulo "), p. 169.

103. M.F. JORDÃO - " O EMBU NA HISTÓRIA DE SÃO PAULO ", p.195.

104. Hiroshi SAITO, op.cit., p. 161. O autor ressalva : " Deve-se destacar que a área compreendida como subúrbio ou cercanias de São Paulo nem sempre é bem definida, porque varia de acôrdo com as épocas de levantamento e com a flexibilidade de conceito de subúrbio ".

105. Hiroshi SAITO, op.cit., p. 144.

106. Idem.

107. Ibidem, pp. 133/134.

108. Ibidem, pp. 143/144.

109. Ibidem, p. 144.

110. Ibidem, pp. 144/145.

111. Aroldo de AZEVEDO, op.cit., p. 168.

112. Hiroshi SAITO, op.cit.,p. 161. Veja-se em nota anterior a ressalva apresentada pelo autor a propósito da delimitação dos " subúrbios ".

113. Eddy de F. CRISSIUMA - " CONCENTRAÇÃO JAPONESA EM SÃO PAULO " in Geografia, Ano I, nº 1 (1935), p. 113.

114. Marcello PIZA, op.cit., p. 228.

115. Idem, p. 263.

116. Ibidem.

117. Bruno RUDOLFER e Antonio LE VOCI , op.cit., pp. 33/35. Comparando as cifras globais constatamos não serem demasiadamente grandes as discrepâncias entre os dados provisórios e os definitivos.

118. Convém insistir : as atividades rurais desenvolvidas nos arredores de uma grande cidade podem ser estritamente a ela vinculadas, tendo nêste sentido um caráter funcional urbano. Contudo elas conservam seu cunho rural, quando comparadas com as atividades desenvolvidas no interiör da cidade.

JÜRGEN RICHARD LANGENBUCH

200004206

A ESTRUTURAÇÃO DA GRANDE SÃO PAULO

Estudo de Geografia Urbana

Tombo 45992
911.3641-816
L262e

Tese de doutoramento apresentada à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro da Universidade de Campinas.

UNIVERSIDADE DE CAMPINAS
Biblioteca Central

2.o VOLUME

1968

A PARTIR DE 1940: A GRANDE METROPOLIZAÇÃO RECENTE

A partir de 1940 a cidade de São Paulo continua a crescer aceleradamente. Naquele ano censitário a população do município de São Paulo, em seus limites atuais (1), era de 1.311.133 habitantes. Em 1950 a cifra correspondente se elevara a 2.154.669 e em 1960 atingia 3.709.111. Em 1966 a estimativa do Departamento Estadual de Estatística atribue ao município 5.115.856 habitantes. No decurso dos vinte e seis anos compreendidos, a população quase quadruplicou. O município passou a contar com 3.543.400 novos moradores, quase o triplo daquêles que encerrava em 1940. Em decorrência a cidade passou a exercer enorme pressão sôbre sua periferia, provocando um desenvolvimento suburbano que em números absolutos superou tudo o que até então se verificara neste sentido.

A cidade crescendo, engloba na expansão de sua área edificada os subúrbios mais próximos, e provoca o desenvolvimento de subúrbios mais afastados. A cidade pròpriamente dita - assim considerada a porção urbanizada compacta e contígua - se aproxima de seus limites administrativos e os ultrapassa. Por conseguinte é cada vez mais expressivo o desenvolvimento urbano verificado em distritos e municípios vizinhos.

Na metropolização dos arredores da cidade, verificada entre 1940 e nossos dias, constata-se que permanecem algumas tendências que se cristalizaram no período anterior, ou mesmo antes. Por outro lado novas tendências surgem a adicionar novas feições ao processo.

Cabe uma advertência preliminar. O período inter-censitário 1940-1950 se caracteriza nìtidamente como fase de transição entre o período anterior e o atual, por apresentar traços comuns a ambos, como se verá. Em tais casos sempre é difícil a opção; a mencionada década para fins de estudo tanto poderia ser considerada como integrante de um período, quanto de outro. Houvemos por bem incluí-lo no atual, devido a algumas conveniências de exposição.

A compactação da cidade

Um dos fatos marcantes no período atual - como de resto nos anteriores - é o grande crescimento conhecido pela cidade de São Paulo em seu domínio pròpriamente urbano. Êste crescimento se materializa sobretudo através de três processos:

I- Compactação da área edificada .

II- Expansão da área edificada sôbre porções dos arredores que não chegaram a conhecer um desenvolvimento suburbano expressivo.

III- Expansão da área edificada sôbre porções dos arredores significativamente suburbanizados, compreendendo a absorção territorial de numerosos núcleos suburbanos.

A compactação da cidade se verifica,por um lado,através de acentuado crescimento vertical no Centro e em vários bairros próximos: Santa Ifigênia, Campos Elíseos, Santa Cecília, Vila Buarque, Higienópolis, Consolação, Vila América, Paraiso, Liberdade, Aclimação e em menor escala em outros: Vila Mariana, Cambuci, Brás, mas abrangendo mesmo bairros afastados, entre os quais se destacam aquêles cujas porções centrais se estruturam em"sub-centros": Santana, Penha, Pinheiros, Lapa.

Por outro lado, vários bairros que apresentavam pequena densidade de edificações passam a conhecer uma ocupação mais efetiva, desaparecendo paulatinamente os terrenos baldios, antes tão numerosos. É o que se verificou em Jardim Europa,Sumaré, Vila Clementino, Mirandópolis, e em outros bairros.

Finalmente, a compactação da cidade se verificou através da efetiva ocupação de loteamentos sitos em pleno domínio urbano , encravados entre bairros já formados, mas que até 1940,e mesmo mais tardo, ainda não haviam conhecido nenhuma ocupação. Entre êstes se destacam o Parque da Moóca e o Planalto Paulista, hoje bastante edificados. Com relação à área compreendida entre a Vila Ipojuca e o Sumaré (Jardim dos Bandeiras, Sumarèzinho), últimamente tem se verificado o mesmo.A parte nova de Alto de Pinheiros e loteamentos vizinhos têm igualmente sido ocupada, mas esta área se destaca das acima citadas, por ainda encerrar grandes porções pouco,ou inteiramente,deso-

cupadas, apesar de arruadas. Entre estas se destaca o loteamento "Boaçava".

Mencionamos atrás, sob a rúbrica II, que o crescimento da cidade provoca também a expansão da área edificada sôbre porções dos arredores que não chegaram a conhecer uma suburbanização significativa. Na realidade tais porções são escassas, pois na maior parte dos arredores paulistanos, núcleos isolados precedem o avanço da massa urbana compacta. O caso mais expressivo onde tal não se verificara é o da área Morumbi - Cidade Jardim, que por sinal encerra interessante individualidade morfológica e funcional, a propósito da qual nos deteremos adiante.

Como frizamos sob a rúbrica III, a cidade se expande sôbre os núcleos suburbanos mais próximos, absorvendo-os em sua área edificada, desaparecendo a solução de continuidade existente. Na realidade êste processo é contínuo e se desenrola muito ràpidamente. À medida que os subúrbios mais próximos são assim absorvidos, novos se formam mais adiante, para serem também em breve absorvidos. Grande parte da zona suburbana que destarte passa a se fundir territorialmente com a cidade, é de formação posterior a 1940, ou, quando é anterior, ainda conhece ampliações ou modificações antes de ser absorvida. Assim sendo, pareceu-nos de bom alvitre examinarmos inicialmente as principais características assumidas pelo processo de desenvolvimento suburbano a partir de 1940.

O desenvolvimento suburbano no domínio geográfico das ferrovias

As ferrovias radiais que cortam os arredores paulistanos continuam a ser os principais eixos da expansão suburbana de São Paulo. Como veremos, nem sempre a ferrovia será diretamente responsável pelo desenvolvimento que conhecem suas faixas lindeiras; muitas vezes é o "subúrbio-estação", que graças ao desenvolvimento já alcançado, funciona como pólo a atrair novas indústrias e novos moradores. Os "subúrbios-estação" mais evoluídos adquirem um certo potencial endógeno de desenvolvimento, responsável em parte pelas novas iniciativas locais. Por outro lado, a circulação rodoviária assume um papel, cada vez mais importante, mesmo no âmbito dos "subúrbios-estação". Em certo sentido o papel da ferrovia como instrumento de suburbanização se torna histórico, indireto, na medida em que provocou o surgimento dos pri-

meiros e principais subúrbios, os quais por efeito de "bola de neve" continuam a cristalizar localmente a expansão metropolitana.

Contudo, as ferrovias continuam a desempenhar um notável papel como instrumento direto do desenvolvimento suburbano. "Subúrbios-estação" já estruturados continuam a crescer, em grande parte graças às facilidades de transporte proporcionadas pela ferrovia a migrantes pendulares e às indústrias. Subúrbios novos se desenvolvem em tôrno de estações mais afastadas. É apenas ao longo das ferrovias que surgem núcleos suburbanos a mais de 25 quilómetros do centro da cidade.

Em vários sentidos o desenvolvimento suburbano de beira-linha conserva os traços que o caracterizaram no período anterior, verificando-se os mesmos processos em trechos mais afastados, e ao longo de ferrovias que no período anterior pouca participação tiveram (Sorocabana, Variante de Poá).

No tocante à industrialização, verifica-se agora como um dos fatos mais significativos o grande desenvolvimento industrial de Osasco," subúrbio-estação" da Sorocabana. Apesar de já contar com algumas fábricas, é nas duas últimas décadas que Osasco se torna um dos principais centros industriais suburbanos. Nas palavras de Petrone: "Foi nos últimos 25 anos, particularmente após a Segunda Guerra Mundial, que se registrou um crescimento realmente notável e se efetivou a ocupação da área em estudo. Novas e numerosas indústrias ali se instalaram: a "Fábrica de Postes Cavan", a "Eternit do Brasil" , a "Fábrica de Cimento e Amianto" e outras menores" (2). Mais recentemente uma série de outras indústrias foram implantadas em Osasco, como a fábrica de material elétrico "Induselet", a de fibras sintéticas "Rilsan" a de material ferroviário "Cobrasma" a metalúrgica "Brown Boveri", etc.

Adiante de Osasco, na linha Sorocabana, a implantação industrial mais significativa é a da fábrica de cimento "Santa Rita", fundada em 1957, entre as estações de Itapevi e Amador Bueno. Esta fábrica pôde dispor aí de uma grande extensão de terreno plano (sítio raro em tal área), e recebe a matéria prima mineral através de teleférico, que a traz das proximidades de Araçariguama. Ainda no domínio da Sorocabana, entre Osasco e a Lapa, na várzea do rio Pinheiros (agora já retificado), foi efetuado um loteamento de glebas industriais , servidas por desvios ferroviários, de bitola mixta. Trata- se

do "Centro Industrial Jaguaré". A situação neste caso original foi invertida: levou-se a ferrovia a uma área onde se pretendeu instalar a indústria.

Ao longo da "Variante de Poá" surgiu novo subúrbio industrial, que repetiria as principais feições assumidas anteriormente por São Miguel (hoje São Miguel Paulista). Trata-se de Comendador Ermelino (hoje Ermelino Matarazzo), surgido em tôrno da estação homônima. Aí foi instalada a fábrica "Celosul" no início da década de 1940: à semelhança da "Nitroquímica" de São Miguel, foi implantada ao Norte da ferrovia, entre a estação e o rio Tietê, enquanto ao sul da mesma se construíu pequena vila operária. Entre a mencionada estação Comendador Ermelino e a de Engenheiro Goulart, foi instalada mais recentemente a fábrica de garrafas "Cisper".

Na "linha-tronco" da Central, apenas o trecho suburbano mais afastado, compreendido entre Poá e Mogi das Cruzes atraíu a implantação industrial. Junto à estação Calmon Viana, onde se unem as duas linhas da Central, foi instalada em 1942 a "Indústria Brasileira de Artigos Refratários S.A." (3), de alguma importância. Aí também foi instalada a "Tecelagem e Fiação Brasileira". Em Suzano se verificou uma industrialização mais recente, mas de maior vulto. Aí se instalaram durante a década de 1950: a "Fiação e Tecelagem S.Paulo S.A.", a "Cia. Suzano de Papel e Celulose", e a "Fongra-Indústria de Produtos Químicos S.A.". Mais adiante junto à estação Jundiapeba (ex-Santo Ângelo) se localizou em 1951 a fábrica da "Brasil Viscose S.A.", do grupo Guilherme Giorgi.

Em Mogi das Cruzes passam a se instalar grandes indústrias a partir da década de 1940. Em 1942 têm início os trabalhos de construção da usina siderúrgica da "Mineração Geral do Brasil" (Grupo Jafet), cujo alto-forno é inaugurado em 1947 (4). Trata-se de importante estabelecimento, que "passou a ser desde logo a terceira usina do gênero no país fabricando ferro gusa e laminados e sendo a única (na época da citação) a fabricar os tubos sem costura do tipo "Mannesmann" (5). Vários outros estabelecimentos industriais se implantaram em Mogi: fábrica de máquinas de costura "Elgin", fábrica de pianos "Schwartzmann" fábrica de celulose e papel "Viscose" (6), etc. Algumas indústrias foram instaladas até mesmo em tôrno da estação Engenheiro César de Souza, a primeira após Mogi.

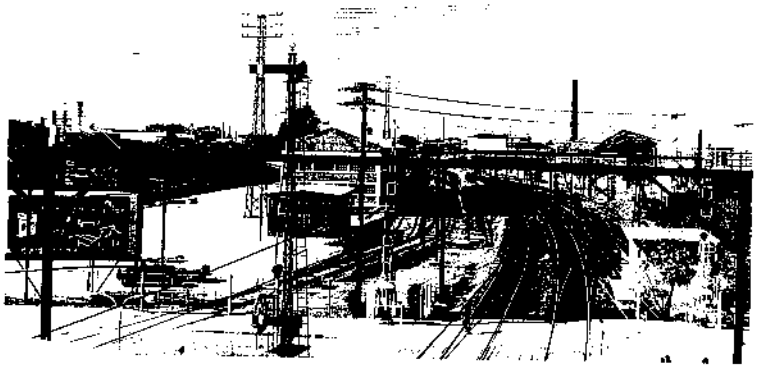
Na linha da Santos - a - Jundiaí em direção a Santos

verifica-se uma intensificação do parque industrial de São Caetano e Santo André, e a implantação de fábricas em trechos-lindeiros da ferrovia ainda não afetados pela industrialização suburbana. Em Capuava, estação sita entre Santo André e Mauá várias fábricas se estabelecem, tais como a "Indústria Sul-Americana de Metais", "Cofap" (auto-peças), "Philips"; constituem em seu conjunto o prolongamento da faixa industrial São Caetano-Santo André. Um pouco adiante, nas ainda no domínio da estação de Capuava, foi instalada a refinaria de petróleo "União". Em Mauá se estabeleceu a fábrica de vidro "Vidrobrás". Em Ribeirão Pires surgiram várias fábricas pequenas e médias, disseminadas pelo aglomerado, destacando-se as de material elétrico e eletrônico: "Constanta", "Jowipa" e "Magnafer". Finalmente, a maior distância, temos ao longo da ferrovia de Santos a importante indústria de álcalis "Elclor", estabelecida entre as estações de Rio Grande da Serra (ex-Rio Grande) e Campo Grande. A semelhança do que fizeram a "Nitro-Química" em São Miguel e a "Celosul" em Comendador Ermelino, a citada indústria construiu uma vila operária contígua a suas instalações fabris.

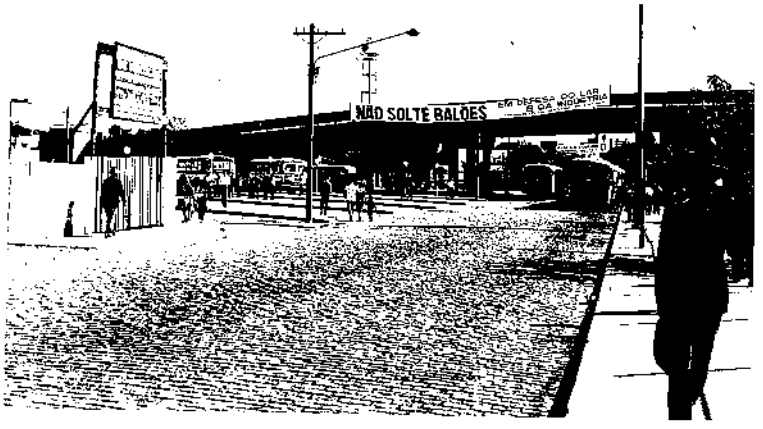
Já na direção oposta, isto é entre a Lapa e as imediações de Jundiaí, a ferrovia "Santos-a-Jundiaí" pràticamente não atraíu novas indústrias, mantendo-se a tendência já constatada no período anterior. Apenas em Jaraguá e em Campo Limpo foram instalados dois estabelecimentos industriais de monta. Em Jaraguá foi localizada a fábrica da "Voith" inaugurada em 1966, e em Campo Limpo o importante estabelecimento da "Krupp", que data da década de 1950. Êste aproveitou galpões aí já existentes, e que até então serviam a outro fim. A "Krupp" passou a constituir o apêndice voltado para São Paulo, do parque industrial jundiaíense, que graças a uma polarização regional exercida por Jundiaí já tomara certo vulto entre as décadas de 1900 e 1930. Novas indústrias se estabelecem no âmbito da própria cidade de Jundiaí: fábrica de doces "C.I.C.A.", fábrica de compensados de celulose "Duratex", etc.

As duas linhas da Cantareira pràticamente não atraíram indústrias: em Guarulhos houve o estabelecimento de fábricas, mas fora do âmbito da pequena ferrovia. Esta, por não transportar carga, não oferece o grande atrativo proporcionado pelas outras linhas.

O arrolamento supra revelou que alguns trechos de ferrovias extra-regionais não atraíram, de modo significativo,



Vista tomada da estação de Santo André, em direção Sudoeste. Note-se as fábricas que ladeiam a linha, e que formam a extremidade meridional da faixa industrial do beira-linha, que se estende desde a Vila Leopoldina. Vê-se uma das unidades-elétricas "Budd", utilizada pela ferrovia Santos-a-Jundiaí nos transportes suburbanos (foto do autor).



Terminal de ônibus de Santo André, a aproximadamente 200 metros da estação. Anteriormente os ônibus em demanda dos "bairros" locais (e de São Bernardo do Campo) partiam da própria calçada da estação, de onde foram transferidos por se terem tornado demasiadamente numerosos. O viaduto do fundo atravessa a linha férrea, solução adotada também em São Caetano do Sul, em Pirituba, mas sobretudo na cidade de São Paulo (foto do autor).

a industrialização:

Linha Jundiaí, entre Lapa e Campo Limpo

Linha Tronco da Central, entre Vila Matilde e Poá

Linha Sorocabana, de Quitaúna em diante.

A explicação pode ser procurada, por um lado, no poder de atração exercido pelos subúrbios industriais mais antigos("indústria atrae indústria"), o que em parte deve ter determinado a preferência por êles em detrimento de trechos ainda não industrializados. Mas, outros fatôres devem ter influído.Note-se que os dois trechos mencionados em primeiro lugar (linha Jundiaí e Tronco da Central) não apresentam o trinômio ferrovia-áreas planas extensas-água fluvial,a que nos referimos no capítulo anterior, e que tanto contribuiu na industrialização do eixo São Caetano-Santo André, O citado trinômio ocorre também no trecho Santo André-Mauá, ao longo da Variante de Poá, e no Tronco da Central, adiante de Calmon Viana, áreas que no período ora em foco se industrializam. Em virtude da acentuada correlação, conclue-se que a presença do citado trinômio constituíu um fatôr de grande pêso na implantação industrial suburbana. Na realidade, a topografia movimentada dos citados trechos da linha Jundiaí e Tronco da Central (sobretudo o primeiro) é bastante adversa à instalação de fábricas, mòrmente de estabelecimentos espaçosos. Veja-se as obras de terraplenagem que foram necessárias à implantação da "Voith" em Jaraguá, onde até a construção de um desvio ferroviário foi bastante difícil e dispendioso.

No citado trecho da linha Jundiaí, outro fator deve ter pesado: a estruturação funcional de tôda a área, esboçada nos períodos evolutivos anteriores (vide dois capítulos anteriores) e completada agora, em função desta herança. Note-se que as indústrias locais: Melhoramentos (papel) e Perus (cimento), passaram a estruturar a zona rural circundante em áreas fornecedoras de matéria prima. Desta forma,grandes extensões territoriais achavam-se já econômicamente ocupadas, e deixaram de ser oferecidas à expansão metropolitana; de cunho urbano. No mesmo sentido funcionou o Hospital de Alienados do Juqueri, que possue extensa gleba de terras. Êste fato e as condições topográficas adversas não favoreceram igualmente a suburbanização residencial,que como se verá aí foi pouco intensa. Tal circunstância provàvelmente também explique a pequena atração de in-

dústrias pela área, pois aí não houve a formação de expressiva reserva de mão de obra.

O exame dêste caso regional nos conduziu acidentalmente a outro aspecto: a suburbanização residencial verificada no domínio geográfico da ferrovia. Examinêmo-lo especìficamente.

Constata-se que, também no tocante à suburbanização residencial, as ferrovias radiais continuaram a comandar o processo. Ora diretamente, em função do transporte oferecido pelos trens de subúrbio, ora indiretamente através do mercado de mão de obra, criado ou ampliado em função das novas indústrias, ou ainda indiretamente- através do equipamento comercial e de serviços oferecidos pelos "povoados-estação".

Ao longo da linha Sorocabana, onde até 1940 o desenvolvimento suburbano era, como vimos, bastante modesto, surge uma das principais zonas suburbanas de função residencial.

Em Osasco o grande desenvolvimento industrial, que mencionamos acima, é superado pela suburbanização residencial. Inicialmente eram sobretudo os operários das fábricas locais que procuravam fixar residência ali, mas nos últimos tempos tem sido cada vez maior o número de pessôas profissionalmente vinculadas a São Paulo que estabelecem residência em Osasco. Veja-se o que revelam a propósito os estudos sócio-econômicos do " Plano urbanístico de Osasco", mandado elaborar pela prefeitura local, e que são relatados de modo sucinto pelo articulista jornalístico Isaac Jendamovsky: "Cerca de metade das famílias recen-instaladas em Osasco dão como fator determinante de sua transferência para o município a possibilidade de alcançar aí pelo baixo preço dos terrenos, o acesso à casa própria; apenas 10% das famílias indicam como motivo a proximidade do emprego.... Cerca de metade da força de trabalho de Osasco - 30 mil pessoas - tem seu local de trabalho fora do município" (7). Trata-se de uma constatação referente não apenas ao "subúrbio-estação" de Osasco, mas a todo o município, que engloba outros "subúrbios-estação" (Presidente Altino, Km. 18 e Quitaúna), bem como áreas desenvolvidas ao longo de rodovias. De qualquer forma, a informação retrata uma zona suburbana impulsionada, em seu conjunto, em função da ferrovia.

Mais adiante, junto à linha da Sorocabana, se desenvolveram uma série de "subúrbios-estação", anteriormente apenas incipientes. Veja-se o caso de Itapevi, segundo Emília Viotti Costa: "Ao iniciar-se a década de 1940-50 o movimento diário de

sua estação não ia além de 10 passageiros...", "Por volta de 1940, não existiam mais do que umas 30 casas próximo à pequena estação. Depois que se processou o loteamento de uma grande propriedade agrícola ali localizada, teve início o rápido crescimento do aglomerado, que se intensificou notàvelmente depois de 1950, graças aos operários e pessoas da classe média que o elegeram como lugar de residência. Multiplicaram-se as construções- simples umas relativamente confortáveis outras (não raramente com jardins à frente)..." (8).

A nova atitude da Estrada de Ferro Sorocabana com relação a trens de subúrbio favoreceu êste desenvolvimento lindeiro de sua linha, muito recente quando comparado com o das outras ferrovias. Com efeito, além de aumentar o número de trens, a ferrovia instala finalmente uma parada na Lapa ("Quilômetro 7", hoje Lapa), inaugurada em 1958 (9). Desta maneira, comerciários e industriários de boa parte de São Paulo passaram a contar com mais uma área onde poderiam implantar sua residência. Por outro lado, a ferrovia multiplicou as paradas nos trechos suburbanos sitos entre as estações já existentes, fazendo com que os pontos de embarque ficassem muito próximos uns aos outros. Tal política provocaria a repetição daquilo que em escala mais modesta já se verificara na "linha-tronco" da Central, anteriormente a 1940. Trata-se da sucessão de "subúrbios-estação" maiores, correspondendo às estações mais antigas, intercalados por outros menores, correspondendo às noveis paradas. É o caso do pequeno núcleo Antonio João entre Carapicuíba e Barueri, e dos núcleos Jardim Silveira e Jardim Belval, entre Barueri e Jandira.

No domínio da Central do Brasil, a suburbanização residencial, se bem que já importante em 1940, toma um ímpeto que supera de longe o desenvolvimento até então verificado. Na "linha-tronco" conhecem um notável crescimento os subúrbios Itaquera, Guaianazes (como passa a se chamar Lajeado), Ferraz de Vasconcelos, Poá, Calmon Viana, Suzano e Mogi das Cruzes. Além disto surgem dois novos núcleos suburbanos: "Cidade Patriarca", que surge quase concomitantemente com a estação Patriarca inaugurada em 1948 (10) e "Cidade A.E. Carvalho", que se estabelece junto à estação Engenheiro Artur Alvim, que, não obstante datar de 1921 (11), ainda não havia atraído o povoamento suburbano. O primeiro dos citados núcleos (Cidade Patriarca) é logo anexado pela cidade através da expansão da área edificada contínua desta, que an-

tes já absorvera o "subúrbio-estação" de Vila Matilde. O mesmo se verificou mais recentemente com a Cidade A.E. Carvalho. Voltaremos a falar dos dois núcleos citados, em vista de sua peculiaridade.

Na "variante de Poá", a expansão contínua da cidade já ultrapassou a estação Engenheiro Trindade. Mais adiante, em tôrno da estação Engenheiro Goulart verificou-se a formação de novo "subúrbio-estação ".Sua formação é posterior a 1945, ano em que Aroldo de Azevedo assim se manifesta a respeito do lugar : "Próximo à estação de Eng. Goulart (que não corresponde a nenhum aglomerado humano), existe a pequena Vila Silvia, com o seu aspecto rural" (12).

Mas,no domínio da "variante de Poá", sobressae o colossal desenvolvimento conhecido por São Miguel (que passa a se chamar São Miguel Paulista) e Itaím (E.F.C.B.). São Miguel, que até 1940 vivia em função da "Nitro-Quimica", constituindo por assim dizer o complemento residencial dessa fábrica, se transforma em um dos maiores subúrbios residenciais de São Paulo. Deixa de ser o subúrbio "da Nitro-Química" para de tornar o subúrbio "onde fica a Nitro-Química". Itaím (E.F.C.B.) do inexpressivo aglomerado que ainda era em 1945, a julgar pela descrição que dêle faz Aroldo de Azevedo, corroborada por fotografias (13), passa a ser outro populoso subúrbio residencial. Já mencionamos, que inicialmente Itaim (E.F.C.B.) se desenvolvera à certa distância da estação. Esta era atingida através de picada batida pelos passageiros do trem, através de terreno baldio. Nos últimos anos,esta gleba intermediária foi loteada, e ràpidamente ocupada por construções urbanas.

Mais adiante, na "variante de Poá", situa-se a antiga vila de Itaquaquecetuba, ex-aldeamento indígena, ex-freguesia. O desenvolvimento suburbano ali ainda hoje é restrito, mas merece referência pela forma que assumiu. Repete-se aí o que se verificara anteriormente em Guarulhos. Como esta, também ex-aldeamento indígena, a vila de Itaquaquecetuba se caracteriza por seu sítio em acrópole. A ferrovia, contornando a colina pelo sopé, teve como em Guarulhos a estação instalada a alguma distância. Em ambos os casos, é o aglomerado, em função do equipamento que já possue - e não a estação - que passa a cristalizar o desenvolvimento suburbano local: a estação conferiu uma vocação suburbana ao lugar, mas a função polarizadora que normalmen

te assume, em vista do comentado ,conheceu ligeiro deslocamento. De qualquer modo,pequenos núcleos estão surgindo em tôrno da antiga freguesia, dela se distinguindo pelo sítio e pela paisagem, tal como se verificara em Guarulhos, alguns se situam nas proximidades da estação.

Na estrada de ferro Santos - a - Jundiaí em direção a Santos,verifica-se a fusão entre os três"subúrbios-estação" de São Caetano (que passa a se chamar São Caetano do Sul), Utinga e Santo André. São Caetano do Sul,por sua vez,se funde com São Paulo. A fusão se concretiza através de instalações industriais ao longo da ferrovia, e do casario residencial através das áreas colinosas que bordejam a faixa ferroviário-industrial por ambos os lados. Simultâneamente verifica-se um notável crescimento do bloco suburbano assim formado no sentido transversal, alcançando áreas sitas a alguns quilômetros da ferrovia.

Na direção oposta, as margens da Santos - a - Jundiaí, como já adiantamos, apenas experimentam um desenvolvimento suburbano modesto, inexpressivo se comparado com o que se verificou ao longo das demais ferrovias radiais. No citado eixo, apenas Pirituba conhece um crescimento de maior vulto. Com efeito, a porção sita a leste da ferrovia (Vila Pereira Barreto) é alcançada e absorvida pela área edificada contínua da cidade. A oeste da ferrovia, à semelhança do que se verificou em Itaim, a porção contígua à estação é loteada, e ràpidamente ocupada.A antiga Vila Pirituba perde destarte a solução de continuidade que existia entre ela e a estação; simultâneamente novos loteamentos ao norte estendem o subúrbio até a novel estação Vila Clarisse.

Adiante de Pirituba, os vários pequenos"subúrbios-estação"conhecem um certo desenvolvimento, contudo bastante exíguo: Taipas (agora Jaraguá), Perus, Caieiras, Estação Juqueri(agora Franco da Rocha), Belém (agora Francisco Morato), Botujuru. Destaca-se entre êles Franco da Rocha, o único a adquirir um equipamento comercial e de serviços mais aperfeiçoado ,e que conseqüentemente assume características de pequeno centro zonal. Junto à parada sita entre Franco da Rocha e Francisco Morato nota-se um embrião de futuro subúrbio residencial, que contudo se desenvolve bastante lentamente.

No domínio do "Tramway da Cantareira" (encampado administrativamente pela Sorocabana,recebendo a designação "Seção

um desenvolvimento muito grande, como se frizou atrás.

O "ramal de Santos" da Sorocabana, por sua vez, estabelece a ligação entre a "linha-tronco" com a linha Mayrink - a-Santos, entroncando-se respectivamente nas proximidades de Vila Leopoldina (km. 12) e na estação Evangelista de Souza (15). Foi inaugurado apenas em 1957 (16). Apesar de ser linha radial em escala supra-regional, atravessa a periferia da cidade de São Paulo transversalmente: Vila Leopoldina - Pinheiros - Santo Amaro. Foi locada, aliás numa solução urbanística altamente satisfatória, junto ao canal do rio Pinheiros, passando sob as várias pontes que o transpoem.

A ferrovia em questão, difere no que diz respeito a seu trecho urbano - e mesmo em parte ao suburbano - de tôdas as outras: é "subseqüente", "postiça" foi estabelecida quando a área cortada já se achava organizada e já encerrava vocações geográficas definidas. A maior parte das terras contíguas ao canal do rio Pinheiros eram desocupadas quando da instalação da linha. Mas, ficavam contíguas a bairros residenciais médios e finos (Alto de Pinheiros, Jardim Paulistano, Jardim Europa, Brooklyn Novo), habitados por camadas sociais que normalmente não se servem de trens de subúrbio. De outra parte, devido à sua localização junto ao rio, as estações tiveram que ser construídas a certa distância dos centros comerciais flanqueados: Pinheiros, e Santo Amaro. Nenhuma estação foi construída nas proximidades das pontes (embora o pudessem ter sido): a estação de Morumbi fica completamente "no meio do mato", sem acesso ao bairro do Brooklyn Novo que lhe fica próximo, servindo apenas para cruzamento de trens. O exposto mostra o quanto o "ramal de Santos" é inadequado ao transporte suburbano de passageiros.

Contudo, em tôrno das estações Universidade (nome bizarro, eis que a Cidade Universitária fica bastante longe dali) e Jurubatuba foram efetuados loteamentos industriais, tendo várias fábricas se estabelecido ali. A novel ferrovia pouco contribuíu para tanto; em Jurubatuba grande parte das fábricas lhe são anteriores. Não obstante, parece que os operários destas fábricas já passaram - em certa escala - a se utilizar dos trens do ramal de Santos para seus deslocamentos residência-trabalho. A "Cidade Dutra", a respeito da qual teceremos considerações adiante, tem-se expandido em direção à estação homônima (posterior ao subúrbio) e os trens, que aí tinham seu ponto terminal, foram

da Cantareira") verifica-se a absorsão de quase tôda a área pela cidade de São Paulo. Apenas os subúrbios de Tremembé e Pedra Branca da "linha-tronco" permanecem relativamente isolados, eis que são circundados pelo "Hôrto Florestal" e pela "Invernada" da Força Pública.

Inicialmente são anexados os subúrbios localizados no município de São Paulo: Santa Teresinha (ex-Chora-Menino, nome que curiosamente é transferido a um bairro próximo), Mandaqui, Carandiru, Parada Inglêsa, Tucuruvi, Vila Mazzei, Jaçanã. Mais recentemente os "subúrbios-estação" surtos no município de Guarulhos (Vila Galvão, Gopoúva, Vila Augusta) se fundem entre si, à antiga "vila" de Guarulhos, e acabam vendo a área edificada que se forma, pràticamente anexada a São Paulo, eis que a única separação reside na várzea do Cabuçu, pouco ocupada. O antigo "Tramway" de meio de transporte suburbano passa a importante meio de transporte urbano. Em 1965 foi suprimido, medida de mérito e conveniência discutível, mas que não julgamos oportuno apreciar aqui.

Duas novas linhas férreas passaram a cortar os arredores paulistanos: a "variante de Paratéí" da Central do Brasil e o "ramal de Santos" da Sorocabana. Nenhuma das duas desempenhou papel de destaque no desenvolvimento suburbano de São Paulo, como veremos.

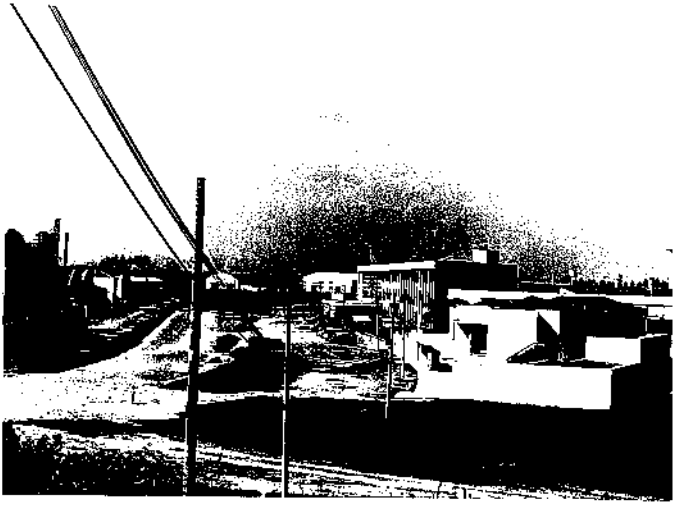
A "variante de Paratéí" liga Manoel Feio (estação próxima a Itaquaquecetuba), onde se entronca na "variante de Poá", com São José de Campos, onde se une à "linha-tronco" do "ramal de São Paulo" da Central. Destinada a ser a nova linha tronco desta ferrovia, com um traçado muito arrojado, através de elevados aterros e profundos cortes mas cruzando áreas de solo pouco propício a isto, já se achava em construção em 1945 (14). Contudo, até hoje funciona em caráter precário, sendo o tráfego de longa distância (o único que se faz por aí), desviado para a linha antiga (via Mogi) tôda vez que a chuva provoca a queda de barreiras, o que amiúde acontece. Nunca foram instalados trens "paradores" nesta linha, com excessão de um mixto diário, igualmente de funcionamento precário. Não é de estranhar, que a linha não tenha atraído o povoamento suburbano, e não só em vista do que acabamos de ver. Note-se que a mesma se entronca a certa distância de São Paulo, precisamente em Itaquaquecetuba, lugar que apesar dos abundantes trens de subúrbio ainda não conheceu

estendidos até a estação seguinte, Interlagos, onde passou a se verificar um certo desenvolvimento suburbano (17). De qualquer forma, os sete trens diários se distinguem de todos os demais trens de subúrbio de São Paulo por serem formados apenas por três carros, e por circularem com pequena lotação.

Voltemos às ferrovias de implantação anterior, que, conforme foi visto, continuavam a orientar o desenvolvimento suburbano. Estas, à medida que tal processo se verificava, melhoravam e ampliavam seus serviços de trens de subúrbio.

No tocante às melhorias, a menos beneficiada foi a "Seção da Cantareira", que, não obstante, teve a sua bitola alargada de 60 para 100 centímetros, e foi conseqüentemente dotada de vagões mais amplos e mais seguros. A dieselização foi adotada na linha tronco, deixando os passageiros a salvo do já costumeiro perigo de queimarem as suas roupas, proporcionado pelas antigas máquinas à vapor. As ferrovias regionais conheceram melhoramentos mais profundos: tôdas foram eletrificadas, e os antigos trens formados por carros de madeira substituídos por unidades elétricas especialmente construídas para o serviço suburbano, e que no caso da Sorocabana e da Santos - a - Jundiaí oferecem razoável confôrto.

No tocante à ampliação dos serviços de trens de subúrbio, verificou-se a extensão do trajeto na Santos a Jundiaí até Paranapiacaba (ao Sul) e Francisco Morato (ao Norte), bem como o considerável aumento do número de trens diários nesta e nas outras linhas. O seguinte quadro retrata-o.





Jurubatuba, porção de Santo Amaro lindeira
rio Grande. Esta área foi loteada em gleba
emente destinadas a indústrias, logrando
as fotos revelam. Como nas porções mais an
dade, as indústrias continuam a valorizar
varzeanos. A ferrovia (visível na foto de
tudo, neste caso é nìtidamente "super-impo
que de implantação posterior a muitas fábr

I Nº DIÁRIO DE TRENS SUBURBANOS

(PARTIDAS DAS ESTAÇÕES CENTRAIS - DIAS ÚTEIS)

Estação - Linha	NÚMERO				ÍNDICE DE VARIAÇÃO +++			
	1939	1949	1960	1965	39/49	49/60	60/65	39/65
TAMANDUATEÍ (Cantareira)								
em direção à linha-tronco	10	9	14	- +	90	156	0	0
em direção ao r. de Guarulhos	14	19	27	- +	136	142	0	0
ROOSEVELT (Central)								
em direção à linha tronco	16	23	43	47	144	187	109	293
em direção à var. de Poá	6	10	25	29	167	250	116	483
SÃO PAULO ("EST.da Luz") (E.F.S.J.)								
em direção Sul	24	38	58	59	158	153	102	246
em direção Norte	15	24	39	41	160	163	105	273
JULIO PRESTES (Sorocabana)								
em direção à linha tronco	8	23	34	38	288	148	112	475
TOTAL ++	93	146	240	214	157	164	89	230

\+ suprimido ++ no total os trens da E.F.S.J. que atravessam a estação São Paulo foram considerados como dois. +++ ano anterior= 100

Fonte: Guia Levi - Edições 483,600,731 e 793.

Contudo, esta ampliação dos trens de subúrbio é largamente ultrapassada pelo crescimento demográfico das áreas suburbanas por êles servidas. Isto é retratado pelo quadro apresentado em seguida, que mostra a população dos subdistritos e distritos suburbanos cortados pelos referidos trens. Alguns dos mencionados distritos, como os de Guarulhos e Itaquera são muito grandes, compreendendo áreas sitas a muita distância da ferrovia, áreas estas cujo desenvolvimento suburbano não se relaciona à ferrovia. Contudo, pareceu-nos viável generalizar,e considerar as mencionadas unidades administrativas como componentes do domínio geográfico das ferrovias e dos "subúrbios-estação". Vejamos o referido quadro.

II. POPULAÇÃO DAS ÁREAS SUBURBANO-FERROVIÁRIAS

	Eixo ferroviário	Nº DE HABITANTES				ÍNDICE DE VARIAÇÃO++			
		1940	1950	1960	1965	40/50	50/60	60/65	40/65
A.	Incluindo os subdistritos paulistanos absorvidos pela expansão urbana contínua.								
	1.CANTAREIRA	46.913	123.412	324.715	480.530	263	263	148	1.024
	2.CENTRAL (TRONCO)	54.506	170.680	276.333	393.972	313	162	143	722
	3.CENTRAL (VARIANTE)	10.591	44.500	149.364	218.167	420	336	146	2.060
	4.E.F.S.J.(SUL)	78.189	186.864	409.697	591.283	239	219	144	756
	5.E.F.S.J.(NORTE)	32.690	61.706	131.555	174.294	189	213	132	533
	6.SOROCABANA (até ITAPEVI)	20.785	58.668	157.984	250.782	282	269	158	1.207
	TOTAL	243.674	645.830	1.449.648	2.109.028	265	224	145	866
B.	Excluindo os subdistritos paulistanos absorvidos pela expansão urbana contínua.								
	3,4 e 6 - idem A								
	1.CANTAREIRA (só GUARULHOS)	13,439	34.683	101.273	165.563	258	292	163	1.232
	2.CENTRAL (TRONCO)	42.468	132.427	194.994	282.572	312	147	145	665
	5.E.F.S.J. (NORTE)	23.429	34.425	56.418	66.981	147	164	119	286
	TOTAL	188.901	491.567	1.069.730	1.575.348	260	217	147	834

+ 1940, 1950 e 1960 -dados do Recenseamento, 1965. Estimativa do Departamento Estadual de Estatística,

++ ano anterior= 100

Comparando-se o quadro II com o quadro I constata-se numa apreciação global, que o número de trens aumentou em 130%, enquanto a população cresceu quase seis vezes mais, isto é,734%. Comparando-se as várias linhas isoladamente, notam-se também tais desproporções, ora maiores ora menores, sem falar na zona da Cantareira, onde êste meio de transporte foi suprimido.

À mencionada desproporção entre crescimento demográfico e expansão dos serviços ferroviários corresponde uma participação cada vez maior e mais importante da circulação rodoviária no sistema de transporte interessando o domínio geográfico dos "subúrbios-estação". Vários fatôres influíram nêste sentido, ora provocando, ora sendo causados por novas facetas assumidas pelo desenvolvimento verificado no mencionado domínio. Serão enumerados os fatôres que se nos afiguraram importantes:

1) A ferrovia não consegue acompanhar o ritmo do desenvolvimento suburbano por ela gerado. Apesar dos melhoramentos de que dotaram o seu serviço de trens suburbanos, as estradas de ferro até agora não adotaram medidas que permitam uma expansão mais ampla do mesmo. Sòmente a adoção da linha tripla ou quadrupla o permitiria, pois na situação atual os trens circulam pelas linhas destinadas também à circulação extra-regional, cujo funcionamento precisa ser resguardado. Nenhuma ferrovia paulista instalou tal melhoramento, já de há muito adotado pela Central no estado da Guanabara. A Santos - a - Jundiaí, agindo em sentido opôsto, chegou a suprimir a linha dupla entre Mauá, e Campo Grande, atitude compreensível para a época, mas que hoje impede a ampliação do número de trens de subúrbio naquela área, para desgôsto dos moradores de Ribeirão Pires, que já na época em que a providência fôra tomada a encaravam com receio.

   Conseqüentemente a pressão sôbre os trens de subúrbio é cada vez maior, e sobretudo nos horários de "rush", os mesmos viajam superlotados não conseguindo vencer a demanda. Os trens da Central são tristemente famosos neste sentido. Grande parte dos migrantes pendulares passam a se servir dos ônibus, simplesmente por êste motivo.

2) Os subúrbios começam a atrair em maior escala a classe média, como atestam inúmeras edificações residenciais de o-

rigem mais recente. Esta classe social é mais expressiva em alguns subúrbios (São Caetano do Sul, Santo André, por exemplo) sendo pouco representada em outros (Itaím E.F.C.B., Itapevi, por exemplo). Freqüentemente seus representantes preferem o ônibus, que em horários de "rush" oferece um confôrto um pouco maior. Na zona da Central a classe média, de resto pouco expressiva, parece evitar em grande escala o trem, que além do desconfôrto ainda encerra sérios problemas de segurança.

Por outro lado, a posse do automóvel individual tem-se tornado cada vez mais fácil a pessôas da classe média, mòrmente através dos consórcios instituídos nos últimos anos. Assim, uma parte não desprezível de moradores suburbanos os possue e com êles se desloca para o trabalho.

3) A maioria dos ônibus que estabelecem a ligação entre os "subúrbios-estação" e São Paulo atingem o centro da cidade. Assim, favorecem o transporte de uma parte dos residentes suburbanos, ou seja daquêles que trabalham no Centro. Note-se que apenas a estação São Paulo (estação da Luz), se situa a razoável proximidade do Centro. Recentemente modificações arbitrárias introduzidas no sistema de trânsito da cidade determinaram a transferência dos pontos iniciais de várias das citadas linhas de ônibus para fora do Centro (Largo da Concórdia, Bom Retiro, Pinheiros). Tanto bastou para que os trens suburbanos recebessem uma extraordinária sobrecarga de passageiros, segundo noticiavam as direções ferroviárias através dos jornais.

4) Intensificam-se as relações entre os subúrbios e alguns bairros periféricos de São Paulo que se estruturam como sub-centros, e que não são atingíveis pela ferrovia correspondente. Note-se, que entre os bairros paulistanos que adquirem as mencionadas características apenas Lapa e em certo sentido Santana se desenvolveram a partir de estações ferroviárias. Tornam-se intensas sobretudo as ligações entre Pinheiros e a área de Osasco, e entre a Penha e os subúrbios mais próximos da Central e Guarulhos. Note-se que a Penha pode ser atingida por via férrea através das estações Agente Cícero ("variante de Poá") e Carlos de Campos ("tronco" da Central), mas estas se situam

no sopé da colina, exigindo dos passageiros penosa caminhada através de ladeiras.

5) Os "subúrbios-estação" ao crescerem alcançam áreas cada vez mais afastadas da estação, que não podem mais ser atingidas a pé a partir destas. O que já se verificava no período anterior em São Caetano e Santo André, agora se generaliza, verificando-se de forma acentuada em Osasco, São Miguel Paulista e mesmo em subúrbios menos importantes, como Carapicuíba, Franco da Rocha e Itaquera.

Tal expansão da área edificada do subúrbio a maiores distâncias da estação verifica-se de modo esquemático ao longo de dois eixos: transversal à linha férrea, e paralelo à esta.

As "vilas" que se desenvolvem ao longo do primeiro, em geral, são ligadas à estação por linhas de ônibus destinadas à complementação da viagem ferroviária. Este tipo de linha, já existente em São Caetano, Santo André e Pirituba no período anterior, agora se amplia nestes subúrbios e é implantado em outros: São Miguel (Vila Curuçá, Vila Nitro-Química), Osasco (Bussocaba, Jardim Santo Antonio, Helena Maria, etc.) Carapicuíba (Vila Dirce), Franco da Rocha (Vila Bazu). Algumas destas linhas estação suburbana-periferia do subúrbio acabaram por ser estendidas a São Paulo (centro ou bairro periférico), permitindo aos moradores das "vilas" (ou "bairros") suburbanas beneficiadas atingir São Paulo diretamente, sem baldeação. Tal se deu nos seguintes subúrbios, com as seguintes linhas: São Caetano, via São João Clímaco), Utinga (Camilópolis), Santo André (Santo André via Parque das Nações), Pirituba (Vila Pirituba via Jaraguá, Vila Pirituba via Mutinga, Vila Zat), Osasco (Jardim D'Abril, Jardim Novo Osasco, Jardim Santo Antonio, Helena Maria, Rochedale), Carapibuíba (Aldeia de Carapicuiba).

Em direção paralela à ferrovia vários "subúrbios-estação" se estenderam também, sendo que a estrada de rodagem que une os vários subúrbios sitos ao longo da mesma linha constitue um importante eixo de desenvolvimento. Tais estradas, em função das correntes de circulação intensificadas pelos fatôres expostos nos itens 1 a 3, foram tôdas pavimentadas no período em apreço, sendo as mais den-

samente trafegadas por ônibus, o que òbviamente atrae o povoamento. Ao longo destas estradas se verifica a fusão entre os subúrbios mais antigos, e entre êstes e a cidade. É o que se deu no eixo Vila Prudente-São Caetano do Sul-Santo André, e entre Santana-Carandiru-Parada Inglêsa-Tucuruvi-Vila Nazzei-Jaçanã-Vila Galvão. A antiga estrada transforma-se em rua, rua esta que normalmente concentra o comércio de interêsse local. Entre outros subúrbios esboça-se uma futura fusão de tal ordem: São Miguel Paulista-Itaím (E.F.C.B.) e Itaquera-Guaianazes.

Em alguns casos, as mencionadas rodovias têm um traçado oblíquo ao da ferrovia, constituindo então importante eixo de desenvolvimento nesta direção (São Miguel Paulista, Itaquera, Guaianazes).

Em função do mencionado desenvolvimento verificado ao longo das rodovias radiais, os ônibus que ligam os centros dos "subúrbios-estação" à cidade assumem um importante papel no transporte interessando às áreas intermediárias.

6) À medida que os maiores subúrbios crescem, os mesmos tornam-se mais auto-suficientes em matéria de serviços e equipamento comercial, sendo que a parte mais próxima da estação se estrutura em importante centro comercial("subcentro" com relação ao Grande São Paulo), onde são cada vez mais numerosas as lojas, escritórios, consultórios, bancos e escolas. Assim, ganham importância sempre crescente os deslocamentos internos dos subúrbios, os quais, dadas a pequena distância e a grande freqüência dos ônibus, são feitos preferencialmente através dos citados, mesmo quando possíveis por trem. O que aqui afirmamos se verifica sobretudo em São Caetano do Sul, Santo André e Osasco.

É fácil de se compreender, que em correlação com os fatos enumerados acima, grande parte do recente desenvolvimento suburbano verificado no domínio geográfico das ferrovias não tenha sido provocado diretamente por estas. Em muitos casos é o "subúrbio-estação", pelo que encerra em equipamento comercial e de serviços, equipamentos energético, mercado de trabalho, mercado de mão de obra, que provoca o desenvolvimento em suas lindes.

De outra forma não se explicaria, por exemplo, o desen-

volvimento da porção sudeste de Osasco, onde se implantaram a "Cidade de Deus", o conjunto residencial "Continental" (sôbre os quais tereceremos considerações adiante), e a fábrica "Charleroi-Induselet". A principal estrada a ligar Osasco a São Paulo (avenida dos Autonomistas, ex-estrada de Itu, ex-estrada São Paulo-Mato Grosso) constitue o eixo de desenvolvimento da zona, sendo hoje beneficiada pelo alargamento, e intensamente trafegada por ônibus.

Em alguns casos a ferrovia pràticamente nada mais tem a ver com o desenvolvimento de suas margens. O caso mais ex - pressivo é o de Guarulhos, onde já na década de 1940 a ferro - via perdia sua importância. Guarulhos era atingida pela ferrovia através de percurso indireto,muito longo; havia sido construída visando especificamente a Jaçanã e Cabuçu, sitos mais ao Norte, tendo sido estendida a Guarulhos através de inflexão no percurso. Êste fato, que tornava a viagem muito morosa, parece cedo ter provocado uma grande captura pelo tráfego rodoviário. É o que transparece no relatório da Prefeitura Municipal de Guarulhos referente ao ano de 1943: "Continua Guarulhos, a lutar com o problema de transporte que é de capital importância para a vida do seu Município. Aqui residem operários, empregados, funcionarios publicos que trabalham na Capital. O antigo Tramway da Cantareira, ora Sorocabana, com a deficiência de trens, horário e morosidade com que faz o percurso não supre aquela necessidade. A maior parte do percurso se faz pela linha de onibus "Guarulhos a Penha", que desenvolve serviço regular..." (18).

A estrada percorrida pelos referidos ônibus já na época se tornou o principal eixo de desenvolvimento de Guaru - lhos, provocando uma expansão linear do povoamento ao longo de suas margens. A "Cantareira" apesar de serpentear em tôrno da avenida Guarulhos (nome da mencionada estrada) era estranha ao processo.

Na década de 1940, Guarulhos conheceu uma certa industrialização, também sem correlação com a ferrovia, indus - trialização que iria tomar grande vulto na década de 1950, após a inauguração da rodovia Presidente Dutra (ou simplesmente Via Dutra), que iria constituir o eixo a comandar o processo. A propósito nos estenderemos mais adiante.

Também no ângulo formado pelas duas linhas da Central, e que têm como vértice o bairro da Penha, verifica-se

um desenvolvimento, a que a ferrovia é quase ou completamente estranha. Neste caso trata-se de expansão urbana que tem a Penha como foco irradiador e que se faz através dos esporões, tendo quatro principais eixos de desenvolvimento: a avenida Gabriela Mistral (trecho inicial da estrada Penha-Guarulhos), estrada do Cangaíba, avenida Amador Bueno da Veiga - estrada de São Miguel (o mais importante) e rua Itingussu, que constitue bifurcação do último. Veja-se o caso da estrada de Cangaíba, que se estende paralelamente à "variante de Poá" a uma distância que oscila entre 500 e 1 000 metros ao sul desta. O pequeno centro comercial do bairro Cangaíba surgiu num trecho da mencionada estrada, no alto do espigão, de onde se divisa a ferrovia, que perlonga a baixada; contudo nenhuma estação existe no trecho correspondente. No caso, é nítido que a ferrovia em nada influiu, apesar de sua proximidade.

De qualquer forma as ferrovias extra-regionais continuam a desempenhar importante papel no transporte suburbano, por sinal crescente quando avaliado em números absolutos. Tôda expansão verificada no serviço de ônibus cidade-subúrbio tem encontrado ùltimamente um obstáculo que cada vez se acentua mais: o trânsito lento que os veículos têm que enfrentar na cidade de São Paulo, e muitas vezes nos próprios subúrbios. Veja-se o caso dos ônibus que se dirigem do Parque D.Pedro II a Santo André pelo trajeto mais curto: enfrentam tráfego lento no Ipiranga, no centro de São Caetano e no centro de Santo André, levando bem mais de uma hora no percurso. Enquanto isto, o trem não demora mais de 30 minutos entre a estação São Paulo (da Luz) e a de Santo André. Nas demais ligações ocorre mais ou menos o mesmo. Assim sendo, os trens suburbanos se mostram cada vez mais adequados ao transporte intra-metropolitano, sobretudo nos percursos longos. Seria de se desejar que as ferrovias se equipassem de modo a acompanhar melhor a demanda, que não é satisfeita visìvelmente no caso da Central do Brasil.

A seguir figuram dois quadros, que ilustram o que aqui foi dito a propósito da ampliação conhecida pela circulação rodoviária de passageiros nos subúrbios paulistanos. Os quadros referentes respectivamente a automóveis e ônibus intermunicipais, retratam tanto a evolução verificada nos setôres suburbanos servidos pela ferrovia, quanto naquêles desta apartados.

III. AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS 1940/1965

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1960)	1940		1960		1965	
	Nº	Hab/ Auto	Nº	Hab/ Auto	Nº	Hab/ Auto
Arujá +	...	...	20	287,9	93	75,8
Cotia-Itapevi (F)	53	214,8	222	126,5	509	76,0
Guarulhos (F)	113	118,9	1.599	63,3	3.585	46,2
Itapecerica da Serra-Embu-Taboão da Serra	14	1.021,7	383	96,9	1.191	42,0
Jundiaí (F)	++301	193,4	1.507	78,8	4.674	32,2
Mairiporã			82	156,6	206	70,7
Caieiras (F)	67	370,9	56	167,9	119	89,6
Franco da Rocha (F)			67	416,8	202	147,9
Mogi das Cruzes (F)			943	106,3	3.388	38,3
Ferraz de Vasconcelos(F)			41	247,9	245	68,9
Poá (F)	135	357,9	112	148,1	394	56,0
Suzano (F)			332	79,3	834	46,8
Itaquaquecetuba (F)			54	212,1	68	243,9
Santana de Parnaíba			77	68,1	101	53,0
Barueri (F)	+++26	460,3	418	75,5	483	104,8
Cajamar			12	536,5	50	169,2
Santo André (F)			2.437	100,6	5.614	63,8
São Caetano do Sul (F)			1.910	59,9	4.889	31,7
São Bernardo do Campo	454	198,0	2.415	34,1	5.853	24,2
Diadema			48	256,4	426	57,4
Mauá (F)			116	249,3	706	69,5
Ribeirão Pires (F)			173	122,6	793	36,5
Municípios Vizinhos	1.163	234,2	13.024	80,9	34.423	43,9
SÃO PAULO - OSASCO	22.739	58,3	120.662	31,7	305,993	15,9
REGIÃO	23.902	66,9	133.686	36,5	340.416	19,2

\+ Na ocasião pertencia ao município de Santa Isabel
++ Inclue em 1940 o atual município de Vinhedo
+++ Inclue em 1940 o atual município de Pirapora do Bom Jesus
(F) Servido por ferrovia radial.
Fonte: 1940: Anuário Estatístico do Estado de São Paulo. Anos: 1960 e 1965: dados compilados no Departamento de Estatística da Secret. Econ. Planej.

IV. ÔNIBUS SÃO PAULO - MUNICÍPIOS VIZINHOS

LOCALIDADES +	Nº de viagens diárias++	
	1942	1965
a) Servidas por ferrovia		
Vila Galvão	53	296
Guarulhos (Centro)	55	492
Itaquaquecetuba (Centro)	-	8
Ferraz de Vasconcelos	-	72
Poá (Centro)	-	32
São Caetano do Sul	102	1.671
Santo André	68	719
Mauá (Centro)	-	203
Ribeirão Pires	-	108
Rio Grande da Serra	-	-
Carapicuíba	-	210
Barueri	-	79
Jandira	-	35
Itapevi	-	3
Caieiras-Franco da Rocha	-	25
Francisco Morato	-	-
b) Não servidas por ferrovia		
Mairiporã	-	13
Arujá	-	
São Bernardo do Campo (Centro)	60	612
Itapecerica da Serra	10	111
Embu	10	66
Taboão da Serra	10	499
Cotia (Centro)	14	44
Embu Guaçu	1	24
TOTAL (incluindo os destinados a localidades não apontadas)+++	320	4.774

Fonte: 1942: "O Guia" - Edição 1942; 1965: Dados compilados no D.E.R. Obs.: + Excluídas várias, devido a deficiência dos respectivos dados para 1942. ++ Excluídos ônibus que passam pelos municípios vizinhos, destinando-se a outros fora da área em estudo. +++ Excluídos os ônibus destinados a Osasco, Eldorado e Cipó, em 1942m consideradas linhas urbanas.

Como se pode constatar, tanto com relação a automó - veis quanto a ônibus intermunicipais, verificou-se uma amplia - ção deveras notável, que de longe supera o correspondente cres cimento demográfico, ao contrário do verificado com relação aos trens suburbanos.

Os quadros mostram que o grande desenvolvimento da circulação rodoviária afetou tanto os subúrbios do domínio geográfico das ferrovias, quanto municípios vizinhos a São Paulo apartados das ferrovias. Este fato retrata o desenvolvimento suburbano que êstes municípios acabaram finalmente por conhecer, após o longo período de letargia a que o trem de ferro, por não os servir, os relegou. Em alguns dêstes municípios o desenvol - vimento suburbano é apenas embrionário, como se verá. De qual - quer maneira, aí o processo tem como instrumento apenas a circu- lação rodoviária, responsável também pelo surgimento de numero- sos núcleos suburbanos no próprio município de São Paulo. Exami nemos a questão especìficamente.

O desenvolvimento suburbano apoiado na circulação rodoviária

Como vimos, se a circulação rodoviária passou a con- tribuir em proporção crescente no desenvolvimento suburbano do domínio geográfico das ferrovias, passou também a ampliar seu papel no desenvolvimento de subúrbios fora daquele domínio, on de as rodovias e os veículos automotores constituem o único meio de transporte disponível.

Viu-se que no período anterior os ônibus ensejaram a ocupação de alguns loteamentos sitos a apenas poucos quilóme - tros de bairros periféricos, surgindo em decorrência núcleos que designamos por "subúrbios-loteamento": Moinho Velho, Vila Esperança, Jardim Popular, Vila Carrão, Vila Formosa e outros. Estes, durante o período atual, foram todos incorporados pela extensão da cidade. Novas "vilas periféricas" se desenvolveram a partir de 1940 a uma distância um pouco superior à daquêles núcleos , apoiando-se igualmente na circulação rodo viária: Vila Penteado, Vila Nova Cachoeirinha, Lauzanne Paulis ta, Vila Gustavo, Parque Edu Chaves, Cangaíba, Vila Ré, Vila Rica, Vila Diva, Vila Ema, Parque São Lucas, Cidade Vargas, Ci-

dade Ademar, Caxingui e muitos outros. Foram igualmente absor - vidos pela expansão urbana.

Mas, apoiando-se na circulação rodoviária surgiram um sem número de núcleos suburbanos, a maiores distâncias, e que ainda não foram territorialmente absorvidos pela cidade, eis que se mantém a solução de continuidade da área edificada. Na realidade, em face do grande crescimento da cidade, é apenas uma questão de tempo: não demorará muito, e a maioria dos núcleos hoje territorialmente separados da cidade a ela serão fundidos através do loteamento e ocupação das áreas intermediárias. Veja-se o caso de Diadema: no mapa "Área Edificada" (vide) elaborado com base em fotografias aéreas de 1962, figura nìtidamente como núcleo separado. Ora, no corrente ano (1967) foi loteado o trecho que separa o aludido subúrbio do bairro paulistano de Americanópolis, o que já prenuncia a breve fusão. Outros casos similares podem ser citados. De qualquer forma, à medida que os núcleos mais próximos se fundem à cidade, surgem outros mais adiante, igualmente desenvolvidos em função da circulação rodoviária.

Em fins da década de 1940 surge um novo tipo de rodovia: a "auto-estrada" (Via Anchieta, Via Anhanguera, Vila Dutra). Tais estradas em função de suas características intrínsecas provocaram um desenvolvimento suburbano diferente daquêle propiciado pelas rodovias comuns. Vejamos inicialmente de que modo estas estradas, do tipo convencional, agiram em relação à suburbanização.

Além de numerosos "subúrbios-loteamento" que surgem por tôda a parte, verifica-se a partir de 1940 o desenvolvimento dos "povoados-entroncamento", que haviam surgido ou ganho vitalidade no período anterior, como se viu. Os mesmos , graças à concentração da circulação e a seu equipamento comercial em ampliação, passam a funcionar como pólos do desenvolvimento suburbano, ensejando a formação de núcleos suburbanos, que compreendem tanto o loteamento dos arredores do entroncamento, quanto outros contíguos. É o caso de Rudge Ramos (ex-Meninos) Diadema (ex-Vila Conceição), Rio Bonito, Taboão da Serra (ex-Taboão) e Parada de Taipas. De "povoados-entroncamento" passaram a "subúrbios-entroncamento". Seu estágio de desenvolvimento é muito divorso.

Rudge Ramos é o maior dos "subúrbios-entroncamento" surgidos. É um dos dois núcleos urbanos encerrados no distri -

to de São Bernardo do Campo. Trata-se,aliás,de subúrbio em que se verifica a justaposição de condicionamentos devidos às rodovias de tipo comum e à auto-estrada (Via Anchieta,no caso). Sua origem e sua polarização interna se liga ao antigo "povoado-entroncamento" gerado por rodovias de tipo comum, enquanto seu desenvolvimento recente se deve em grande parte à Via Anchieta, que tornou seu acesso mais rápido, e que provocou o desenvolvimento de tôda a zona.

Diadema e Taboão da Serra se seguem em importância. Conheceram um desenvolvimento muito rápido, e se tornaram sedes municipais. Rio Bonito e Parada de Taipas são,por sua vez, sobretudo êste, subúrbios ainda bastante modestos.

É curioso como em todos os "subúrbios-entroncamento", independente de seu estágio evolutivo, o entroncamento rodoviário constitue um núcleo de polarização interna semelhante ao representado pelas estações ferroviárias nos "subúrbios-estação". Constituem o ponto de referência do subúrbio, concentram o comércio e os serviços, que nos três subúrbios mais desenvolvidos se estendem pelas ruas correspondentes às antigas estradas que aí entroncam. Em Rudge Ramos e em Diadema o exíguo entroncamento foi ampliado através da expropriação e demolição de um quarteirão, o que originou a praça principal de ambas as localidades. À semelhança do que ocorre com os "subúrbios-estação" (originados de "povoados-estação"), também os "subúrbios-entroncamento" guardam reminescências do conjunto arquitetônico do antigo "povoado-entroncamento". As fotos que acompanham êste trabalho retratam-no: modestas casas geminadas, hoje às vezes abandonadas, que encerravam as primeiras vendas e botequins. Sem dúvida alguma o poder polarizador dos centros dos "subúrbios-entroncamento" não pode ser atribuido totalmente,de modo direto,a êste modesto equipamento comercial pioneiro. Tal papel lhes coube mais indiretamente, eis que na fase inicial do desenvolvimento suburbano atraíram à sua vizinhança novos estabelecimentos, os quais, êstes sim, constituiram um equipamento capacitado a atrair um povoamento de monta. Com a formação do núcleo suburbano, o entroncamento passa a desempenhar um importante papel na circulação interna do mesmo, o que por sua vez favorece a polarização local. Convém insistir ,que em Rio Bonito, e sobretudo em Parada de Taipas êste processo evolutivo está em sua fase inicial.

Em todo o caso,nenhum dos "subúrbios-entroncamento"



O "subúrbio-entroncamento" Parada de Taipas, modesto, de recente desenvolvimento. Há aproximadamente uma dezena de anos pouco havia além das construções à direita, cujo aspecto denota o antigo caráter rural do povoado. A esquerda, contruções recentes que abrigam o essencial do modesto comércio local. Note-se, junto ao coreto, o poste indicativo de ponto terminal de linha de ônibus, a qual precedeu a suburbanização do lugar (foto do autor).



Praça central de Diadema, local correspondente ao antigo "povoado-entroncamento" de Vila Conceição. Atrás do caminhão (no meio da foto) vêem-se construções do tempo do povoado, em contraste com as mais modernas, que as rodeiam. O jardim público sito à esquerda (atrás do ônibus) resulta de demolição de antigo quarteirão. Note-se a iluminação pública a vapor de mercúrio, melhoramento comum em subúrbios sitos em municípios vizinhos ao de São Paulo, que neste particular contrastam com os inclusos no município da Capital (foto do autor).



Porção central do "subúrbio-entroncamento" Rio Bonito, correspondente ao antigo povoado. A estrada principal é visível à direita, enquanto a secundária(Estrada Clube de Campo) se estende perpendicularmente à esquerda, diante do pôsto de gasolina. Note-se atrás da placa dêste as casas do antigo povoado, que contrastam com a edificação moderna à esquerda (foto do autor). Vide foto seguinte.



O "subúrbio-entroncamento" Rio Bonito , visto de mais longe, e do lado oposto ao da foto anterior. Em segundo plano, à direita, junto à edificação assobradada, situa-se o encontramento - local de implantação do antigo povoado, que polarizou o desenvolvimento suburbano no local. Do citado entroncamento em diante a estrada principal permanece sob administração estadual (ao contrário do trecho anterior). Aí, em função de recente política rodoviária, o poder público proibiu os loteamentos com acesso direto à estrada. A foto mostra o resultado desta salutar prática (foto do autor).



Centro de Rudge Ramos, o maior dentre todos os "subúrbios-entroncamento". A foto mostra a porção correspondente ao antigo povoado: a construção à esquerda, e a que se lhe segue à direita, são daquele tempo. À direita, no fundo, vê-se um prédio de três andares, resultante do desenvolvimento suburbano. À semelhança do que foi feito em Diadema, um quarteirão contíguo ao entroncamento foi demolido e transformado em praça, tendo-se também instalado a iluminação a vapor de mercúrio (foto do autor). Vide a foto seguinte.



Vista geral de Rudge Ramos, subúrbio polarizado pela porção sita em torno da praça mostrada na foto anterior, que se perde em meio ao casario ora retratado. As casas visíveis em primeiro plano estão no município de Santo André; a divisa perlonga o rio dos Meninos, cuja várzea se nota (foto do autor).

conheceu o grande desenvolvimento dos principais "subúrbios-estação". Atribuímos o fato a dois fatôres: a origem mais recente dêstes subúrbios, e o caráter mais ubíquo das estradas, aliado à dispersão das paradas dos ônibus por todo o trajeto. Estes fatos fazem com que o poder polarizador dos "povoados-entroncamento" seja inferior ao exercido pelos "povoados-estação", uma vez que não se verifica a concentração obrigatória dos embarques e desembarques. Não obstante, Rudge Ramos se equipara aos 'subúrbios-estação' médios: Itaquera, Poá, Suzano, Barueri , etc. Infelizmente uma avaliação quantitativa exata não é possível, uma vez que os resultados censitários são apurados por unidades administrativas, e não por aglomerados isoladamente.

Além dos "povoados-entroncamento", outros pequenos núcleos rurais funcionaram como cristalizadores do desenvolvimento suburbano no domínio geográfico das rodovias. Veja-se o caso do antigo povoado de Pirapora sito entre Diadema e São Bernardo do Campo. A evolução que conhece êste aglomerado (provàvelmente antigo bairro rural) até tornar-se núcleo suburbano , se assemelha àquela verificada nos aglomerados-entroncamento. Também aqui, a porção correspondente ao antigo povoado se torna o centro comercial do subúrbio, onde se concentram lojas, botequins, escritórios comerciais. Igualmente se podem divisar casas reminescentes do antigo conjunto arquitetônico, destacando-se entre construções mais modernas (Vide foto). O mesmo se deu, se bem que em proporções menores, com o ex-aldeamento Carapicuíba, hoje denominado "Aldeia de Carapicuíba". A foto tirada de uma elevação próxima mostra como em tôrno da praça que encerra o conjunto arquitetônico do antigo aldeamento se condensou um aglomerado maior. Trata-se por assim dizer da "frente pioneira" do eixo transversal de desenvolvimento suburba, que tem sua raiz no "subúrbio-estação" de Carapicuíba , e se estende perpendicularmente à ferrovia em direção ao Sul. Na pequena praça de Aldeia de Carapicuíba tem ponto final uma linha de ônibus proveniente de São Paulo (via Carapicuíba), que atende ao transporte ligado à nova função residencial suburbana do lugar. Julgamos viável emprestar ao tipo genético de subúrbio encarnado por Piraporinha e Aldeia de Carapicuíba a alcunha mal soante mas expressiva de "subúrbio-ex-vilarejo".

Outros núcleos suburbanos surtos ao longo de estradas correspondem em sua localização a antigos bairros rurais. É isto que se verifica em Campo Limpo e Capão Redondo, sitas



Eis o largo central de Aldeia de Carapicuiba, porção que corresponde ao antigo aldeamento indígena homônimo. É o único ex-aldeamento em que o conjunto arquitetônico original se conservou no decorrer dos tempos. À esquerda, a capela. Note-se os mastros e o palanque, utilizados nas festas folclóricas (talvez pseudo-folclóricas) que aí se realizam periòdicamente (foto do autor). Vide foto seguinte.



O largo central de Aldeia de Carapicuíba visto de outro ângulo. O ônibus, que aí tem seu ponto final, denota a nova característica do aglomerado, que passou a polarizar-em escala local - o desenvolvimento suburbano de cunho residencial (foto do autor). Vide foto seguinte.



Eis o largo central de Aldeia de Carapicuiba, porção que corresponde ao antigo aldeamento indígena homônimo. É o único ex-aldeamento em que o conjunto arquitetônico original se conservou no decorrer dos tempos. À esquerda, a capela. Note-se os mastros e o palanque, utilizados nas festas folclóricas (talvez pseudo-folclóricas) que aí se realizam periòdicamente (foto do autor). Vide foto seguinte.



O largo central de Aldeia de Carapicuíba visto de outro ângulo. O ônibus, que aí tem seu ponto final, denota a nova característica do aglomerado, que passou a polarizar-em escala local - o desenvolvimento suburbano de cunho residencial (foto do autor). Vide foto seguinte.



No centro da foto vê-se o aglomerado Aldeia de Carapicuíba. Apenas o largo que circunda a capela (visível na foto) é que corresponde ao antigo aldeamento. O casario a êle externo resulta do desenvolvimento recente em função da polarização exercida pelo modesto aglomerado. Êste se afigura assim como "subúrbio-ex-vilarejo". Note-se ainda o arruamento visível no fundo à direita, possìvelmente relacionado com a supra-referida polarização (foto do autor).



Outro exemplo de "subúrbio-ex-vilarejo": Piraporinha (município de Diadema, junto à divisa de São Bernardo do Campo). Vê-se na foto a antiga capela, enquanto à direita se justapoem edificações do antigo povoado - (hoje deterioradas) a outras, de construção recente, que em seu andar térreo abrigam as casas comerciais aí concentradas. Vê-se na foto uma "cegonha"(caminhão de transporte de automóveis), muito comum na área vizinha que é do parque industrial automobilístico de São Bernardo do Campo (foto do autor).

entre Santo Amaro, Itapecerica da Serra e Taboão da Serra. Ambas as localidades já são mencionadas como "bairros" (rurais , subentende-se) em 1908, sendo provàvelmente mais antigos (19). Ao sul do já mencionado Rio Bonito, ainda no subdistrito Capela do Socorro desenvolveu-se um núcleo suburbano no local correspondente ao bairro rural São José. Neste caso, curiosamente foi adicionado o nome "vila" ao núcleo ("Vila São José"), seguindo-se praxe difundida em loteamentos que surgem com toponímia artificial, o que não ocorreu com o citado.

A toponímia de alguns núcleos suburbanos, já ou ainda não anexados pela extensão da cidade, sugere terem-se também originado de bairros rurais: Cruz das Almas, Morro Grande, Sapopemba, Caxingui... Em todos êstes casos é mais difícil apurar, se o antigo bairro rural - encerrando ou não pequeno aglomerado - tenha funcionado ou não como pólo de atração ao povoamento, o que dependeria de pesquisas de detalhe.

Nem sempre os pequenos aglomerados rurais funcionaram como polos de atração do desenvolvimento suburbano verificado por intermédio da circulação rodoviária. Êste é pelo menos o caso da Vila Santa Catarina, sita entre o Jabaquara e a Cidade Ademar. Havia na área um pequeno povoado (Santa Catarina), sito junto à avenida Jabaquara. Esta avenida, correspondente ao que tudo indica ao "Antigo Caminho de Carro de Santo Amaro", perdeu neste trecho sua função na circulação local, uma vez que foi truncada pela construção do aeroporto de Congonhas (20). A área passou a ser atingida através de ruas sitas mais a leste; estas passaram a formar o eixo de desenvolvimento da Vila Santa Catarina, ficando o antigo povoado completamente à margem (21).

A maioria dos núcleos suburbanos que surge com apôio **circulação rodoviária** não se desenvolve em função de nenhum pólo local de atração. Provém de loteamentos cujo lançamento e cuja efetiva ocupação dependem de fatôres não geográficos (especulação imobiliária,"agressividade de vendas", facilidades oferecidas aos compradores), e da posição geográfica definida em têrmos areolarmente mais amplos. Vimos que êste tipo de subúrbio, a que denominamos "subúrbio-loteamento", teve sua origem entre 1930 e 1940. Os que agora surgem superam em número de longe os que se desenvolveram naquela época.

Muitos dos "subúrbios-loteamentos" despontam em áreas sitas fora dos principais eixos de circulação rodoviária,

junto a estradas secundárias, ainda não servidas por ônibus.Os primeiros moradores, quase sempre pessoas humildes,fazem papel de pioneiros. Por muito tempo se deslocam a pé à estrada transitada por ônibus. Estes apenas são estendidos ao lugar depois de já contar com povoamento razoável, assegurando rentabilidade à linha. Este foi o caso da quase totalidade dos "subúrbios-loteamento." surgidos entre 1930 e 1940, sôbre os quais já nos manifestamos. Agora é o caso entre outros de : Vila Penteado , (subdistrito de Nossa Senhora do Ó), Parque Edu Chaves (subdistrito de Tucuruvi), Cidade São Mateus (entre Itaquera e Santo André), Jardim Santo Inácio (ao sul de Piraporinha) Parque Bristol (subdistrito da Saúde), Jardim São Luiz (subdistrito de Santo Amaro), Vila Dalva (subdistrito do Butantã).

Contudo, a partir de 1940 tornam-se cada vez mais numerosas nos arredores paulistanos as estradas percorridas por ônibus, que demandam subúrbios já formados ou vilas e cidades vizinhas. Os loteamentos que se instalam em suas margens levam uma vantagem com relação aos supra-citados: os primeiros moradores já podem contar com condução. O comércio imobiliário soube muito bem tirar proveito desta vantagem,dela fazendo grande alarde em sua publicidade, sempre exagerando o número de linhas de ônibus e minimizando o tempo do percurso. Compreende-se fàcilmente que êstes loteamentos , assim beneficiados,tenham freqüentemente se povoado mais ràpidamente que os outros, afastados dos ônibus.

Como exemplos de núcleos surgidos ao longo de estradas com linha de ônibus podemos citar: Vila Mirante (na estrada velha de Campinas, entre Pirituba e Parada de Taipas), Vila Ponte Rasa (na estrada Penha-São Miguel), Cidade Líder (estrada Vila Carrão-Itaquera), Vila Fachini, Americanópolis e Jardim Luso (na estrada Jabaquara-Eldorado), Vila Isa e Campo Grande (na estrada Santo Amaro-Pedreira), Vila das Belezas (na estrada Santo Amaro- Itapecerica), Caximgui, Vila Sônia e Ferreira (na estrada do Embu, entre Butantã e Taboão da Serra),Vila Indiana e Vila Gomes (na estrada do Itu, entre Pinheiros e Osasco). Muitos dêstes núcleos suburbanos, cujo desenvolvimento se apoiou inicialmente nos ônibus destinados a lugares mais afastados, passaram a contar posteriormente também com ônibus a êles destinados especìficamente, fruto de sua ocupação. É o caso de Vila Mirante, Vila Ponte Rasa, Vila Fachini, Americanópolis, Vila das Belezas, Vila Sônia, Ferreira, Jardim Mario Ro

se, Parque Assunção e Vila Iasi.

Se os subúrbios-loteamento, que surgiram fôra do âmbito das linhas de ônibus, não encerravam nenhum pólo local de atração, êstes que ora nos ocupam se desenvolveram em função de um eixo de atração: a estrada servida pelos ônibus. Como o desenvolvimento inicial do subúrbio é fruto do ônibus (ao contrário do que ocorre com os "subúrbios-loteamento" referidos, nos quais o ônibus é fruto do desenvolvimento suburbano), julgamos viável emprestar a êste tipo genético de núcleo o nome de "subúrbio-ônibus".

Temos então quatro tipos genéticos de subúrbio desenvolvidos com apôio na circulação rodoviária, feita através de estradas de tipo comum: "subúrbios-entroncamento", "subúrbios-ex-vilarejo", "subúrbios-loteamento" e "subúrbios-ônibus". Chamê-los dentro de uma classificação mais genérica de "subúrbios rodoviários".

Em todos os tipos de subúrbios rodoviários, as estradas comandam a sua estruturação interna. Nos "subúrbios-entroncamento" como salientamos, a concentração das atividades terciárias em tôrno do entroncamento constitue consolidação de tendência anterior, já produzida em função da rodovia. Nestes subúrbios o comércio se prolonga um pouco pelas porções mais próximas das estradas que aí entroncam, processo nítido nos três maiores: Rudge Ramos, Diadema, Taboão da Serra, onde as estradas assumiram feição de rua. Nos demais subúrbios surtos em função da circulação rodoviária ("subúrbios-ex-vilarejo","subúrbios-loteamento", "subúrbios-ônibus") a estrada de acesso tende a provocar a atração das atividades terciárias e das melhores construções a suas margens. O aspecto é nítido em tôdas as áreas suburbanas geradas pela circulação rodoviária. Veja-se, a título de exemplo, a avenida Matteo Boi, que constitue o eixo da Cidade São Mateus e pela qual circula a linha de ônibus mais antiga. Aí se notam algumas edificações assobradadas, e se perfilam as principais casas comerciais do subúrbio.

É escusado dizer que com o desenvolvimento do subúrbio, a estrada assume características de rua, pelo menos localmente, no âmbito do núcleo. Isto se verificou com as estradas de tipo comum, uma vez que não havia nenhuma proibição às construções marginais. Só recentemente o estado resolveu impedir que as estradas de tipo comum se transformassem em ruas, a fim de salvaguardar a fluidez do tráfego de passagem, passan



Avenida (ex-"estrada") do Cupecê, principal artéria de Cidade Adhemar. Trata-se de expressivo exemplo do papel de eixo desempenhado pela rodovia nas áreas onde ela - e não a ferrovia - comandou o processo de desenvolvimento urbano. Note-se a concentração comercial ao longo da via. Cidade Adhemar já se acha territorialmente anexada a São Paulo, e a antiga estrada já assumiu inconteste feição de rua. Nas imediações da porção retratada se situavam - até há pouco - os pontos finais de três linhas de ônibus, hoje estendidas mais para diante, em função da expansão urbana; atingem o Jardim Miriam, visível no fundo. Tais prolongamentos se verificam por tôda a parte da periferia metropolitana (foto do autor).



Cidade São Mateus, um dos principais "subúrbios loteamento" de São Paulo. A avenida Matteo Bei funcionou como eixo, concentrando o modesto comércio local (foto do autor).



Trecho de Osasco sito nas proximidades da estação Comandante Sampaio, da Sorocabana. Aqui a rodovia (já transformada em rua) presidiu o arranjo local. Note-se o alinhamento de lojas, botequins, consultórios (foto do autor).



Estrada que liga Aldeia de Carapicuíba a Carapicuíba. Trata-se de eixo de desenvolvimento suburbano notabilizado por sua disposição transversal, perpendicular ao eixo principal, representado localmente pela Sorocabana (foto do autor).

do a proibir as construções laterais. Tal procedimento foi adotado, por exemplo, na estrada São Paulo-Rio (velha), a partir de Itaím (E.F.C.B.) e na estrada de Pareheiros a partir de Rio Bonito, trechos onde tal providência ainda era possível. Assim é, que a Vila São José, já mencionada, surgida na última das citadas estradas, não têm seu casario rente à estrada.

Mesmo quando não presidiram o surgimento de um núcleo suburbano, os entroncamentos parecem encerrar uma certa tendência polarizadora. Pelo menos é o que se verifica em alguns lugares. Na Vila Nova Cachoeirinha, hoje fundida à cidade, o entroncamento das estradas do Mandi (hoje avenida Emílio Carlos), estrada da Parada e estrada (hoje avenida) do Imirim, localmente designado por "Largo do Japonês", concentra as principais casas comerciais. Compreende-se a preferência: através das estradas da Parada e do Imirim afluem moradores de áreas vizinhas em procura da condução, provocando aí uma maior concentração de clientes potenciais. O processo é semelhante ao verificado nos "subúrbios-entroncamento", dêle diferindo por ter o entroncamento sido valorizado, apenas após o desenvolvimento suburbano. Em Cidade São Mateus verifica-se semelhante concentração, se bem que mais modesta, no entroncamento da aludida avenida Matteo Bei com a avenida Sapopemba. A primeira, que se prolonga com outro nome, estabelece a ligação ao norte com Vila Carrão e Itaquera (esta aparentemente sem importância) e ao sul com Santo André. A segunda constitue a mais direta via de acesso à cidade.

De que modo os subúrbios-rodoviários crescem, se fundem, e são absorvidos pela extensão da cidade veremos adiante.

Nas áreas afetadas pelo desenvolvimento suburbano, as estradas municipais e estaduais foram paulatinamente sendo asfaltadas; poucas são as que não receberam êste melhoramento. Tal se deu pràticamente como conseqüência do desenvolvimento suburbano já verificado ao longo das estradas, quando ainda não revestidas. O tráfego extra-regional pouco contribuiu para tanto, mesmo nas estradas estaduais, pois tal circulação a partir de 1947 passa a ser canalizada para as "auto-estradas", que desde então, com a inauguração da Via Anchieta, são uma após outra implantadas. Apenas as antigas estradas São Paulo-Paraná, e do Embu são sensìvelmente melhoradas em função do tráfego extra-regional, pois passaram a ser o trecho inicial de duas ro-

dovias que encerram algumas características de estradas modernas: Via Raposo Tavares e Via Regis Bittencourt.

É com as auto-estradas e o papel que desempenharam na metropolização dos arredores paulistanos que nos ocuparemos a seguir.

O papel das "auto-estradas" na metropolização dos arredores paulistanos

Como já se disse, a partir da década de 1940 um novo tipo de rodovia foi implantado nos arredores paulistanos. Trata-se das estradas que encerram as características viárias das "Autobahnen" alemãs e das "autostrade" italianas e que em português podemos denominar "auto-estradas", apesar dêste nome ainda não se ter generalizado.

A primeira "auto-estrada" a ser implantada foi a Via Anchieta, cujo trecho planaltino, compreendido entre São Paulo e o povoado de Rio Grande (hoje vila de Riacho Grande), foi concluído em 1947. A seguir foi entregue ao tráfego a Via Anhanguera, dirigida inicialmente a Jundiaí e depois prolongada a Campinas e ao Norte (geográfico) do Estado. Logo mais a rodovia Presidente Dutra (ou simplesmente Via Dutra) era inaugurada, melhorando sensìvelmente as ligações entre São Paulo e o Rio de Janeiro, beneficiando também as cidades do Médio Vale do Paraíba.

Mais recentemente, três rodovias foram implantadas com algumas das características de "auto-estradas": a rodovia Raposo Tavares, em direção a Sorocaba e Oeste do Estado, a rodovia Fernão Dias em demanda de Belo Horizonte, e a rodovia Régis Bittencourt em demanda de Curitiba e Pôrto Alegre.

Por ora nos ocuparemos especìficamente com as três "auto-estradas" mais autênticas, anteriormente referidas.

As "auto-estradas" surgiram tendo em vista o tráfego extra-regional, em atendimento a uma necessidade que já se fazia sentir de há muito. Contudo, as "auto-estradas" passaram a ter participação destacada no processo de metropolização dos arredores paulistanos. Isto por permitirem um tráfego rápido e intenso - vantagem não proporcionada pelas rodovias de tipo comum -, e por terem sido instaladas em áreas ainda pouco afeta-

das pela suburbanização, onde grandes glebas ainda não retalhadas estavam potencialmente à disposição do processo.

As "auto-estradas" tem características completamente diferentes das apresentadas pelas rodovias comuns. Visando favorecer o tráfego de travessia, desprezam completamente o tráfego local. Possuem duas pistas de rodagem separadas por canteiro central, que se desenvolvem preferencialmente através de extensas retas ou de curvas com raio amplo, sendo evitadas também as rampas muito íngremes. São proibidas as construções laterais, os acessos a estradas secundárias são limitados,a travessia se faz por intermédio de viadutos ou passagens inferiores (as duas últimas características sòmente se observam,na íntegra,na via Anchieta).

Destarte, a "auto-estrada" favorece o desenvolvimento suburbano das áreas lindeiras por lhes facilitar o acesso a São Paulo, mas localmente não o atrae ou o faz de maneira diversa da rodovia comum.

Das três auto-estradas que irradiam de São Paulo , duas impulsionaram de modo muito significativo, o desenvolvimento suburbano das áreas lindeiras: a Via Dutra e a Via Anchieta, a primeira afetando o distrito de Guarulhos e a segunda o de São Bernardo do Campo. Examinemos ambos os casos isoladamente, pois diferem um pouco entre si.

Como se viu, o Sul da porção urbana de Guarulhos teve como eixo de desenvolvimento moderno a antiga estrada de rodagem que liga o "centro" de Guarulhos ao bairro paulistano da Penha, estrada esta que se converteu na atual avenida Guarulhos, tôda ladeada por construções urbanas, constituindo testada de bairros residenciais que se aprofundam para os lados. Contudo, esta rodovia,pôsto ter sido o eixo do moderno desenvolvimento desta porção de Guarulhos, passou a partir de certo momento a constituir um fator limitativo a um desenvolvimento mais amplo. Com efeito, as suas condições de viabilidade são extremamente precárias, dada a sua insuficiente largura e traçado excessivamente sinuoso, sendo ainda sobrecarregada por intenso trânsito lindeiro. A comunicação com o centro de São Paulo ainda se via dificultado pela necessidade de se percorrer tôda a extensão da radial Rangel Pestana-Celso Garcia, que já há duas dócadas constituia o eixo viário mais congestionado da cidade.

Por outro lado, a ferrovia que tivera importante pa

pel no desenvolvimento do Norte da porção urbana de Guarulhos (Vila Galvão, Gopoúva), não servia satisfatóriamente a porção Sul. Isto, como vimos, devido ao traçado longo, indireto, bem como devido à localização da estação de Guarulhos, afastada em algumas centenas de metros do centro comercial e administrativo de Guarulhos, em seu sítio de acrópole, o que ainda obrigava os viajantes a escalarem a ladeira. Além disto, a ferrovia pouco podia colaborar ao desenvolvimento industrial, pois dado o seu caráter sui-generis não fazia tráfego de carga.

A abertura da rodovia Presidente Dutra viria trazer novas perspectivas a Guarulhos: agora a viagem entre o seu centro e o de São Paulo podia ser feita com grande rapidez. Além das ótimas condições de viabilidade que a estrada oferece em seu setôr suburbano, através de seus grandes trechos retos e planos em pista dupla, ela facilitou a comunicação com o centro de São Paulo, por atingir as proximidades dêste, sendo a parte urbana do trajeto feito por vias amplas, sem problemas de congestionamento (22).

Isto permitiu um maior desenvolvimento da função residencial e industrial da porção sul de Guarulhos, próxima a qual se estende a nova rodovia, por sinal paralelamente à avenida Guarulhos, já consagrado eixo de desenvolvimento suburbano local.

Se por um lado o Guarulhos já existente se via valorizado para uma intensificação de seu desenvolvimento, graças à maior facilidade de acesso, por outro lado a Via Dutra passou a valorizar a área ainda não urbanizada que cortava. Com efeito, a estrada, na altura da cidade, foi implantada nas proximidades do Tietê, aproveitando terrenos de várzea e os baixos terraços contíguos. A indústria encontrou aí, e nas colinas suaves que mais a leste ladeiam a rodovia, condições topográficas e fundiárias propícias à sua implantação em larga escala. Falta a ferrovia, mas, como se verá, a sua contigüidade ou proximidade já não era mais considerada essencial.

Destarte nasce um novo eixo industrial de grande importância nos arredores paulistanos, representado por numerosos estabelecimentos dispersos ao longo da rodovia. Este se inicia junto ao Parque Novo Mundo, ainda no município de São Paulo (fábrica de biscoitos "Duchen"), se estende ao sul de Guarulhos, e termina vários quilômetros adiante. O parque industrial que aqui surge se caracteriza pela relativa disper-

são dos estabelecimentos, pelas edificações de linhas moder - nas sitas em meio a terreno amplo, ajardinado. Entre as in - dústrias se destacam: "Área Elétrica", "Toddy" (produtos dietéticos), "Olivetti" (máquinas de escrever), " Philips" (produ - tos eletrônicos).

As porções lindeiras da rodovia Presidente Dutra também foram alvo de uma das mais intensas especulações imobiliárias verificadas no período atual, nos arredores paulistanos. Adiante de Guarulhos, mas ainda em seu município, foram criados . numerosos loteamentos residenciais, tais como Cumbica , Parque São Luiz, Jardim Presidente Dutra e Nova Bonsucesso, os quais conheceram um início de ocupação de natureza urbana, justificando o estabelecimento de linhas de ônibus que os colocam em contacto com a Capital.

O desenvolvimento suburbano conhecido pela área de São Bernardo do Campo em função da Via Anchieta, difere em certos aspectos daquêle verificado em Guarulhos em função da Via Dutra.

Quando em 1947 a Via Anchieta foi inaugurada, passando ao largo da "cidade" de São Bernardo do Campo, esta, ao contrário de Guarulhos, ainda não tinha vínculos de cunho suburbano muito intensos com São Paulo.

A comunicação era feita sobretudo através de duas estradas de tipo comum: o Caminho do Mar e a Estrada do Vergueiro, ambas sem pavimentação, mas apresentando razoáveis condições de tráfego, salvo em épocas de chuvas prolongadas. Mesmo a ligação com o centro de São Paulo não era difícil. Feita através do Ipiranga e avenida do Estado, utilisava no essencial as mesmas ruas ainda hoje empregadas na ligação entre a Via Anchieta e o Centro.

A melhoria das condições de comunicação não foi portanto tão notável como no caso de Guarulhos. Outrossim, se para êste distrito a "auto-estrada" propiciou a aceleração do ritmo de desenvolvimento suburbano - já em franco andamento -, no caso de São Bernardo do Campo a "auto estrada" passou a oferecer ótimas condições para que o mencionado processo - apenas incipiente - tomasse corpo. Com efeito, a partir da inauguração da Via Anchieta o distrito de São Bernardo do Campo passaria a conhecer um notável desenvolvimento de natureza urbana, relacionado com a expansão metropolitana. As cifras demográficas expressam em parte o afirmado: em 1940 o distrito de

São Bernardo, que na ocasião compreendia também Diadema e Riacho Grande ,encerrava 11.685 habitantes; em 1950, desanexado dêstes distritos ,contava com 24.889,que passaram a 79.930 em 1960.

Contudo, nem todo o desenvolvimento de São Bernardo do Campo pode ser equacionado com a implantação da moderna rodovia. A expansão metropolitana de São Paulo se fez sentir no distrito de São Bernardo co Campo sobretudo em três setôres areolares distintos - embora até certo ponto interrelacionados - cada qual com características próprias. Os mencionados setôres são os seguintes:

a) Domínio da Via Anchieta. Aqui verificou-se sobretudo um notável surto industrial, representado pela implantação de numerosos médios e grandes estabelecimentos industriais. Estes se assemelham aos que foram instalados à margem da rodovia Presidente Dutra, em Guarulhos, no que diz respeito ao sítio de implantação e caracterís - ticas arquitetônicas: edificações de linhas modernas em meio a grandes jardins. Este desenvolvimento industrial se definiu antes daquêle verificado ao longo da rodovia Presidente Dutra, sendo também muito mais expressivo.Apesar de alguns estabelecimentos se situarem a certa distância da Via nchieta ,a maioria fica às margens da mesma ou de suas estradas marginais (destinadas ao tráfego local), chegando a formar verdadeiro colar de indústrias em alguns trechos. Destacam-se sobremodo as indústrias automobilísticas:"Willys-Overland", "Mercedes", "Kharmann-Ghia", "Volkswagen", "Simca". Outros ramos industriais aí se fazem representar através de grandes estabelecimentos, como a indústria farmacêutica "Fontoura-Whyeth". O domínio geográfico da Via Anchieta se inicia já no município de São Paulo, onde despontam a tecelagem "Paramount" e a fábrica de plásticos"Bakol".

O desenvolvimento urbano de natureza residencial foi escasso no domínio da Via Anchieta, com excessão da Vila Paulicéia, contigüa à indústria "Mercedes".

b) Domínio das antigas estradas (Caminho do Mar e Estrada do Vergueiro). Compreende sobretudo um desenvolvimento urbano de natureza residencial, que se traduz pela grande expansão conhecida pelo"subúrbio-entroncamento"Rudge-Ramos, a propósito de cuja gênese já discorre-

mos atrás. Este se ampliou através da ocupação de loteamentos vizinhos: Vila Império, Vila Caminho do Mar e outros. O desenvolvimento da função industrial também se fez sentir, embora em escala bem mais modesta que no domínio da Via Anchieta; destacam-se as metalúrgicas "Vilares"e "Termomecânica", e a fábrica de bebidas "Martini".

c) Domínio da "cidade" de São Bernardo do Campo (23), Compreende sobretudo um desenvolvimento da função residencial e de funções relacionadas ao setor terciário, não estando ausente também o desenvolvimento e diversificação da já existente função industrial. O desenvolvimento residencial se expressa por um adensamento das construções na porção antiga do núcleo, e por uma expansão do mesmo em sua periferia,através de numerosos loteamentos. No tocante ao setor terciário de atividades,nota - se o surgimento de um equipamento comercial e de serviços anteriormente apenas incipiente, aparecendo grandes lojas, bancos, hospitais, escolas de nível superior e outros estabelecimentos,que respondem pelo caráter de"sub centro" que a velha "cidade" de São Bernardo do Campo têm assumido dentro da Grande São Paulo. Igualmente notável é a ampliação sofrida pelo comércio de móveis,que inicialmente se apoiou na tradicional indústria mobiliária local, mas que mais recentemente - mercê do prestígio desta - adquiriu caráter altamente especulativo. No tocante à industrialização, a periferia da "cidade" de São Bernardo do Campo também conheceu a implantação de alguns estabelecimentos de vulto,como as indústrias têxteis "Matarazzo", "Elni" e "Tognato", bem assim a indústria de eletro-domésticos "Brastemp", que aproveitou as instalações anteriormente ocupadas pela montagem de automóveis "Brasmotor".

Dentro êstes três domínios em que se verificou a expansão metropolitana no distrito de São Bernardo do Campo,òbviamente o citado na letra a é o mais diretamente relacionado com a Via Anchieta no tocante ao processamento e arranjo espacial. Contudo, o desenvolvimento dos outros dois setôres também está relacionado com a Via Anchieta, em vista da melhoria das condições de acesso por ela proporcionada. Mesmo Rudge Ra-



Fábricas de São Bernardo do Campo que retratam em seu aspecto a relativa antiguidade de sua instalação. Correspondem ao primeiro surto industrial conhecido por esta localidade, verificado no inicio do século, e que repousou na iniciativa e capitais de imigrantes italianos e seus descendentes. Predominou nesta fase a indústria de móveis que se tornou tradição de São Bernardo (foto do autor). Vide foto seguinte.



Nas duas últimas décadas a tradicional indústria movelheira de São Bernanrdo do Campo se transformou em atividade altamente especulativa, em parte transformada em comércio de móveis fabricados alhures. Existem até marreteiros que cercam casais de nubentes (atraídos a localidade pela fama granjeada pelo ramo industrial) em plena rua, propondo negócios. Na foto, um aspecto correlato. Veja-se o tamanho das placas e inscriçoes, tôdas dirigidas para o lado da rua principal, de onde foi tomada a foto. (foto do autor)

mos, subúrbio desenvolvido no entroncamento de estradas velhas, teve suas comunicações com São Paulo facilitadas através do trecho inicial da Via Anchieta. É notório também que o desenvolvimento de Rudge Ramos e da antiga "cidade" de São Bernardo do Campo estejam em parte funcionalmente ligados ao desenvolvimento industrial que tem por eixo a Via Anchieta,o que reflete a influência indireta desta. Hoja vista que 37,52% do pessoal empregado por vinte e duas das principais indústrias do município em 1962, nele residiam (24).

O papel desempenhado pela Via Anchieta foi portanto notável. Acreditamos que a expansão metropolitana em direção a São Bernardo do Campo teria se verificado também se a moderna rodovia não tivesse sido construída,dadas as condições espaciais extremamente favoráveis, como a topografia suave e a disponibilidade de grandes extensões para serem loteadas ou transformadas em glebas industriais. A posição geográfica da área entre São Paulo e Santos, a sua vizinhança colateral dos importantes subúrbios industriais São Caetano do Sul e Santo André igualmente conferiam uma vocação suburbana à área. Contudo, somos levados a crer , que a expansão sem a Via Anchieta teria sido menos intensa, e que teria assumido um arranjo local fundamentalmente diferente do verificado.

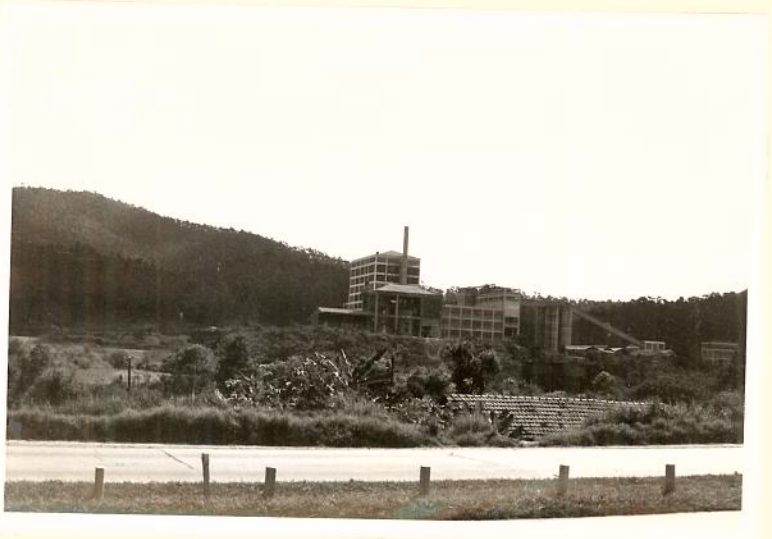
Das três rodovias modernas irradiantes da Capital, que efetivamente apresentam características de "auto-estradas",a Via Anhanguera é a que menos impulsionou a expansão metropolitana em seu domínio. Com efeito, em ambas as margens da rodovia se desenvolveram núcleos residenciais operários,populosos e densamente construídos, como Parque São Domingos, Vila Mangalot, Vila Jaguara e Vila Piauí (25). Estes núcleos são todos muito próximos da cidade, em têrmos político-administrativos não ultrapassam os limites do distrito de São Paulo; excetuam-se a expansão mais recente de Vila Piauí que se extravasou através do distrito de Osasco,e dois modestos loteamentos em início de ocupação sitos nos distritos de Jaraguá e Perus. Bem mais adiante, à meio caminho de Jundiaí surgiu um pequeno núcleo suburbano. Trata-se de Jordanésia, formado em loteamento implantado junto ao entroncamento da Via Anhanguera com o antigo caminho de tropa de Goiás, agora transformado em estrada secundária, de alguma importância local. À pouca distância se acha o pequeno aglomerado de Santa Cruz dos Tabuões, insignificante povoado de menos de uma dezena de casas,

mas que já é mencionado, como vimos, por Azevedo Marques na segunda metade do século passado. Até que ponto o antigo lugarejo e o entroncamento propiciaram o desenvolvimento da novel Jordanésia é difícil de precisar. Parece que a influência não foi muito decisiva, a julgar pela estruturação interna do núcleo suburbano, que se situa na margem da rodovia oposta ao antigo povoado.Em contrapartida é significativo que Jordanésia seja popularmente designada por Taboão, tendo-se verificado portanto a transmissão do topônimo.

No tocante à industrialização o papel da rodovia ainda foi mais modesto; além da igualmente pequena penetração rumo ao interior, é reduzido o número de indústrias que ali se estabeleceram. Predominam as indústrias químicas,como a "Gessy-Lever" de perfumarias e a "Hudson" de óleos lubrificantes. O grande frigorífico "Armour",localizado no início da rodovia,é de implantação anterior a esta; inicialmente seu acesso era assegurado por desvio ferroviário e pela extinta linha de bondes "Anastácio". Mais para o interior ocorrem fábricas que se relacionam mais com o uso do solo local (extrativismo, culturas florestais). É o caso da fábrica de papel "Copase" e de cal "Gato Preto", ambas do grupo Abdalla.

Em Jordanésia se implantou a fábrica de doces "Paoletti", que se transferiu de Várzea Paulista a esta localidade.

O desenvolvimento suburbano gerado pela Via Anhanguera se afigura portanto extremamente modesto. O mapa de área edificada também o retrata. Há portanto um sensível contraste em relação ao verificado nas margens da Via Anchieta e da Via Dutra. Por outro lado, constata-se expressivo paralelismo entre o domínio geográfico da Via Anhanguera e o da ferrovia São Paulo-Jundiaí, que lhe é contíguo a Leste. Como vimos, as margens desta ferrovia, também conheceram um desenvolvimento suburbano menor que o verificado ao longo das congêneres. Na realidade o domínio geográfico da Via Anhanguera e o da ferrovia constituem em certo sentido uma unidade geográfica caracterizada por apresentar significativa homogeneidade fisiográfica, e por constituir até certo ponto um todo funcional. Vejamos: nas margens da Via Anhanguera as condições topográficas são tão pouco propícias à implantação de loteamentos urbanos e de indústrias quanto o são junto à ferrovia do Jundiaí; outrossim, grande parte da faixa cortada pela comentada "auto-estrada" é caracterizada por



A fábrica de papel COPASE, do grupo ABDALLA, implantada junto à Via Anhanguera no distrito de Cajamar, se enquadra de modo intrínseco na estrutura funcional e na paisagem dêste quadrante dos subúrbios paulistanos (foto do autor).



Área intermediária entre Jordanésia e Caieiras: além da produção de eucaliptos visando o fabrico de papel, nesta área se produz carvão. Aqui vemos uma derrubada com tal finalidade. Note-se o precário caminho, visto em primeiro plano. No entanto trata-se da estrada mais direta entre as sedes dos dois distritos supra-citados. Algumas ligações transversais entre subúrbios paulistanos contam apenas com tão precárias vias de transporte (foto do autor).

uma ocupação agro-industrial e extrativa do solo, funcionalmente vinculada às indústrias de Perus e de Caieiras. Pinheirais e eucaliptais traduzem-no na paisagem; as pequenas ferrovias privativas da "Perus" e da "Melhoramentos", cruzadas perpendicularmente pela Via Anhangüera, retratam a mencionada vinculação funcional dêste domínio areolar com o da E.F.S.J.

Acreditamos que o comentado explique o pequeno desenvolvimento suburbano gerado pela Via Anhangüera : falta de condições topográficas favoráveis associadas a uma modalidade rentável de uso do solo, importando na ocupação de grandes extensões territoriais, destarte não destinadas à especulação imobiliária. A inexistência de antigos aglomerados, junto ou próximo à rodovia, também não favoreceu o processo de suburbanização, por faltarem pólos locais de cristalização.

Concluindo, podemos dizer que de um modo geral as "auto-estradas" impulsionaram e orientaram a expansão metropolitana das seguintes maneiras:

1) Oferecendo novas oportunidades de desenvolvimento a núcleos urbanos preexistentes, em função da melhoria das condições de comunicação com a metrópole.

2) Atraíndo indústrias e constituindo o eixo que comanda a sua localização.

3) Favorecendo o surgimento de núcleos residenciais em suas margens.

No tocante ao ítem 1, cabe lembrar que as mencionadas oportunidades afetaram núcleos, que na ocasião da implantação da "auto-estrada" encerravam diferente grau de integração com a metrópole e diferente estágio do desenvolvimento urbano. Faça-se a propósito o confronto entre Guarulhos e São Bernardo do Campo com referência a integração e o confronto entre êstes núcleos, e os de Rudge Ramos, Vila Jaguara e Vila Mangalot com referência ao estágio do desenvolvimento.

Quanto à industrialização mencionada no ítem 2, cabe salientar que êste seja provàvelmente o fato mais marcante da expansão metropolitana relacionado com a "auto-estrada". Os municípios por ela afetados (26), durante a década de 1950 a 1960 conheceram um desenvolvimento industrial que em números relativos superou substancialmente aquêle conhecido pela Capital e

pelos antigos subúrbios industriais de São Caetano do Sul e Santo André. O quadro abaixo ilustra o fato.

V. INDUSTRIALIZAÇÃO EM VÁRIOS SETORES SUBURBANOS

Unidade territorial comparável entre ( ) os atuais municípios compreendidos	Média mensal de operários ocupados			
	1949		1959	
	Número	Índice	Número	Índice
São Paulo (São Paulo e Osasco)	253.693	100	377.832	149
São Caetano do Sul (São Caetano do Sul)	11.306	100	16.195	143
Santo André (Santo André, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra)	24.624	100	37,517	152
Guarulhos (Guarulhos)	1.651	100	6.972	422
São Bernardo do Campo (São Bernardo do Campo e Diadema)	4.061	100	22.167	550

Fonte: Recenseamentos Gerais do Brasil de 1950 e 1960

Nota-se portanto que as "auto-estradas" passaram a desempenhar com relação às indústrias o papel de fator locacional anteriormente desempenhado pelas ferrovias. Por que tal teria se verificado? Várias explicações podem ser invocadas a título de hipótese, as quais serão enumeradas a seguir.

I- Os "subúrbios-estação" mais industrializados, já em 1950 haviam conhecido expansão tal, a ponto de provocar uma carência de espaços amplos e baratos para novas implantações industriais, assemelhando-se neste particular às condições verificadas na própria cidade de São Paulo. Enquanto isto, as "auto-estradas", implantadas em setôres ainda pouco urbanizados, cortavam áreas rurais a pequena distância de São Paulo, com amplos espaços potencialmente disponíveis para a instalação de grandes estabelecimentos industriais. Contudo o fato apontado, por si só, não constitue explicação suficiente, pois ao longo de alguns eixos ferroviários ainda há muito espaço não ocupado, potenci -

almente disponível, como ao longo da Santos-a-Jundiaí a-diante da Lapa, e da Variante da Central para além de Engenheiro Goulart. Enquanto no primeiro caso as condições topográficas são pouco favoráveis como sítio industrial, o mesmo não sucede no segundo caso onde ocorrem várzeas, terraços e encostas suaves de colinas, que seriam aproveitávesis para o fim em causa, com nenhuma ou reduzida terraplenagem. Igualmente não faltam neste eixo populosos núcleos suburbanos "dormitório", que poderiam fornecer a mão de obra não especializada. Esta circunstância nos conduz a procura de outra explicação.

II- As ferrovias brasileiras, mesmo as paulistas - inegàvelmente as mais perfeitas -, deixaram parcialmente de cumprir a função que em escala mundial geralmente exercem, qual seja o transporte de carga pesada em vagões lotados a grande distância. Mesmo neste setor, em que as ferrovias habitualmente têm condições técnicas e funcionais para vencer a concorrência do caminhão, as estradas de ferro do estado de São Paulo perdem fretes em favor do transporte rodoviário. Quer como causa, quer como efeito, as indústrias tem cada vez menos procurado a localização junto à ferrovia.

É expressivo a propósito o que acontece nos loteamentos industriais Mofarrej em Vila Leopoldina (subdistrito da Lapa) e Jurubatuba, em Santo Amaro, onde há uma justaposição entre as fábricas que aí se estabeleceram e a ferrovia, sem contudo haver relação funcional no tocante ao transporte de carga, eis que mesmo os estabelecimentos contíguos à linha não possuem desvios ferroviários. Como já tivemos oportunidade de frizar, em Jurubatuba a ferrovia é de implantação posterior à das indústrias. Note-se ainda a propósito, o contraste verificado entre a área industrial de Vila Leopoldina (Mofarrej) e o Centro Industrial Jaguaré, quase contíguo, mas de implantação um pouco anterior. Ao contrário do Mofarrej, êste é todo recortado por desvios ferroviários apesar de um pouco distante da linha, como já salientamos.

Assim sendo, dentro da estrutura dos transportes brasileiros, as indústrias encontram satisfatórias condições

de transporte junto às "auto-estradas", que além de co - locá-las em fácil comunicação com a metrópole também asseguram eficientemente as relações extra-metropolitanas. É bem verdade que, em se tratando de "auto-estradas",nas quais há restrições com referência aos acessos laterais, muitas vezes uma pequena parte do percurso tenha que ser feito por estradas secundárias. Tal situação se verifica sobremodo na Via Anchieta, que entre as congêneres se destaca por ser aquela em que a mencionada restrição é mais rigorosamente observada. O fato pouco diminue as boas condições de acessibilidade. A menção desta circunstância nos conduz a levantar uma terceira hipótese a título de explidação.

III- Muitas das indústrias localizadas no distrito de São Bernardo do Campo, se situam à margem da própria Via Anchieta, sítio específico que quanto às condições de acessibilidade não oferece maior vantagem, uma vez que a comunicação em escala local é feita através de estradas secundárias. Sob êste ponto de vista seria indiferente a localização junto à Via Anchieta, com acesso por digamos dois quilómetros de estrada secundária, ou junto a uma estrada secundária esquemàticamente perpendicular à auto-estrada, a igual distância do trevo (27). Entretanto, no domínio geográfico da Via Anchieta são mais numerosas as indústrias sitas precisamente às suas margens. Isto nos leva a supor que um dos fatôres da localização junto à"auto-estrada"seja de fundo psicológico, ligado ao mundo da propaganda, publicidade e "relações públicas". A presença de um belo e grande edifício industrial,que traduz efetiva ou aparentemente a pujança da emprêsa,em local onde será visto por todos, além de satisfazer a vaidade dos empreendores, pode constituir um elemento positivo junto ao mercado consumidor e creditício. Esta hipótese, que pode parecer estranha, torna-se mais viável se considerarmos a importância crescente que se dá à publicidade nos dias que correm.

Convém acentuar, que o desenvolvimento industrial ao longo das "auto-estradas" propiciou o surgimento de um novo tipo de paisagem suburbana, caracterizado por um lado pelas linhas ar

quitetônicas das edificações e de sua localização em meio a grandes terrenos, permitindo ampliações de vulto, e por outro lado pela dispersão dos vários estabelecimentos, que não chegam a formar um cordão contínuo, como o verificado junto à ferrovia entre São Paulo e Santo André.

Cabe mais uma palavra a propósito do papel proeminente desempenhado por São Bernardo do Campo e pela Via Anchieta no conjunto da implantação industrial relacionada com "auto-estradas". Na tabela exposta atrás fica patente a superioridade do mencionado distrito com relação a Guarulhos, onde o mesmo processo também se verificou. Crêmos que a proximidade dos subúrbios industriais mais antigos, São Caetano do Sul e Santo André tenha sido um fator favorável. Tal proximidade pode se afigurar vantajosa para relações técnicas e funcionais entre as novas indústrias de São Bernardo do Campo e às mais antigas daquêles distritos. Por outro lado São Caetano do Sul e Santo André, como populosos núcleos suburbanos residenciais e industriais, constituem mercados potenciais de mão de obra, mesmo especializada. Na já mencionada pesquisa efetuada em 1962 pela Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, em 22 indústrias do município (28) constatou-se que 37% da mão de obra reside em Santo André e São Caetano do Sul, sendo que esta porcentagem atinge as cifras de 41% para o operariado não especializado, 28% para o operariado especializado e escriturários, e 17% para diretores, chefes e pessoal de nível universitário (29). Provàvelmente a posição intermediária entre a metrópole e seu pôrto, que São Bernardo do Campo ocupa no setor das comunicações rodoviárias tenha funcionado como importante fator locacional. Assim se repetiria o verificado em seu devido tempo por São Caetano do Sul e Santo André, graças a mesma posição que ocupam na via férrea (30). Note-se que as indústrias automobilísticas recebiam maquinária pesada do exterior, e sobretudo em sua fase inicial, quando o índice de nacionalização era baixo, dêle provinham partes desmontadas dos automóveis. Aliás a moderna fase da indústria automobilística nacional foi precedida pela montagem de automóveis, na qual tal dependência era mais acentuada. Compreende-se assim a preferência que a "Varam Motores" (instalações hoje ocupadas pela "Simca") e a "Brasmotor" (instalações hoje ocupadas pela "Brastemp"), tenham dado pela área da Via Anchieta.

Ora, em Guarulhos as mesmas vantagens não ocorrem, não há subúrbios poli-industriais na vizinhança, e até hoje não se

desenvolveram importantes ligações transversais com os populo - sos subúrbios da Central do Brasil.

Cumpre salientar,que em nenhum caso a "auto-estrada" funcionou como eixo na estruturação interna de subúrbios resi - denciais. Os entroncamentos, salvo o caso de Jordanésia, também não se constituíram em pólos de urbanização. O afirmado,òbviamente,se explica em função das características viárias das auto-estradas. Se tal acontecesse,a função de via expressa destas vi - ria a ser prejudicada, em detrimento das finalidades para as quais foram construídas. Note-se que os núcleos residenciais que se desenvolveram no domínio das auto-estradas, delas se beneficiando para o seu acesso, tiveram como eixo de urbanização uma estrada secundária (Vila Piauí) ou uma rua resultante de loteamento (Jardim Presidente Dutra). É notável neste sentido o que se verifi - cou no já amiúde citado"subúrbio-entroncamento"Rudge Ramos: conheceu um notável desenvolvimento face à melhoria de acesso e ao desenvolvimento areolarmente mais amplo propiciados pela Via Anchieta, mas internamente se estruturou em função das rodovias antigas que o originaram.

Como já adiantamos atrás, três rodovias recentemente implantadas apresentam algumas das características viárias das "auto-estradas". Trata-se das rodovias Fernão Dias, com destino a Belo Horizonte, Regis Bittencourt (ex BR-2) com destino a Curitiba e Raposo Tavares (ex-Bandeirantes), com destino à fronteira de Mato Grosso. Dotadas de apenas uma via asfaltada, não apresentam qualquer restrição à travessia e acessos laterais. Não obs - tante, as suas condições de viabilidade são bem melhores que as apresentadas pelas estradas comuns, como,por exemplo,as antigas estradas de Santos e de Campinas.

As rodovias Regis Bittencourt e Raposo Tavares em seus trechos suburbanos constituem a retificação e alargamento de estradas antigas pré-existentes,das quais aproveitaram extensos trechos. Assim não é de se admirar, que ao longo das mesmas encontramos feições de um desenvolvimento suburbano peculiar às lindas de estradas velhas. A rodovia Regis Bittencourt têm como trecho inicial a avenida Professor Francisco Morato (ex-"Estrada de Itapecerica"), cujo desenvolvimento suburbano antecedeu a novel rodovia (31). Na rodovia Raposo Tavares surgiu o "bairro do Portão" um pouco aquém de Cotia, linearmente disposto ao longo da estrada, que lhe serve de eixo. Adiante de Cotia surgem dois"su

búrbios-entroncamento" ainda pouco desenvolvidos.Trata-se do "Bairro da Graça" e "Raposo Tavares". Este último corresponde ao velho povoado de Vargem Grande, sito junto à principal bifurcação da estrada, de importância antiga, eis que por um dos braços se atingia Curitiba e pelo outro - como ainda hoje se faz - Sorocaba e grande parte do Oeste paulista. No caso, o centro do subúrbio se deslocou a certa distância do antigo povoado, muito exíguo, e - dada a movimentação intensa - pouco propício ao estacionamento de veículos.

Contudo, após os melhoramentos que ditas estradas receberam, atraíram também estabelecimentos industriais às suas margens, no que se assemelham às "auto-estradas", eis que as estradas de tipo antigo pouco o fizeram. O fato é bastante sensível ao longo da Via Raposo Tavares no distrito de Cotia, onde se instalaram pequenos e médios estabelecimentos industriais, constituindo em seu conjunto uma miniatura do parque industrial das margens da Via Anchieta e da Via Dutra. A maior fábrica local é a metalúrgica "Brasmac-Wickman", que empregava 450 pessoas em 1965.

Já a rodovia Fernão Dias, que não aproveita o leito de nenhuma estrada anterior, ainda não atraiu indústrias nem provocou a formação de núcleos suburbanos em suas margens .Acreditamos que o fato se deva ao caráter recente de sua inauguração, à dificuldade de trânsito na porção urbana do trajeto (hoje superada graças ao acesso pela rodovia Presidente Dutra) e à falta de vocação suburbana, que tôda a serra da Cantareira e mesmo seus contrafortes têm manifestado em tôda sua extensão.

Contudo,a rodovia Fernão Dias propiciou o desenvolvimento de um turismo suburbano na serra da Cantareira e em seus contrafortes setentrionais, apreciados por seu clima serrano(talvez mais uma impressão do que realidade) e por suas belas paisagens. A área anteriormente não tinha acesso tão fácil, pois a estrada velha de Bragança era bastante precária. Após a inauguração da moderna rodovia multiplicam-se os loteamentos de chácaras recreativas e clubes de campo ("country-clubs"). Os nomes são os mais expressivos: Petrópolis Paulista, Parque Teresópolis Paulista, Jardins Cinco Lagos do Santa Maria, Clube Saint Moritz (32).

Para encerrar as considerações acêrca do desenvolvimento suburbano verificado no domínio das rodovias (tanto as co

muns quanto as modernas) no período em estudo (1940 até nossos dias) cabe salientar dois fatos caracterizadores:

1) No domínio geográfico das rodovias se verificou uma verdadeira pulverização da área edificada. O respectivo mapa, referente a 1962, mostra-o. Tal se deu em função do caráter mais ubiquo das estradas, e da dispersão de suas vantagens ao longo de seu trajeto. Enquanto no domínio da ferrovia a polarização se verifica em torno da estação por causa da concentração dos embarques e desembarques, e da correlata concentração do setor terciário de atividades, no domínio da rodovia a polarização sòmente se verifica em função desta concentração, que sòmente ocorre em escala apreciável nos centros dos "subúrbios-entroncamento", e no centro de um aglomerado urbano pré-existente à suburbanização (São Bernardo do Campo).

2) No domínio das rodovias a expansão metropolitana não atingiu distâncias tão grandes quanto a ferrovia. Novamente invocamos o mapa que acompanha êste trabalho. Atente-se para o desenvolvimento de núcleos suburbanos verificado em quadrantes onde ferrovias e rodovias modernas seguem paralelamente (ou sub-paralelamente). Compare-se o eixo representado pela Sorocabana, pontilhada de "subúrbios-estação" com o quase vazio representado pelo eixo Raposo Tavares. Faça-se a mesma comparação entre a Santos-a-Jundiaí (Norte) e a Via Anhangüera, entre a Central e a Via Dutra. A conclusão é óbvia. Note-se, a propósito, que nos dois últimos casos os eixos de circulação correlatos cortam áreas, que apresentam as mesmas características topográficas. Já o salientamos com referência à área sita entre São Paulo e Jundiaí. Com relação à Via Dutra - Central cabe atentar para o fato de tratar-se de margens opostas da mesma várzea.

Afora São Bernardo do Campo, as antigas vilas dos arredores paulistanos deixadas de lado pelo trem, ainda não foram afetadas de maneira significativa pela expansão da metrópole.

Em Cotia, Embu e Itapecerica da Serra (ex-Itapecerica) tal começa contudo a se verificar. As três localidades foram acordadas de sua estagnação e se expandiram através de lo -

teamentos contíguos. Os censos demográficos revelam o seu desenvolvimento recente, que ,embora sensível, não deixa de ser bem modesto. A população urbana de Cotia, o maior dos três aglomerados, passou de 761 habitantes em 1940 a 920 em 1950 e 3.113 em 1960. As cifras correspondentes a Itapecerica da Serra são 693, 976 e 1.538, e a Embu são 298, 421 e 1.133. O número de ônibus diários existentesem 1941 e em 1965 entre ditas localidades e São Paulo revela a intensificação das relações com a metrópole: Cotia: 13 e 40, Embu: 10 e 73, Itapecerica da Serra, 10 e 111 , respectivamente (33).

Em Arujá, velho vilarejo que passou a ser flanqueado pela Via Dutra, e em Mairiporã (ex-freguesia do Juqueri), na Via Fernão Dias, o desenvolvimento urbano correlato com a expansão de São Paulo se prenuncia,mas ainda não se iniciou de modo expressivo. Ambas as localidades conservam em escala mais acentuada que Cotia e Itapecerica da Serra sua paisagem de pequenos vilarejos provincianos, caipiras. O mesmo sucede ainda de modo mais expressivo em Santana de Parnaíba, sem falar em aglomerados mais distantes: Embu Guaçu, São Lourenço da Serra, Juquitiba, Caucaia do Alto, cujo aspecto em nada revela a proximidade da grande metrópole.

Novas formas de desenvolvimento suburbano ou peri-urbano.

No período evolutivo atual, os arredores da cidade e sua periferia conheceram novas modalidades de ocupação urbana do solo, muitas das quais ainda não foram mencionadas, ou o foram sem uma focalização específica. Com elas nos ocuparemos agora. Não seria conveniente separarmos a análise dos casos hoje integrantes da porção periférica da cidade daqueles que ainda mantém características suburbanas; isto devido a sua semelhança genética, e também devido ao rápido crescimento da cidade, que paulatinamente vai absorvendo os subúrbios mais próximos.

I- A sudoeste da cidade se desenvolveu uma área peri-urbana que se destaca por suas características funcionais e morfológicas. Trata-se da área genèricamente conhecida por Morumbi (mais ao Norte) e Cidade Jardim (mais ao Sul), e

que além dos loteamentos homônimos abrange vários outros, como Jardim Guedala e Jardim Leonor.

Uma das características marcantes de Cidade Jardim-Morumbi é a de ser área residencial fina. Neste particular, constitue uma repetição do que se verificou no período anterior com os "bairros-jardim" (Jardins Paulista, América, Europa e Paulistano), naquela época sitos na periferia da cidade. Cidade Jardim-Morumbi em certo sentido nada mais é do que um prolongamento dos "bairros-jardins", dos quais apenas está separado pelo canal do rio Pinheiros e pela faixa ainda não loteada sita à margem direita do citado rio. Os "bairros-jardim" tiveram por tanto a capacidade de conferir uma determinada vocação funcional a um expressivo quadrante da periferia e dos arredores de São Paulo, a êles externamente contíguo. Quanto ao uso residencial do solo, em Cidade Jardim-Morumbi se verifica uma grande dispersão de casas em meio a um número mais elevado de terrenos baldios. Repete-se mais uma vez o que se verificara anteriormente nos "bairros-jardim": a ocupação relativamente lenta de loteamentos residenciais finos. Tal se deve tanto à pressão relativamente pequena inferior, à verificada nos destinados a classes mais modestas, quanto à especulação imobiliária, sempre mais intensa nos loteamentos finos.

O caráter sui-generis de Cidade Jardim-Morumbi reside no fato de aí grandes extensões serem ocupadas por instalações destinadas a uso público e semi-público, que se entremeiam com as residências. No setor recreativo há a destacar o "Joquei Clube" e o "São Paulo Futebol Clube", ambos, sobretudo o primeiro, ocupando grandes espaços. Aí se instalou também a séde da "Rádio e Televisão Bandeirantes", ocupando um edifício de vários andares, que sobressae na paisagem. A mesma característica morfológica é assumida pelo hospitalinfantil da "Legião Brasileira de Assistência". Nos últimos anos o Morumbi adquiriu importante função político-administrativa por aí se ter localizado a sede do poder executivo estadual, instalado no "Palácio dos Bandeirantes", edifício anteriormente destinado a uma universidade particular, que não chegou a ser fundada. Cidade Jardim-Morumbi é o único setor peri-urbano em que encontramos a refe



Aspecto típico da área conhecida por Morumbi (nome de antiga fazenda e de um dos loteamentos da área, que foi arcolarmente generalizado). Note-se as residências finas, separadas entre si por terrenos baldios muito numerosos, e uma grande edificação (hospital no caso). Tal composição paisagística e justaposição funcional caracterizam o Morumbi de um modo geral (foto do autor). Vide foto seguinte.



Outro aspecto do Morumbi, desta feita destacando a sede de uma estação de rádio e televisão. Atrás desta vê-se a silhueta do hospital retratado na foto anterior (foto do autor).

rida combinação de usos do solo (apenas em parte funcionalmente interligado) e a paisagem dela decorrente.

II- Dentre os vários loteamentos residenciais que surgiram ao longo do trecho inicial da Via Raposo Tavares, dois se distinguem por terem sido ocupados por elementos da alta classe média. Trata-se do Jardim Bonfiglioli e da Vila São Francisco (também conhecida por Granja Viana), aquêle no município de São Paulo (subdistrito do Butantã), êste no de Cotia. Ambos diferem entre si. O primeiro tem características nìtidamente urbanas, as casas em meio a lotes pequenos. O segundo é formado por chácaras residenciais: as casas ocupam uma parte relativamente pequena do terreno ajardinado com muito capricho. Fica patente que os moradores que aí se estabeleceram, o fizeram por lhes aprazer tal tipo de implantação residencial, o que devido ao custo da terra, apenas lhes é possível a certa distância da cidade, onde ainda o contacto mais direto com a natureza constitue um atrativo importante.

Êstes dois núcleos suburbanos podem ser focalizados, dentro de um contexto areolar mais amplo, como prolongamento externo, frente avançada, do processo expansionista que partindo dos bairros-jardins já gerara Cidade Jardim-Morumbi. Não se deve contudo exagerar a importância do fato, pois os dois núcleos, sobretudo o de Vila São Francisco são relativamente pequenos, e não chegam a marcar de modo muito importante a área em que se localizam, onde subúrbios residenciais operários e loteamentos a tal fim destinados ocorrem em número superior.

Afora êstes dois núcleos, são escassas as áreas suburbanas que atraíram especìficamente as classes média elevada e abastada. Em Interlagos, loteamento surto na década de 1930, a que já nos referimos, e que pretendia ser "a" cidade satélite de São Paulo", algumas famílias enquadradas nas especificações citadas estabeleceram sua moradia. Estas contudo não passam de algumas dezenas, e se perdem em meio a quarteirões quase desocupados, existindo também casas construídas nìtidamente para fins residenciais, e que acabaram sendo ocupadas por



Residências em Interlagos. Êste subúrbio deriva de significativo empreendimento imobiliário, que já na década de 1930 procurou atrair a classe abastada às orlas da reprêsa Guarapiranga. O resultado, do ponto de vista urbanístico, foi quase nulo. Poucas são as casas a servir - como as da foto - de residência: não chegam a uma centena. Já a recreação campestre (incluindo a náutica) aí se expandiu (foto do autor). Vide foto seguinte.



Três "restaurantes-dançantes" de Interlagos. Tais estabelecimentos caracterizam de modo geral a área que se estende entre Interlagos e o Aeroporto de Congonhas. No caso específico da foto, os "restaurantes" se aproveitaram de casas aparentemente antes utilizadas como residência, denotando o fracasso de Interlagos como subúrbio residencial fino (foto do autor).



Eis a barragem da reprêsa do Gurapiranga. (subdistrito Capela do Socorro) Trata-se exatamente da porção da represa mais próxima, e mais fàcilmente acessível a partir da cidade, e que primeiro foi atingida pela expansao suburbana. Com relação a esta, a reprêsa funcionou como corpo estranho, nao a tendo atraído. Note-se o tipo de moradias visíveis na foto, denotando a modesta categoria sócio-econômica de seus ocupantes, bem como a fábrica à esquerda, igualmente sem vinculaçãofuncional com a reprêsa. Os barcos retratam a função turística que esta ensejou (foto do autor).



Um dos muitos "iate-clubes" a circundar as reprêsas de Guarapiranga e Billings. O da foto se situa em - Riviera (Subdistrito Capela do Socorro), junto à represa mencionada em primeiro lugar (foto do autor).

porções marginais da reprêsa de Guarapiranga, em meio a chácaras recreativas e clubes de campo (ou náuticos), há uma ou outra chácara ou casa que serve de residência permanente a pessoas de classe mais elevada. Na estrada de Riviera isto pode ser constatado.

Como no caso dos núcleos da Via Raposo Tavares, também em Interlagos e reprêsa do Guarapiranga, de uma forma geral, a mencionada função residencial não caracteriza a área em têrmos territorialmente mais amplos. No que tange a uso do solo residencial, as margens da reprêsa Guarapiranga, em sua porção mais próxima a Santo Amaro, são ocupadas por numerosos subúrbios operários, que se justapoem ao mencionado reservatório. Apesar de nomes errôneamente sugestivos, tais como "Veleiros", "Jardim dos Lagos" e "Vila Friburgo", nenhuma ligação funcional têm com o reservatório; existem indiferentemente da reprêsa, não por causa da reprêsa. É estranho que esta, numa cidade sem praias, não tenha atraído em escala significativa o estabelecimento residencial.

Concluindo, vemos que a partir de 1940 surgiram, pequenos focos suburbanos especificamente de residências finas, a maiores distâncias, mas que se afiguram quase insignificantes quando considerados em relação ao conjunto da Grande São Paulo.

III- O grande comércio imobiliário, tradicionalmente limitado - nos subúrbios - ao loteamento de glebas e respectiva venda de terrenos, a partir de 1950 se diversifica e se lança a empreendimento mais ousado: a construção e venda de casas na gleba adquirida, compreendendo vários quarteirões. Êste foi o caso da "Cidade Patriarca" e "Cidade A.E.Carvalho", já mencionadas, sitas respectivamente junto às estações Patriarca e Engenheiro Artur Alvim, da "linha-tronco" da Central. Recentemente, um novo conjunto residencial do gênero surgiu junto à estrada Pinheiros-Osasco, um pouco aquém do limite municipal (34). Trezentas casas foram construídas ali pela companhia "Urbanizadora Continental" (35).

Os conjuntos residenciais assim originados (os citados e alguns outros) distinguem-se da esmagadora maioria dos núcleos suburbanos residenciais por seu surgimen

to repentino e por sua grande homogeneidade paisagísti - ca, com casas térreas e sobrados (caso do conjunto da Continental) guardando as mesmas características de aspecto e dimensões. Neste sentido os núcleos suburbanos em causa são mais "criados", menos "espontâneos", do que aquêles nos quais a imobiliária se restringiu a vender os terrenos.

Em sua localização, contudo, as companhias imobiliárias souberam hàbilmente escolher glebas compreendidas em áreas que já encerravam uma vocação suburbana residencial, eis que situadas nas proximidades da periferia urbana ou de subúrbios residenciais em expansão. Os locais escolhidos igualmente foram dos mais favoráveis com relação a meios de transporte.

Como vimos alhures, Cidade Patriarca e Cidade A.E. Carvalho foram implantadas junto a estações da Central, e neste sentido podem ser considerados "subúrbios-estação". Já o conjunto residencial da "Continental", foi implantado junto à estrada Pinheiros - Osasco, com abundante serviço de ônibus. Neste sentido seria um "subúrbio - ônibus". Os mencionados fatôres (aliados aos financiamentos concedidos aos compradores) inegàvelmente devem ter contribuído para que as casas tivessem tão grande aceitação. Dadas as mencionadas condições locacionais, é de se supor que as áreas teriam conhecido o mesmo destino funcional, caso tivessem sido apenas loteadas. A iniciativa das companhias imobiliárias não abriu novas frentes de expansão urbana (ou suburbana), mas tão sòmente acelerou um processo em andamento, e lhe imprimiu características originais.

Convém mencionar que Cidade Patriarca e Cidade A.E. Carvalho já foram absorvidas pela expansão da cidade. Por sua vez, o conjunto da "Continental" se situa numa área em rápido processo de urbanização que provàvelmente em futuro próximo conheça o mesmo destino.

A "Urbanizadora Continental" está construindo um novo conjunto de mais de mil unidades residenciais nas proximidades do conjunto já concluido. Uma reportagem a respeito, com características de matéria paga, anuncia que serão construídas "casas térreas, sobrados e edifí - cios de apartamentos, dos mais variados aspectos o t a -

manhos", que "quebrarão com a sua inquieta diversidade arquitetônica, a monotonia dos agrupamentos convencionais". A nota prossegue: "Por outro lado, a subsistência econômico-social dos 25 mil moradores do grande conjunto estará assegurada com a presença de escolas, farmácias, empórios, bancos, igrejas, linhas de ônibus levando aos mais diversos pontos da capital paulista, e até mesmo um clube que será inaugurado logo cheguem ao Residencial (Residencial Parque Continental, nome do conjunto) os seus primeiros moradores. Além disso, o conjunto contará com ruas asfaltadas, água, luz, telefone e parques de recreio. As casas, tôdas elas ajardinadas e com instalações centrais para o fornecimento de gás, constarão de dois ou três dormitórios, abrigo para carro, entrada lateral, quarto de empregada e demais dependências " (36). A crer no descrito, tratar-se-á de novo tipo de subúrbio (ou bairro) em que se procura quebrar a homogeneidade paisagística , característica como vimos nos núcleos desta origem, assegurar uma certa suficiência em equipamento comercial, educacional e recreativo, e abranger em maior escala a classe média. Segundo a mencionada reportagem, 1.300 unidades residenciais deverão estar concluídas até o fim de 1967. É ver para crer, pois a propaganda imobiliária é habitualmente eivada de exagêros.

IV- Institutos previdenciários e outros órgãos estatais ou para-estatais passaram também a participar do desenvolvimento suburbano, através da construção de conjuntos residenciais. Tais iniciativas não se limitaram ao setor suburbano, pois abrangeram também áreas nìtidamente urbanas. Este é o caso do conjunto de prédios de apartamentos construídos pelo Instituto dos Bancários na rua Santa Cruz. É o caso também de conjunto similar edificado na Várzea do Carmo, ao lado da avenida do Estado.

No domínio peri-urbano e suburbano as iniciativas foram mais numerosas, o que é fácil de compreender, dada a necessidade de grandes extensões de terra para tal fim, requisito dificilmente encontradiço na cidade.

Na periferia e nos arredores paulistanos despontam os seguintes conjuntos residendiais:

1. Conjunto do I.P.E.S.P. em Jardim Tremembé, aí construí do quando a área estava sendo absorvida pela extensão da cidade. Compõe-se de prédios de apartamento.

2. Conjunto do I.A.P.I. na porção ocidental de Santo André, próximo à divisa de São Bernardo do Campo. Circundado por bairros residenciais originados da expansão de Santo André. É composto por prédios de apartamentos e casas térreas (37).

3. Conjunto denominado "Instituto de Previdência" em Caxingui, entre a rodovia Raposo Tavares e a avenida Professor Francisco Morato (ex-estrada do Embu). Compõe-se de casas térreas.

4. Cidade Ademar, entre o aeroporto de Congonhas e Diadema. É um pequeno conjunto de casas térreas, que constitue apenas uma pequena porção do atual bairro homônimo.

5. Cidade Dutra, ao sul de Interlagos, Construída em duas etapas, compõe-se de casas térreas. É um dos grandes conjuntos residenciais suburbanos.

6. Núcleo ao norte de Suzano, a alguns quilómetros da estação.

Quanto à sua origem e seus traços paisagísticos, êstes conjuntos residenciais - devidos à iniciativa oficial - se assemelham àqueles devidos à iniciativa particular, já examinados acima. No tocante à localização, contudo, três dêles, os alinhados sob nº 4, 5 e 6 apresentam características marcantes. Os mesmos se situam em áreas, que na ocasião de sua implantação ainda não encerravam vocação para a suburbanização de caráter residencial. O núcleo ao norte de Suzano ainda hoje se acha pràticamente isolado, afastado que está da linha da Central, a qual na área constitue o eixo de desenvolvimento suburbano. Cidade Dutra e Cidade Ademar hoje se acham cercadas por núcleos suburbanos, esta foi mesmo absorvida pelo crescimento da cidade; quando foram construídos, contudo (década de 1940), achavam-se completamente isolados, constituindo um foco pioneiro do desenvolvimento suburbano residencial. É de se presumir, que as melhores con-



Cidade Dutra, subúrbio "criado", cuja origem repousa na iniciativa oficial. Repare-se na homogeneidade de tamanho e estilo das casas, característica dêste tipo de subúrbio. Os ciprestes divisados no segundo plano (centro e direita da foto) correspondem a antiga chácara recreativa, prè-existente ao aglomerado; em parte desta chácara, foi instalado um edificio fabril, visível no fundo, à esquerda (foto do autor).



Avenida Corifeu de Azevedo Marques (ex estrada de Itú). Foto tomada da divisa de Osasco em direção a São Paulo. No fundo divisa-se conjunto homogênio de casas edificadas pela imobiliária "Continental" (foto do autor).

dições de financiamento - usualmente proporcionadas por entidades estatais e para-estatais - tenham propiciado a aceitação dêstes conjuntos residenciais, sitos tão longe - na época em que foram construídos. Em vista do exposto, podemos considerar o núcleo ao norte de Suza - no, Cidade Dutra e Cidade Ademar, como "subúrbios criados".

É de se supor que a presença pioneira de Cidade Ademar e de Cidade Dutra tenham contribuído no grande desenvolvimento suburbano (hoje peri-urbano no primeiro caso) que os arredores de ambos conheceram, pois cedo fo ram estabelecidas linhas de ônibus a êles destinados (38). No caso da Cidade Dutra, a entidade responsável por sua criação cuidou também da construção de um peque no centro comercial, que igualmente pode ter funcionado como pólo de cristalização suburbana.

Cabe salientar, que os conjuntos residenciais - tanto os de iniciativa particular quanto os oficiais - absolutamente não constituem traço marcante dos subúrbios paulistanos, constituindo uma paisagem excepcional, pôsto que expressiva.

É provável, que de ora em diante tais conjuntos residenciais se tornem mais comuns nos subúrbios paulistanos, em face da nova política habitacional do poder público, concretizada por intermédio do Banco Nacional de Habitação. Sob a responsabilidade dêste órgão oficial já foi concluída a construção de um conjunto residencial em São Miguel Paulista, composto de 349 residências (não mencionado acima), enquanto se acham em construção dois outros: Parque Ipê, com 253 residências e Sapopemba com 1.088. Mais dois conjuntos residenciais acham-se em fase de concorrência: um em Bororé (lugar muito distante, adiante de Rio Bonito) com 1.246 casas e outro em Jaçanã, com 509. "Estudados e em estudos" acham-se outros conjuntos: em Jaçanã (segunda fase) com 509 casas, em Carapicuiba com 4.800, em Guarulhos com 500 e em Mogi das Cruzes com 1.200 (39).

V- Uma iniciativa suburbana inédita e original foi a que tomou o Banco Brasileiro de Descontos S.A., e do que resultou a "Cidade de Deus", fundada em 1953. Trata- se

de um conjunto de construções funcionalmente integra - das, dispersas por uma área de 32,5 hectares, sito na porção sudeste de Osasco. Hoje já se acha circundado pe la expansão dêste subúrbio. Aí o referido banco implan- tou sua matriz (em prédio de 13 pavimentos, concluído em 1959), que centraliza os serviços internos do Banco, a tualmente um dos maiores do país. Outros prédios comple mentam o setor pròpriamente bancário, abrigando serviços auxiliares (arquivo, almoxarifado, etc.). Cento e cin - qüenta casas residenciais, prédios de apartamento com 156 residências, outra edificação encorporando especí ficamente um "conjunto para solteiros" com 24 quartos mobi liados, abrigam parte dos funcionários do Banco e respec tivas famílias. Êstes moradores encontram um razoável equipamento comercial e de serviços, igualmente abriga- dos em instalações construídas pelo Banco: bar, restau- rante, super-mercado, ambulatório médico, grupo escolar, clube esportivo. Todos os melhoramentos urbanos: pavi - mentação, arborização, luz, água e esgôtos (em geral i- nexistentes ou deficientes nos subúrbios) foram instala dos aí. Na apreciação conjunta dos subúrbios paulista - nos, a Cidade de Deus se apresenta pouco significativa: apenas 769 pessoas nela residiam em 1962 (40). A im - portância dêste fenômeno suburbano advém de sua origina lidade e de seu caráter pioneiro. É um dos poucos nú - cleos suburbanos com elevadíssimo índice de intogração funcional. Por outro lado constitue uma tentativa de des centralização urbana, incidindo justamente sôbre um se- tor de atividades que tem se mostrado mais resistente a isto, qual seja o dos serviços centrais de um banco.

VI- Certas extensões da periferia e dos arredores paulista- nos passaram a ser ocupadas por grandes instalações des tinadas a funções especiais, e que na cidade não en- contrariam mais o espaço necessário para sua implanta - ção. É o caso da Cidade Universitária e do novo entre - posto "CEASA", ambos de localização peri-urbana, do au- tódromo de Interlagos e do aeroporto militar de Cumbi - ca, êstes de localização suburbana. Acrescente-se o gran de pátio de triagem da Sorocabana em Presidente Altino (município de Osasco), e os estúdios cinematográficos

da Companhia Vera Cruz em São Bernardo do Campo, igualmente de localização suburbana. Em se tratando de estabelecimentos por demais conhecidos, crêmos serem dispensáveis maiores comentários a respeito.

É notória também a razão que determinou a localização periférica ou suburbana: a falta de áreas convenientes em porção mais central da metrópole.

O crescimento dos núcleos suburbanos. Fusões e absorções

Muitos dos núcleos suburbanos conhecem um impressionante crescimento no período atual, outros fundem-se entre si. Já tivemos oportunidade de nos referir ocasionalmente a tais processos.

À semelhança do que ocorre na própria cidade, verifica-se uma compactação da área edificada dos subúrbios e a extensão da mesma. Quanto à compactação, nota-se a ocupação de um maior número de lotes, diminuindo a quantidade - sempre expressiva inicialmente - de "terrenos vazios" em meio aos quais se perdiam as primeiras construções. Os maiores subúrbios (São Caetano do Sul, Santo André, Osasco, Guarulhos) conhecem também um significativo crescimento vertical em suas porções centrais, aspecto a respeito do qual teremos oportunidade de nos estender adiante.

No tocante a crescimento de núcleos suburbanos, o que se verifica mais comumente é a aglutinação de novos loteamentos a subúrbios já formados. Com a ocupação dos novos loteamentos o primitivo núcleo suburbano se estende. O nome do núcleo antigo passa, em regra, a designar todo o conjunto. O habitante dos loteamentos periféricos ao citado núcleo, ao explicar o local de sua residência, menciona tanto o nome daquele (em geral Vila ....,Jardim ..., Parque... ou Cidade...), quanto o nome dêste.

A mencionada aglutinação é mais expressiva em tôrno de núcleos suburbanos que encerram algum poder de polarização. Por motivos já por demais comentados isto se verifica sobretudo em "subúrbios-estação", tendo ocorrido em pràticamente todos. Mas em "subúrbios-entroncamento" o fato se verifica tam -

bém, sendo muito expressivo em Rudge Ramos. Em Guarulhos e São Bernardo do Campo, "subúrbios-ex-vila " o mesmo se deu também.

Nos subúrbios maiores, estradas percorridas por ônibus têm-se estruturado comumente em eixos a comandar a mencionada aglutinação. Veja-se por exemplo o caso de Carapicuíba que têm como importante eixo de expansão a estrada que se dirige a Aldeia de Carapicuíba. Em Rudge Ramos são as duas antigas estradas de Santos: a do Vergueiro e o Caminho do Mar, que assumiram tal papel. Às vêzes a valorização destas estradas decorre dos loteamentos. É por exemplo o caso da estrada de Bussocaba, em Osasco, que serve de acesso ao Jardim d'Abril e Jardim Novo Osasco.

Além de crescerem, vários subúrbios fundem-se entre si. Esta fusão muitas vêzes antecede a absorção da área pela expansão da cidade, outras vêzes verifica-se quase simultâneamente. Ao tratarmos da evolução verificada no domínio suburbano da ferrovia, já comentamos o caso da fusão do eixo São Caetano do Sul-Santo André, bem assim o dos "subúrbios-estação"da Cantareira .

Nos arredores de São Paulo encontramos em nossos dias alguns casos de núcleos suburbanos fundidos, formando um aglomerado ainda não absorvido pela cidade. O caso mais expressivo é o de "subúrbios rodoviários" sitos ao longo da mesma estrada, que se fundiram através do loteamento - e posterior ocupação - das áreas interpoladas, que igualmente têm a referida estrada como eixo. É o que se vê por exemplo ao longo da estrada da Pedreira em Santo Amaro, onde se estruturou um conglomerado suburbano alongado, que se estende por aproximadamente quatro quilómetros, tendo em média cerca de um quilómetro no sentido transversal. O mesmo se deu ao longo da avenida Professor Francisco Morato (ex-estrada do Embu) entre Caxingui e Ferreira , que formam um conglomerado suburbano, que com pequena solução de continuidade se estende até Campo Limpo, englobando inclusive o "subúrbio-entroncamento" Taboão da Serra. A oeste de Santo Amaro se formou tal conglomerado com alguma descontinuidade, desde as proximidades do canal do rio Pinheiros até Capão Redondo, e que se estende ao longo da estrada de Itapecerica e de uma estrada secundária. Estes"conglomerados suburbanos rodoviários" se distinguem dos núcleos suburbanos comuns por lhes faltar um pólo, eis que comércio e serviço se acham dispersos pela estrada (transformada em rua), concentrando-se

localmente em vários pontos, que coincidem em geral com as paradas de ônibus sitas nas porções correspondentes aos antigos núcleos isolados.

Neste particular, os conglomerados suburbanos rodoviários diferem dos congêneres ferroviários, pois nestes a dispersão das atividades terciárias mais especializadas se restringe aos centros dos antigos "subúrbios-estação" (São Caetano-Utinga-Santo André, Tucuruvi-Vila Mazzei-Jaçanã, Vila Galvão-Gopoúva-Guarulhos) (41).

Já nos referimos, em outra parte ao fato de São Paulo ter passado a absorver ràpidamente os subúrbios mais próximos - dentre os já existentes em 1940 - e prosseguir gradualmente a absorver outros mais afastados, inclusive diversos que surgem, permanecendo pouco tempo territorialmente separados. A mencionada absorção dos subúrbios se verifica através do loteamento e ocupação das áreas intermediárias, que permaneciam a separar o subúrbio da frente de urbanização contínua da cidade.

Dentro do município de São Paulo verifica-se o seguinte:

I- Ao Norte são absorvidos todos os "subúrbios-estação" da Cantareira, com excessão de Tremembé e Pedra Branca, como já foi visto, e quase todos os "subúrbios-loteamento" que se estendem desde Pirituba até a linha da Cantareira: Moinho Velho, Itaberaba, Vila Brasilândia, Vila Nova Cachoeirinha, Lauzanne Paulista , etc.

II- A Leste a expansão da área edificada contínua da cidade é expressiva sobremodo ao longo da estrada de São Miguel onde se fundem vários núcleos suburbanos, constituindo um apêndice da cidade, que alcança Ermelino Matarazzo, e que provàvelmente não demorará a englobar São Miguel Paulista e mesmo Itaím (E.F.C.B.). No domínio da "linha tronco" da Central a urbanização contínua, como vimos, alcança a estação Engenheiro Artur Alvim.

III- No quadrante Sudeste, a cidade absorve os núcleos de Vila Formosa, Vila Diva, Vila Ema, Vila Alpina e outros, há pouco formados mais adiante.

IV- Ao Sul, salienta-se a completa absorção de Santo Amaro. A porção intermediária, compreendendo o Brooklyn e atuais bairros adjacentes, consolida a tendência de atrair pessoas de nível sócio-econômico mais elevado, tendência esta já verificada quando a área encerrava características suburbanas. A classe média também passa a ser muito expressiva aí.

Ainda ao Sul, verifica-se a absorção da Cidade Ademar, que simultâneamente se vê prolongada pelo Jardim Miriam; a área edificada contínua alcança a divisa municipal de Diadema, o mesmo acontecendo ao longo da avenida Armando de Arruda Pereira (ex-Conceição) onde Americanópolis constitue a ponta avançada da urbanização contínua.

V- A Oeste pràticamente não se verificou absorção territorial de subúrbios, A área edificada contínua da cidade apenas ultrapassou o rio Pinheiros no trecho compreendido entre a Cidade Universitária e a Cidade Jardim. Entre o Jaguaré e a cidade a fusão ainda não se concretizou de todo.

Dentre as várias áreas suburbanas absorvidas pela cidade, destaca-se a de Brooklyn-Santo Amaro, não apenas por ter desenvolvido a função de área residencial média e fina, mas também por ter-se tornado uma das principais áreas industriais de São Paulo.

A expansão da área edificada compacta e contínua de São Paulo provoca a sua fusão com a de subúrbios encerrados em municípios vizinhos. Inicialmente isto se verificou a Sudeste com relação, a São Caetano do Sul-Santo André, mais recentemente com Guarulhos. Contudo, a absorção territorial dêstes subúrbios é menos completa do que as verificadas no âmbito do próprio município de São Paulo.

A fusão entre São Paulo e São Caetano do Sul verificou-se apenas a leste da ferrovia, enquanto a oeste da mesma uma grande gleba ainda não loteada mantém a solução de continuidade existente entre o Ipiranga e o mencionado subúrbio. O mapa da área edificada referente a 1962 mostra como o conglomerado São Caetano-Utinga-Santo André constitue um apêndice de formato digitado, a estender a área de edificação compacta o

contínua de São Paulo a Sudeste.

No caso de Guarulhos, as várzeas do Cabuçu e do Tietê (rio ainda não retificado neste trecho) fazem com que Guarulhos também se apresente como apêndice da área edificada compacta e contínua da cidade de São Paulo.

Outros subúrbios próximos a São Paulo - integrantes de municípios vizinhos - ainda não foram absorvidos pela expansão da área de edificação compacta e contínua. Mas vários dêles já mostram indícios de que isto se verificará em breve, em vista dos loteamentos a que se procede nos claros ainda existentes. Cabe salientar neste particular: Rudge Ramos, Diadema e Osasco. De qualquer forma , as soluções de continuidade são muito menos significativas que as verificadas por volta del920 entre a cidade e os"bairros isolados" de então (Santana, Penha, Saúde, Lapa, etc.).

O esfacelamento político-administrativo

Uma das facetas assumidas pelo desenvolvimento suburbano de São Paulo é a grande proliferação de núcleos suburbanos. Em correlação e como conseqüência verifica-se acentuado desmembramento político-administrativo nos municípios vizinhos ao de São Paulo.

É bem verdade que anteriormente a 1940 já se verificaram várias emancipações municipais. Durante o século XIX várias freguesias foram elevadas à categoria de vila e simultâneamente se tornaram municípios: Santo Amaro em 1832, Cotia em 1856, Itapecerica (hoje Itapecerica da Serra) em 1877, Conceição dos Guarulhos (hoje Guarulhos) em 1880, Juqueri (hoje Mairiporã), São Bernardo (hoje São Bernardo do Campo),ambos em 1889.

Contudo, entre êste ano e o de 1940 a situação permanece quase inalterada, apesar de todo o desenvolvimento suburbano entrementes verificado. Com efeito, neste período ocorrem tão sòmente: a reanexação de Santo Amaro a São Paulo (em 1934), a transferência da sede do município de São Bernardo à localidade de Santo André, ex-Estação São Bernardo (em 1938), bem como o deslocamento de algumas divisas, entre as quais desponta a que separava Parnaíba de Juqueri. Estas três

modificações correspondem a eventos relacionados à suburbanização dos arredores paulistanos.

As escassas modificações ocorridas antes de 1940 vem se contrapor a verdadeira pulverização político-administrativa verificada em seguida, e que o quadro adiante ilustra (quadro VI).

VI DESMEMBRAMENTOS MUNICIPAIS 1940/1967

1940	1950	1960	1967
São Paulo	São Paulo	São Paulo	São Paulo
			Osasco
Juqueri	Mairiporã	Mairiporã	Mairiporã
	Franco da Rocha	Franco da Rocha	Franco da Rocha
			Francisco Morato
		Caieiras	Caieiras
Guarulhos	Guarulhos	Guarulhos	Guarulhos
Santa Isabel	Santa Isabel	(Santa Isabel)	(Santa Isabel)
		(Igaratá)	(Igaratá)
		Arujá	Arujá
Mogi das Cruzes	Mogi das Cruzes	Mogi das Cruzes	Mogi das Cruzes
			Brás Cubas+
			(Biritiba Mirim)
		Itaquaquecetuba	Itaquaquecetuba
	Suzano	Suzano	Suzano
	Poá	Poá	Poá
		Ferraz de Vasconcelos	Ferraz de Vasconcelos
Cotia	Cotia	Cotia	Cotia
			Jandira
		Itapevi	Itapevi
		Santo André	Santo André

Santo André	Santo André	Maua	Maua
		Ribeirão Pires	Ribeirão Pires
			Rio Grande da Serra
	São Caetano do Sul	São Caetano do Sul	São Caetano do Sul
	São Bernardo do Campo	São Bernardo do Campo	São Bernardo do Campo
		Diadema	Diadema
Itapecerica	Itapecerica da Serra	Itapecerica da Serra	Itapecerica da Serra
			Embu Guaçu
			(Juquitiba)
		Taboão da Serra	Taboão da Serra
		Embu	Embu
Parnaíba	Santana de Parnaíba	Santana de Parnaíba	Santana de Parnaíba
		(Pirapora do Bom Jesus)	(Pirapora do Bom Jesus)
		Cajamar	Cajamar
	Barueri	Barueri	Barueri
			Carapicuíba
Jundiaí	Jundiaí	Jundiaí	Jundiaí
			(Itupeva)
			Campo Limpo
			Várzea Paulista
	(Vinhedo)	(Vinhedo)	(Vinhedo)
			(Louveira)

( ) Municípios integralmente sitos fora da área em estudo. + O município de Brás Cubas não chegou a ser instalado.

Como se vê, os arredores paulistanos, antes compreendidos em 10 municípios, passaram a integrar nada menos que 35 em 1964, quando se verificaram as últimas emancipações. Por um lado, a legislação que rege a criação de novos municípios favorece bastante o mencionado esfacelamento político-administrativo. Os moradores de uma área que preencha certos requisitos mínimos em população, renda, existência de aglomerado e outros, podem pleitear a sua estruturação em distrito, primeiro passo para a criação de novo município, pois alcançadas mais algumas condições, a sua criação pode ser pleiteada, e em seguida submetida a plebiscito popular.

Ora, no meio suburbano paulistano, esta legislação encontrou condições geográficas, que por sua vez explicam o processo. Com efeito, vimos como ocorreu a proliferação de pequenos núcleos suburbanos. Muitos dêstes surgiram no próprio município da Capital. É o caso da maioria dos "subúrbios rodoviários". Mas, grande número dêles de desenvolveu em municípios vizinhos, predominando no caso os "subúrbios-estação". Os grandes municípios originais passaram a compreender vários núcleos suburbanos. Ora, entre êstes e a sede dos respectivos municípios não havia, de modo geral, vinculação quer social, quer funcional. A maioria dos núcleos suburbanos se relaciona diretamente com a cidade de São Paulo. Note-se ainda que três dos antigos grandes municípios, tinham sua sede em "vilas" deixadas de lado pela trama ferroviária: Juqueri, Cotia, Parnaíba, que continuavam modorrentos lugarejos, enquanto a porção lindeira à linha se suburbanizava. Já no antigo município de Itapecerica, a expansão suburbana de São Paulo afetou a cunha territorial que se projeta em direção à metrópole (Taboão da Serra), processo completamente desvinculado da velha vila. Em alguns casos a vinculação funcional entre núcleos suburbanos e a sede municipal existe em escala mais significativa, compreendendo relações de subordinação de outra natureza, como entre Mogi das Cruzes e Brás Cubas, entre Jundiaí, Várzea Paulista e Campo Limpo, e entre Santo André e os subúrbios dela emancipados.

É portanto compreensível, que os moradores da maioria dos núcleos suburbanos não se sintam ligados à localidade que constitue a sede de seus municípios, o que contribue para inclinã-los a se pronunciarem favoràvelmente à emancipação, nos plebiscitos. Outro fator que influe neste sentido, inclusive nos casos em que existem as vinculações a que nos referimos, é

o descaso que as prefeituras dos municípios vizinhos às vêzes tem devotado às localidades periféricas. A isto se contrapõe a possibilidade de adquirir alguns melhoramentos públicos através de administração local, e de adquirir o pomposo título de "cidade", que no Brasil é automàticamente conferido às sedes municipais. Finalmente, acrescente-se que há sempre elementos locais politicamente interessados na emancipação, e que - com apôio de deputados - promovem campanhas visando a realização do plebiscito, e induzem a população a votar favoràvelmente.

Um caso a parte é o de Osasco. Trata-se do único subúrbio integrante do município de São Paulo que chegou a se emancipar. Tal se deu em decorrência de plebiscitos (eivados de irregularidades, segundo denunciavam os jornais e os opositores da medida), e de um processo jurídico movido pela Prefeitura de São Paulo, por ela perdido. É um caso raro êste, de se desanexar um subúrbio administrativamente subordinado à metrópole, que se contrapõe à praxe universalmente comum, de se procurar anexar os subúrbios administrativamente desvinculados.

Chegou a haver tentativas de desmembramento em outros distritos paulistanos, o mesmo ocorrendo até em subdistritos (êste foi aliás o caso de Osasco): São Miguel Paulista, Itaquera, Guaianazes, Perus, Santo Amaro, Pirituba. O simples fato de se ter realizado um plebiscito em Pirituba mostra que as exigências mínimas estabelecidas pela legislação nem sempre são respeitadas, pois a porção dêste subdistrito sita a leste da ferrovia integra a área edificada compacta e contínua da cidade, achando-se separada do subdistrito de Nossa Senhora do Ó por ruas densamente edificadas. Contudo, em todos êstes casos a população se manifestou maciçamente contrária à emancipação. Êste resultado é de causar espanto no caso das sedes de distrito (São Miguel Paulista, Itaquera, Guaianazes, Perus), pois êstes subúrbios sempre foram dos mais esquecidos pela administração pública, achando-se em inferioridade nítida, em matéria de serviços públicos, com relação aos subúrbios sitos fora do município de São Paulo. Itaquera e Guaianazes ainda não dispunham de luz elétrica domiciliar no início da década de 1950, quando todos os demais "subúrbios-estação" já a possuíam. Até hoje os mencionados subúrbios não possuem iluminação pública, com a qual já contam de há muito os subúrbios sitos fora do município. Não obstante, compreende-se a decisão da população em função das vinculações funcionais e

sociais extremamente fortes existentes neste caso com a sede do município, que é a própria cidade de São Paulo. A isto se acrescenta o fato de grande parte da população suburbana ser originária do interior ou de outros estados, para a qual " morar em São Paulo" constitue um mito de ascensão social,que seria destruído se o respectivo núcleo suburbano se tornasse autônomo.

Em certo sentido a pulverização político-administrativa dos arredores paulistanos constitue um paradoxo, pois o processo se verifica exatamente quando se aceleram as fusões territoriais entre alguns núcleos suburbanos,e aumentam as relações entre outros. É interessante o caso São Caetano-Santo André. Quando os mesmos ainda não se haviam fundido,integravam um município; hoje que constituem um bloco urbano compacto,formam dois municípios. Entre São Bernardo do Campo e Diadema,por sua vez, as interrelações parecem ter-se tornado mais freqüentes do que quando formavam um município só.

Grande parte das divisas intermunicipais são "anteced entes", coincidem com divisas antigas, existentes antes do desenvolvimento suburbano; destarte muitas vezes não correspondem à realidade geográfica. É o que se deu por exemplo entre São Caetano do Sul e São Paulo. Alguns bairros paulistanos,tais como Vila Califórnia e Olaria se desenvolveram a partir de São Caetano do Sul, que funciona como "sub-centro" com relação a êles. Ao se emancipar Osasco, foram mantidas as divisas do antigo subdistrito. Assim é que o "subúrbio-loteamento"Vila dos Remédios ficou cortado ao meio, uma vez que a divisa Osasco - São Paulo passa pela principal rua (ex-estrada) do lugar. Acrescente-se que o mencionado subúrbio é ligado funcionalmente à Vila Leopoldina e à Lapa e não a Osasco. A divisa entre Taboão da Serra e São Paulo, no trecho cortado pela rodovia de acesso (rodovia Regis Bittencourt), coincide com a antiga divisa Itapecerica-São Paulo, e passa a aproximadamente 100 metros do centro de Taboão da Serra (representado pelo entroncamento que o gerou),cortando o núcleo suburbano ao meio.

Alguns ajustes de divisas têm sido feitos. Em outro trecho da divisa Taboão da Serra-São Paulo tal se deu, de modo a incluir no município vizinho o "subúrbio-loteamento" Jardim Pazzini. O bairro Vila Prosperidade, que integrava o município de Santo André foi recentemente transferido a São Caetano do Sul, com o qual é mais relacionado (42).

Se o extremo esfacelamento político-administrativo de Grande São Paulo foi benéfico ou não constitue assunto dos mais contraversos. Considera-se em geral inconveniente tal subdivisão de um organismo metropolitano. No caso paulistano, a prática tem demonstrado que a mesma foi benéfica pelo menos em certo sentido.

De modo geral, os subúrbios que se têm emancipado passaram a conhecer alguns melhoramentos públicos, com os quais não contavam antes. Veja-se o caso de Francisco Morato. Trata-se de um dos menores "subúrbios-estação" a ser emancipado, o que se verificou em 1964 (43). Foi todo provisto de iluminação pública, as principais ruas foram dotadas de sarjeta, o largo da estação conheceu alguns melhoramentos. Os melhoramentos públicos às vezes chegam a ser suntuários. O pequeno "subúrbio-estação" de Campo Limpo (44), emancipado também em 1964, foi iluminado com lâmpadas de vapor de mercúrio, regalia com que em São Paulo por ora apenas algumas ruas contam. Em Diadema, além da adoção dêste moderno tipo de iluminação, foi construída uma praça junto ao entroncamento que originou o subúrbio, tendo para tanto sido expropriado um quarteirão. Os exemplos se sucedem. Obras de iluminação pública, sarjeteamento, calçamento, construção de instalações sanitárias públicas, são realizadas na maioria dos subúrbios que nas últimas décadas se emanciparam. Enquanto isto, os subúrbios integrantes do município de São Paulo apenas nos últimos anos têm recebido certa atenção da respectiva prefeitura.

Pelo que foi exposto, torna-se nítido que a grande subdivisão político-administrativa têm sido conveniente para a implantação de melhoramentos de cunho local. Contudo, para obras de cunho regional, que interessem o conjunto da Grande São Paulo o fato têm sido nocivo. Veja-se por exemplo os problemas correlatos com a retificação e dragagem do rio Tamanduateí, que em seu pouco extenso curso banha quatro municípios: Mauá, Santo André, São Caetano do Sul e São Paulo. Outras obras públicas, como a implantação de anéis rodoviários e do "metrô", igualmente se chocam, tanto com o fato de os principais subúrbios não integrarem o município de São Paulo, quanto com o fato de se acharem dispersos por um número muito grande de municípios.

Surgem várias opções para o empreendimento de tais obras de grande vulto. Pode ser promovido o entendimento entre as prefeitura dos municípios interessados, o que muitas

vezes tem sido feito com sucesso, como no caso da retificação dos córregos limítrofes entre São Paulo e São Bernardo do Campo, e entre São Paulo e São Caetano do Sul . Outra opção é restringir o melhoramento ao município de São Paulo, solução òbviamente anti-funcional, mas que parece ter sido adotada para o metrô. Finalmente o problema póde ser transferido para um poder supra-municipal, que no caso é o estadual, na falta de uma administração metropolitana.

Um problema sui-generis é o do serviço telefônico . Como em nosso país é de concessão municipal, ao parcelamento político-administrativo corresponde um parcelamento do serviço telefônico. Cada município da área metropolitana apresenta diferente grau de expansão do mesmo, não diretamente relacionado a seu desenvolvimento ou a suas necessidades, mas às providências que as respectivas prefeituras tomaram a propósito. Felizmente, para minorar o problema, alguns municípios vizinhos houveram por bem autorgar a concessão à mesma companhia: é o que fizeram os municípios desmembrados da antiga paróquia de São Bernardo. De qualquer forma, para se telefonar de São Paulo a qualquer dos municípios vizinhos é necessário efetuar- se "chamada interurbana", com todos os correlatos percalços financeiros e técnicos.

Outros serviços públicos, como o de ônibus, também têm sofrido com a mencionada estrutura administrativa. Em virtude desta, nunca foi organizado um sistema metropolitano de ônibus. Três classes de sistemas se sobrepoem, sem nenhuma coordenação: o do município de São Paulo, explorado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos e suas sub-concessionárias, o dos municípios vizinhos, e o dos ônibus intermunicipais, êstes funcionando mediante concessão estadual.

Como se disse, não há nenhum entrosamento entre os citados sistemas. Pelo contrário, o desentrosamento chega a assumir aspectos que seriam cômicos, não fôssem os prejuízos causados. Veja-se o seguinte: entre 1940 e 1950 a administração municipal paulistana não admitia que linhas de ônibus servindo núcleos suburbanos abrangidos no município, fôssem prolongadas até o centro da cidade. Simultâneamente a administração estadual permitia-o com relação a linhas provenientes de municípios vizinhos. Assim é, que a emprêsa de ônibus "Penha-São Miguel", para poder estabelecer uma linha direta entre São Miguel Paulista e a cidade, precisou prolongá-la até a outra margem

do Tietê, integrante do município de Guarulhos, onde o incipiente desenvolvimento suburbano (Bairro dos Pimentas) ainda não requeria tal providência.

Posteriormente as linhas municipais puderam igualmente atingir o Centro, mantendo-se contudo curiosa discrepância entre o sistema tarifário dos ônibus municipais e o dos intermunicipais. Recente diretor do Departamento Estadual do Trânsito houve por bem impedir a entrada no Centro dos ônibus intermunicipais (45). A situação antiga se inverteu. No exemplo citado, os ônibus da linha São Miguel partem do Centro e os da linha Bairro dos Pimentas não o fazem mais: exatamente o opôsto do que se verificava por volta de 1950.

Os ônibus São Paulo-Diadema partiam da Praça da Liberdade e do Anhangabaú; com a medida tomada pela citada autoridade os pontos foram transferidos para a Vila Mariana. Concomitantemente, quatro linhas urbanas foram estendidas até o limite daquêle município (46). Desta forma, ao morador de Diadema são oferecidas duas opções para atingir a cidade por ônibus: ou toma duas conduções, ou se locomove a pé até a divisa, para aí tomar um ônibus municipal. Em Osasco se verifica o mesmo. A linha municipal "Vila São Francisco" foi estendida até a divisa, e é a única da área a atingir o centro da cidade.

Freqüentemente os problemas relacionados com a acentuada subdivisão político-administrativo da Grande São Paulo se acham impregnados de uma falta de consciência da realidade metropolitana. Municípios vizinhos ao de São Paulo são comumente enfocados da mesma maneira que os municípios do Interior, e como tais encarados os seus problemas. No caso retroexaminado dos ônibus, tal se deu em larga escala. Na recente transferência dos pontos iniciais, emprestou-se aos ônibus dirigidos aos subúrbios (integrantes de municípios vizinhos)o mesmo tratamento conferido aos ônibus "rodoviários", destinados a cidades do Interior.

Felizmente está surgindo nova mentalidade a respeito, encarnada nos trabalhos de planejamento encetados pelo atual govêrno estadual (GEGRAN), e em recente decreto federal que estabelece normas a propósito da delimitação oficial de "regiões metropolitanas", bem como as atribuições de correlatos organismos inter-municipais. Ainda é cedo para se antever os resultados práticos que estas medidas poderão trazer.

A formação de "cidades satélites"

Se por um lado o desenvolvimento suburbano provocou a proliferação de pequenos núcleos suburbanos, por outro lado verificou-se, como vimos, o crescimento de núcleos já formados. Ora, em alguns dêstes o crescimento foi de tal monta, que os mesmos adquiriram dimensões comparáveis às maiores cidades do Estado.

Santo André e São Caetano do Sul despontam neste particular, o que é fácil de compreender, em função do que já foi visto, a propósito de sua evolução. Para êstes dois subúrbios o censo de 1960 revelou respectivamente a população urbana de 230.196 e 114.039 habitantes. Note-se, que sobretudo a cifra referente a Santo André é muito expressiva; graças a ela êste grande subúrbio paulistano figura em dito ano como a terceira cidade do estado, vindo imediatamente após Santos, e superando Campinas. No decorrer da presente década, de acôrdo com as estimativas demográficas, Santo André chega a superar Santos(47).

Tanto Santo André quanto São Caetano do Sul integram o grande conglomerado suburbano tripolar São Caetano-Utinga-Santo André, que apesar de ter-se fundido com a área edificada compacta e contínua de São Paulo conservou uma individualidade geográfica, por permanecer como apêndice daquela. O município de São Caetano do Sul encerra, grosso modo, tôda a porção do conglomerado suburbano que se desenvolveu a partir da estação, e do antigo povoado em tôrno dela formado. Já em Santo André verifica-se uma dualidade de polarização, pois o município (melhor dizendo o distrito-sede do mesmo) engloba as porções urbanizadas a partir das estações de Santo André e de Utinga. Mas, mesmo se considerarmos como "Santo André" apenas a porção polarizada pela respectiva estação, ainda teríamos uma população apreciável, certamente superior à metade da cifra retro-referida, eis que Utinga apenas polariza uma extensão relativamente pequena da área urbanizada a leste da ferrovia.

Concomitantemente com o seu grande crescimento, Santo André e São Caetano do Sul passaram a conhecer uma estruturação interna tal, que passaram a assumir neste particular características de verdadeiras cidades. Com efeito, os centros dos dois subúrbios(em ambos os casos contíguos às estações)passaram a adquirir as feições comuns aos centros de cidades interioranas. Conheceram uma pronunciada extensão horizontal, do-

brada por um expressivo crescimento vertical. Casas comerciais, escritórios, consultórios e repartições públicas multiplicaram-se. Várias das grandes lojas departamentais de São Paulo instalaram filiais aí. Estabelecimentos de ensino médio e hospitais foram implantados na periferia do centro ou a maior distância. Destarte, cada qual dos dois subúrbios adquiriu um elevado índice de auto-suficiência, seus moradores encontram no próprio subúrbio a maior parte das mercadorias e dos serviços de que necessitam.

Na realidade, o centro de São Caetano do Sul e o de Santo André atendem não apenas as populações contidas nos respectivos subúrbios; sua "zona de influência" se estende sôbre porções de municípios vizinhos. Assim é que o primeiro subordina a Vila Califórnia, e possìvelmente outros bairros paulistanos contíguos. Já o centro de Santo André é procurado pelas populações de todos os "subúrbios-estação" situados mais para a frente. Em têrmos metropolitanos, os centros dos dois subúrbios se tornaram "sub-centros" da Grande São Paulo, equiparando- se aos maiores dentre os surgidos na própria cidade: Penha, Santo Amaro, Pinheiros, Lapa. No caso dos dois centros suburbanos há contudo um elemento a mais, que êstes não conhecem. Trata-se da administração municipal, que nos grandes subúrbios assume uma amplitude considerável, ocupando grandes instalações e numeroso quadro de funcionários. Em Santo André, o "Centro Cívico", em construção, assume uma imponência monumental.

Se por um lado o desenvolvimento assumido pelo centro dos subúrbios aumenta o índice de auto-suficiência dos mesmos, por outro lado o citado processo provoca tanto a ampliação quantitativa, quanto a diversificação, do mercado de trabalho local. A indústria, apesar de permanecer largamente predominante, deixa de ser a única grande atividade econômica de âmbos os subúrbios.

Fora dos respectivos centros, verificou-se em São Caetano do Sul e Santo André um certo zoneamento espontâneo na área residencial. Formam-se com certa nitidez áreas residenciais caracterizadas por casas melhores, que abrigam grande parte da burguesia ligada às atividades terciárias locais, bem como pessoal técnico e administrativo das indústrias.

Em função das características comentadas, São Caetano do Sul e Santo André se enquadram na definição que Derruau em seu "Précis de Geographie Humaine" dá a "cidade-satélite".





As duas fotos mostram - de longe - o centro de Santo André, segunda cidade do Estado em população, maior subúrbio paulistano, e como tal, mais desenvolvida cidade satélite. Note-se o grande número de arranha-céus, adensados no "centro", sito junto à estação ferroviária. A foto superior retrata ainda a cortina de fábricas que perlonga a ferrovia: porção da faixa industrial que se estende desde a estação paulistana de Imperatriz Leopoldina até Capuava (foto do autor).



Uma das principais ruas comerciais de Santo André. Trata-se, no caso, precisamente da rua que demanda a estação (de onde foi tirada a foto). Neste pioneiro "subúrbio-estação" o comércio e outras atividades terciárias transbordaram sôbre várias outras ruas das proximidades. O desenvolvimento e a variedade do comércio conferem à localidade elevado grau de auto-suficiência no setor, uma das características de "cidade-satélite" (foto do autor). Vide foto seguinte.



Outra rua comercial do centro de Santo André. Além de numerosas lojas pequenas, que repousam grandemente em iniciativa e capitais locais, aí se estabeleceram filiais de grandes "lojas departamentais" de São Paulo, como a que se vê à esquerda (foto do autor).



Residências finas próximas ao centro de Santo André, em área que se caracterizou por sua presença. Nesta foto, como em outras de Santo André, atente-se para a ilumina ção a vapor de mercúrio, melhoramento público comum em subúrbios (foto do autor).



As obras do "Centro Cívico" de Santo André, que retratam por sua magnitude o desenvolvimento conhecido por êste subúrbio. Em São Bernardo do Campo se realiza obra similar(foto do autor).

Diz o referido autor:"A cidade-satélite compreende todos os elementos de uma cidade (bairros de residência, bairros comerciais, bairros de ensino técnico e de ensino secundário, bairros industriais, centro administrativo...) e conseqüentemente sua população encontra no local empregos e serviços, sem precisar necessàriamente se deslocar à grande cidade próxima; contudo, ela gravita na órbita da grande cidade por que os capitais de suas indústrias, certos especialistas que lhe são indispensáveis não são encontrados a não ser na metrópole" (47). Não obstante, a noção de "cidade-satélite" é por demais vaga e confusa para que possamos com ela rotular São Caetano do Sul e Santo André sem maiores preocupações. Chabot se refere a êste caráter vago do têrmo (48). O próprio Derruau, em considerações que seguem à definição supra transcrita parece se referir a localidades sitas a maior distância da grande cidade.Muitas vêzes o têrmo em questão é associado estreitamente aos subúrbios com grande grau de auto-suficiência e de integração funcional, construídos pelo poder público em tôrno de algumas capitais européias, como as "New Towns" londrinas. Mas,tanto os mencionados autores, quanto Pierre George em seu "Précis de Géographie Urbaine" (49), deixam claro que sob a rubrica de "satélites"não compreendem apenas as "New Towns" e aglomerados congêneres.

Feitas as ressalvas acima, julgamos viável atribuir a São Caetano do Sul e a Santo André o nome de "cidade satélite interna". A aposição do adjetivo "interna" se nos afigurou conveniente,quer pela grande proximidade da cidade de São Paulo, e contigüidade da área edificada, quer para estabelecer distinção com outros núcleos,com os quais nos ocuparemos adiante.

Afora São Caetano do Sul e Santo André, outros núcleos suburbanos adquiriram grandes dimensões,e em certo sentido a estruturação interna por êstes assumida. O censo de 1960 registra a população urbana de 36.083 habitantes para Osasco,de 77.980para Guarulhos e de 61.645 para São Bernardo do Campo (50). Nos três casos,além da população ser inferior aos dos núcleos suburbanos examinados, verifica-se uma menor polarização em tôrno dos respectivos centros. Deve-se acrescentar que as cifras correspondentes a Osasco e São Bernardo do Campo se referem a vários núcleos suburbanos compreendidos nos referidos distritos.

Vejamos os casos isoladamente.

1) O atual Guarulhos constitue um conglomerado suburbano tripolar; apesar do centro administrativo (correspondente à antiga vila) exercera polarização mais forte,há importante polarização secundária,exercida sobretudo pelo centro de Vila Galvão, formado em tôrno da extinta esta-

ção homônima (51). Várias partes de Guarulhos por sua vez parecem manter poucas relações, quer com um dos citados centros, quer com o ainda menos importante centro de Gopoúva, sendo mais relacionados com bairros paulistanos. É o caso de Jardim Vila Galvão, Vila São Rafael, Jardim Tranqüilidade.

2) O município (e distrito) de Osasco compreende vários núcleos suburbanos. Em grande parte a várzea do Tietê é responsável pela grande fragmentação da área edificada. Em todo o caso, um importante bloco compacto surgiu ao sul da estação ferroviária, o qual constitue o "subúrbio-estação" de Osasco, ou seja Osasco pròpriamente dito. Em tôrno da estação se formou um razoável centro comercial, que contudo é bem mais modesto que os de São Caetano do Sul e Santo André. O mesmo não polariza todos os núcleos suburbanos do distrito, eis que alguns, como Vila dos Remédios e Jardim Piratininga, são mais ligados ao bairro paulistano da Lapa. A porção sul-oriental do próprio "subúrbio-estação" de Osasco (Cidade de Deus-Vila Iara), próxima à divisa de São Paulo, é muito ligada aos "sub-centros" de Lapa e Pinheiros.

3) O distrito-sede de São Bernardo do Campo, por sua vez, abriga dois grandes núcleos suburbanos, além de alguns pequenos. Os dois grandes são o "subúrbio-ex-vila" São Bernardo do Campo (sede do município) e o "subúrbio-entroncamento" Rudge Ramos. O primeiro continua a ser o mais importante e mais populoso; o seu centro se expandiu e se diversificou bastante nos últimos tempos, polarizando todo o núcleo. Outrossim, verifica-se um zoneamento funcional (espontâneo) razoàvelmente pronunciado. Veja-se o Jardim do Mar, sito na porção setentrional do núcleo, que constitue zona residencial fina, e destarte contrasta com a parte mais antiga do aglomerado. Acrescente-se, que São Bernardo do Campo possue uma faculdade de direito e outra de engenharia industrial.

Constata-se que dos três subúrbios examinados, São Bernardo do Campo se destaca por apresentar em maior grau as características do "cidade-satélite". Acreditamos que o epíteto "cidade-satélite" caiba a São Bernardo do Campo ("cidade-satélite interna"). Guarulhos e Osasco se nos afiguram como cidades satélites embrionárias, ainda não perfeitamente estruturadas.

A uma distância bem maior, a cidade de Mogi das Cruzes conheceu igualmente um grande crescimento, resultando na amplia-

ção e diversificação das atividades terciárias sediadas em seu centro e em maior complexidade estrutural interna. Muito mais do que São Caetano do Sul e Santo André, Mogi das Cruzes se assemelha às cidades interioranas uma vez que os seus vínculos com São Paulo são muito menos intensos. Basta comparar-se os dados referentes a trens e ônibus em ambos os casos. Igualmente não se verifica a contigüidade da área edificada. Contudo,o grande desenvolvimento recente de Mogi das Cruzes se deu em função da proximidade de São Paulo,do desenvolvimento suburbano da porção territorial intermediária, e dos correlatos vínculos de natureza suburbana. Entre São Paulo e Engenheiro Cesar de Souza , primeira estação posterior a Mogi, o viajante da Central nunca tem a impressão de estar em pleno campo, eis que núcleos suburbanos se sucedem com interrupções pouco significativas. O mapa de área edificada conduz à mesma apreciação. Assim sendo, e em vista de considerações expendidas atrás, julgamos viável rotular Mogi das Cruzes de "cidade satélite externa". Já mencionamos acima as diferenças notórias existentes entre êste núcleo e os de São Caetano do Sul e Santo André no tocante a proximidade, contigüidade de área edificada e intensidade de relações. Outra diferença fundamental deve ser salientada: enquanto São Caetano do Sul e Santo André nasceram pràticamente como subúrbios de São Paulo, tomando depois a estrutura interna de cidade, Mogi já era cidade ao assumir um desenvolvimento e vínculos de cunho suburbano. Embora as vinculações funcionais com São Paulo sejam menores, Jundiaí se assemelha a Mogi das Cruzes em muitos sentidos. Admitindo a similaridade, podemos rotular também a Jundiaí de "cidade satélite externa".

Pesquisas de detalhe,acêrca da estrutura interna dos núcleos suburbanos aqui rotulados como "cidades satélites",permitiriam conclusões mais precisas a propósito do assunto.

O meio rural dos arredores paulistanos

À medida que se verifica a expansão urbana e suburbana da metrópole, o meio rural retrocede nos arredores paulistanos, comportando o deslocamento centrífugo de atividades, formas de uso do solo e paisagens de cunho não urbano. Trata-se de fato óbvio, e que se verificou também nos períodos evolutivos

anteriores.

Externamente à porção de edificação compacta e contínua da cidade, entremeadas a vários dos núcleos suburbanos, podem ser vistas algumas chácaras recreativas,cujas edificações testemunham a sua instalação não muito recente. Em geral tais chácaras datam de uma época, em que a área era nìtidamente rural. O fato pode ser observado,por exemplo,entre Americanópolis e Diadema, entre Diadema e Piraporinha, em Taboão (São Bernardo), em Rio Bonito. Mais cedo ou mais tarde, a maioria destas chácaras acabará certamente por se transformar em loteamento residencial ou gleba industrial, à semelhança do que já ocorreu com outras.

Em função da expansão metropolitana, os "arredores paulistanos", considerados dentro de limites estáticos, teòricamente oferecem cada vez menos espaço a atividades e formas de uso do solo de cunho rural. Não obstante, considerando-se as mesmas em seu conjunto, verifica-se uma ampliação quantitativa, que corresponde em parte a um uso mais intensivo do solo, e em parte à diminuição das terras inaproveitadas. Examinando-se as várias atividades e formas de "uso do solo" isoladamente, constatam- se tanto retrações quanto estabilizações,ampliações, diversificações e transformações.

Infelizmente o material censitário e estatístico não ajuda o quanto seria de se desejar em comparações quantitativas (52).Não obstante, os dados censitários e estatísticos (utilizados com os necessários cuidados), o percurso pelos arredores paulistanos e uma certa vivência de várias facetas do processo evolutivo, nos permitiram - com auxílio de outros recursos - depreender os traços essenciais da evolução das formas de uso do solo e atividades rurais mais expressivas dos arredores paulistanos. Vejamos:

I) A agricultura conhece uma pequena diminuição quantitativa nos arredores paulistanos, entre 1940 e 1960. No primeiro dos citados anos, a "área em lavouras" do conjunto dos vários municípios (53), correspondia a 46.660 hectares, e no último a 41.855 hectares. O mesmo se verifica com relação ao "possoal ocupado nos estabelecimentos agrícolas": 38.783 possoas em 1940 e 38.101 em 1960 (Vide quadro VII, adiante).

Nos diferentes setôres das atividades agro-pecuárias

verifica-se o seguinte:

a) O setor que mais se desenvolve é a avicultura, o que é ilustrado pela produção de ovos. Em centos de dúzia, as cifras são as seguintes: 10.013 em 1940, 90.900 em 1950 e 492.936 em 1963. Além de tão grande aumento absoluto, cresce a participação dos arredores paulistanos na produção estadual: 5,6% em 1940, 20,9% em 1950 e 34,8% em1963. Este é o único setor agro-pecuário em que se verifica desenvolvimento tão avultante. Podemos considerar o fato como uma das principais características do presente período evolutivo (Vide quadro IX, adiante).

b) A criação de gado leiteiro e correlata produção de leite de vaca conhece um aumento em números absolutos. O leite produzido nos arredores paulistanos corresponde a 37.650 hectolitros em 1940,a 52.012 em 1950 e a 114.840 em 1963. Contudo, a participação dos arredores paulistanos na produção estadual de leite, já pouco significativa em 1940, cae ainda mais: 1,56% em 1940, 1,01% em 1950 e 0,89% em 1963 (Vide quadro IX, adiante).

c) A produção de gêneros típicos da lavoura caipira conhece uma retração no caso do milho e do feijão, e um pequeno aumento no caso da mandioca. A produção de milho passa de 29.302 toneladas em 1940 a 14.400 em 1963, a de feijão de 3.709 a 1.425, a de mandioca de 6.547 a 7.200. À semelhança do que se registrou com relação à pecuária leiteira decae a participação já pouco expressiva na produção estadual. As cifras são as seguintes: milho: 2,38%em 1940 e 0,58% em 1963, feijão: 3,22% em 1940 e 0,81% em 1963, mandioca: 2,05% em 1940 e 0,32% em 1963 (Vide quadro VIII, adiante).

d) A evolução da horticultura, devido à já mencionada precariedade estatística,apenas pode ser acompanhada a partir de 1950. A evolução conhecida pelas culturas das principais hortaliças não obedece a uma diretriz comum. A produção de alface conhece ligeiro aumento entre 1950 e1963: 12.187 toneladas no primeiro ano, 14.828 no segundo.O repôlho passa de 17.343 a 24.461 toneladas, já a couve flôr cae de 2.890 a 2.088 toneladas. A cenoura conhece grande

aumento de produção: passa de 1.233 a 7.131 toneladas.No tocante à participação na produção estadual, os vários produtos igualmente se comportam de modo diverso: alface: 96,2% em 1950 e 88,6% em 1963; repôlho: 89,4% e 93,1%; couve-flor: 85,3% e 62,0%, cenoura: 38,4% e 56,9%.

Somando-se a produção das várias hortaliças comentadas, e mais a de morango e pepino, constata-se que a produção sofreu ligeiro aumento (33.028 toneladas em 1950 e 49.169 em 1963), enquanto a sua participação na produção estadual sofreu certo decréscimo (86,0% em 1950 e 81,6% em 1963). Vide quadro X adiante.

e) No tocante à fruticultura, desponta o grande incremento conhecido pela cultura do caqui: 10.422 centos em 1950 e 416.060 em 1963. Tal evolução de resto corresponde à verificada no conjunto do estado de São Paulo, no qual a produção passa de 22.003 centos a 725.470, no mesmo período. A participação dos arredores paulistanos, não obstante, aumenta: 47,4% em 1950 e 57,4% em 1963.

A produção de pêssego conhece também sensível incremento, passando de 95,366 centos em 1950 a 209.150 em 1963. Contudo, sua participação na produção estadual cae de 67,6% para 43,0%.

A produção de ameixa cae de 29.497 a 19.870 centos, respectivamente em 1950 e 1963, acompanhando tendência similar verificada no conjunto do estado. Sua participação na produção estadual, contudo, sobe de 84,4% a 94,3% (Vide quadro XI, adiante).

f) A produção de batata, que como se recorda foi incrementada inicialmente pelo imigrante alemão, passando depois a ser uma das primeiras pela qual se interessou o japonês, conhece notável incremento em cifras absolutas: 19.253 toneladas em 1940, 23.439 em 1950 e 59.517 em 1963.

g) A cultura do tomate se expande:11.005 toneladas em 1950 e 23.365 toneladas em 1963, mas a sua participação na produção estadual cae de 26,2% a 9,2%. Como se sabe, importantes zonas produtoras de tomate se desenvolveram no Interior (Vide quadro XI, adiante).

Numa apreciação regional podemos constatar que algumas unidades territoriais comparáveis (municípios em sua configuração no primeiro dos anos considerados) conservam a sua posição com relação a determinados produtos. Assim é que São Paulo se mantém como principal produtor de pêssego entre 1950 e 1963, o mesmo ocorrendo com Mogi das Cruzes, que se mantém destacadamente no primeiro lugar no tocante à produção de ameixa e caqui. Este mesmo município (agora considerado em seus limites del940) se conserva como o principal produtor de ovos da área, assegurando 41,4%, 46,2% e 45,5% da produção dos arredores paulistanos, respectivamente em 1940, 1950 e 1963.

Já em outros casos verificam-se deslocamentos intra-regionais. É o que se deu com a produção de leite. Em 1940, o município de São Paulo detinha o 1º lugar, produzindo 18.028 hectolitros, correspondendo à 48,0% da produção dos arredores paulistanos. As respectivas cifras baixam a 10.890 hectolitros e 20,9% em 1950, e a 2.397 hectolitros e 2,1% em 1963. Enquanto isto, o 2º produtor regional em 1940, Jundiaí, conheceu um aumento absoluto e relativo tornando-se o primeiro produtor (1940: 8.498 hectolitros, 22,6%, 1950: 16.286 hectolitros, 31,3%, 1963: 42.500 hectolitros, 37,0%). Cotia, com produção insignificante em 1940, torna-se igualmente um importante produtor regional (dentro da modesta expressão assumida por esta atividade nos arredores paulistanos), vindo a ocupar o segundo lugar (1940: 1.229 hectolitros, 3,3%, 1950: 7.023 hectolitros, 13,5%, 1963: 22.418 hectolitros, 19,5%). O deslocamento da produção leiteira encerra um nítido cunho centrífugo.

Outro deslocamento importante é o verificado pela produção de alface. O município de Santo André em 1950 produziu 8.328 toneladas, correspondendo a 68,3% da produção dos arredores paulistanos; em 1963 a mesma área produziu apenas 1.120 toneladas, correspondendo a 7,6% daquela produção. Enquanto isto, ocorria o contrário no município de Guarulhos; 1.839 toneladas em 1950 e 9.000 toneladas em 1963 (respectivamente 15,1% e 60,7% da produção dos arredores paulistanos (54).

Em sua evolução recente, a agricultura dos arredores paulistanos se caracteriza sobremodo pela participação cada vez maior do elemento japonês, como já foi mencionado no capítulo anterior. Segundo Hiroshi Saito, o número de japonêses dos "subúrbios de São Paulo" ascende de 5.840 em 1939 a 40.907 em1958(55).

A cifra deve ser encarada com reservas, pois o próprio autor salienta que " a área compreendida como subúrbio ou cercanias de São Paulo nem sempre é bem definida, porque varia de acôrdo com as épocas de levantamento e com a flexibilidade do conceito de "subúrbio" (56). Por outro lado, nem todos os japonêses (ou nipo-brasileiros) dos arredores paulistanos se dedicam diretamente às atividades horti-granjeiras, o que é fàcilmente perceptível ao se percorrer Suzano ou Mogi das Cruzes, onde numerosos japonêses se dedicam a atividades do setor terciário. De qualquer forma, o aumento do número de agricultores japonêses nos arredores paulistanos foi deveras impressionante, fato de resto perceptível por quem tenha presenciado a evolução da área.

Cumpre também destacar,que durante o período em estudo, dentre os agricultores japonêses, tem aumentado a proporção de proprietários, diminuindo a proporção dos arrendatários. Segundo dados compilados por Saito, em 1932, apenas 25,0% dos lavradores japonêses dos subúrbios paulistanos eram proprietários, enquanto 73,9% eram "arrendatários e contratistas (formadores)", sendo os restantes 1,1% "trabalhadores assalariados e colonos". Em 1952, a proporção de lavradores japonêses proprietários ascende a 67,1%, caindo a proporção dos arrendatários a 30,5% (57).

VII. AGRICULTURA - DADOS GERAIS 1940-1960

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1940)	AREA CULTIVADA (Ha)		PESSOAL OCUPADO NOS ESTAB.AGRIC.	
	1940	1960	1940	1960
SÃO PAULO	4.393	3.940	9.800	5.524
GUARULHOS	1.800	1.348	887	2.303
MOGI DAS CRUZES	7.079	11.222	7.158	10.199
SANTO ANDRÉ	323	918	297	2.153
ITAPECERICA	8.749	4.951	6.472	5.428
COTIA	4.393	1.937	3.091	1.777
PARNAÍBA	2.093	2.926	1.640	1.885
JUQUERI	3.379	2.235	2.496	1.616
JUNDIAÍ	14.451	12.378	6.942	7.316
REGIÃO	46.660	41.855	38.783	38.101

Fonte: Recenseamentos de 1940 e 1960 (Censo Agrícola)

VIII. PRODUTOS DA AGRICULTURA CAIPIRA 1940 - 1963

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1940)	MANDIOCA T.		MILHO T.		FEIJÃO T.	
	1940	1963	1940	1963	1940	1963
SÃO PAULO	2.454	1.650	4.147	516	201	54
GUARULHOS	32	400	230	480	29	16
MOGI DAS CRUZES	1.466	520	2.822	5.227	1.509	443
SANTO ANDRÉ	...	491	6	298	...	23
ITAPECERICA	1.653	109	8.613	767	1.014	143
COTIA	44	80	4.702	854	282	114
PARNAÍBA	23	180	2.097	1.284	193	48
JUQUERI	209	3.070	1.425	1.494	127	469
JUNDIAÍ	666	700	5.260	3.480	354	113
REGIÃO	6.547	7.200	29.302	14.400	3.709	1.425
ESTADO	317.912	2.219.826	1.229.354	1.965.701	115.159	175.998
% REG/ESTADO	2,05	0,32	2,38	0,58	3,22	0,81

Fonte: 1940:Censo Agrícola
1963: Estimativas Agentes Municipais de Estatística(Compilação D.E.E.)

IX. PRINCIPAIS PRODUÇÕES DE ORIGEM ANIMAL 1940/1963

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1940)	LEITE - Hl.			OVOS - Centos de dúzias		
	1940	1950	1963	1940	1950	1963
SÃO PAULO	18.028	10.890	2.397	677	13.734	66.000
GUARULHOS	1,638	1.254	2.000	413	8.914	48,000
MOGI DAS CRUZES	3.029	10.071	20.480	4.144	41,965	224,198
SANTO ANDRÉ	134	818	2.301	18	11.192	69.883
ITAPECERICA	1.309	1,467	9.760	1,482	3.961	28.150
COTIA	1.229	7.023	22.418	1.436	3.459	25,842
PARNAÍBA	399	1,884	4,664	185	2.339	6,833
JUQUERI	3,296	2.319	8,320	332	2.476	8,030
JUNDIAÍ	8.498	16.286	42.500	1.326	2.870	16.000
REGIÃO	37.560	52.012	114.840	10.013	90.900	492.936
ESTADO	2.405.556	5.147.101	12.860.302	178.306	434.172	1.734.898
% REG/ESTADO	1,56	1,01	0,89	5,6	20,9	34,8

Fonte: 1940 e 1950: Recenseamentos (Censo Agrícola), 1963: Estimativas dos Agentes Municipais de Estatística (Compilação D.E.E.).

X. HORTICULTURA - PRINCIPAIS PRODUÇÕES 1950-1963

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1950)	ALFACE T.		CENOURA T.		COUVE FLOR T.		REPOLHO T.		MORANGO T.	
	1950	1963	1950	1963	1950	1963	1950	1963	1950	1963
SÃO PAULO	619	975	82	364	551	144	1.796	360	49	-
GUARULHOS	1.839	9.000	30	675	644	680	1.608	1.400	1	-
POÁ	5	-	-	-	14	-	10	75	-	-
SUZANO	1.032	71	52	-	111	-	1.037	2.700	390	235
MOGI DAS CRUZES	288	2.540	12	-	157	-	8.517	15.075	81	18
SANTO ANDRÉ	8.328	1.120	126	384	780	381	654	360	-	-
S.CAETANO DO SUL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S.BERN.DO CAMPO	10	393	3	78	191	163	96	2.416	-	-
ITAPEC.DA SERRA	14	46	392	690	283	152	1.545	1.055	-	-
COTIA	34	-	79	-	77	-	159	-	2	-
BARUERI	4	-	3	-	54	100	26	-	-	-
S.DE PARNAIBA	-	-	-	-	19	-	43	-	-	-
FRANCO DA ROCHA	6	103	68	45	-	18	5	100	-	-
MAIRIPORÃ	-	180	383	4.895	9	360	14	600	-	-
JUNDIAÍ	8	400	3	-	-	90	2	320	7	300
REGIÃO	12.187	14.828	1.233	7.131	2.890	2.088	15.512	24.461	530	553
ESTADO	12.671	16.741	3.215	12.532	3.239	3.387	17.343	26.272	539	1.184
% REG/ESTADO	96,2	88,6	38,4	56,9	85,3	61,6	89,4	93,1	98,3	46,7

Fonte: 1950: Recenseamento (Censo Agrícola), 1963: Estimativas dos Agentes Municipais de Estatística (compilação D.E.E.).

XI. PRODUÇÃO DE FRUTAS E TOMATE 1950-1963

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1950)	AMEIXA cento		CAQUI cento		PÊSSEGO cento		TOMATE T.	
	1950	1963	1950	1963	1950	1963	1950	1963
SÃO PAULO	7.228	-	2.303	40.800	56.306	76.000	1.201	3.090
GUARULHOS	-	-	-	29.000	4.245	17.500	236	1.500
POÁ	10	-	1.884	12.300	57	-	-	60
SUZANO	7.105	-	63	3.500	1.447	7.500	2.373	3.850
MOGI DAS CRUZES	14.613	19.870	5.338	302.660	26.808	29.900	2.190	5.165
SANTO ANDRÉ	113	-	-	-	-	15.000	698	1.560
S.CAETANO DO SUL	-	-	-	-	-	-	-	-
S.BERN.DO CAMPO	-	-	52	12.200	906	11.550	87	380
ITAPEC.DA SERRA	328	-	-	-	4.269	-	1.177	2.080
COTIA	-	-	10	7.800	808	5.700	1.737	203
BARUERI	-	-	-	750	244	-	203	150
S.DE PARNAÍBA	-	-	12	-	44	-	404	560
FRANCO DA ROCHA	-	-	160	450	-	-	131	159
MAIRIPORÃ	-	-	-	6.600	179	2,000	378	3,528
JUNDIAÍ	100	-	600	-	53	44.000	190	1.080
REGIÃO	29.497	19.870	10.422	416.060	95.366	209.150	11.005	23.365
ESTADO	33.732	21.070	22.003	725.470	141.069	486.580	41.986	252.374
% REG/ESTADO	87,4	94,3	47,4	57,4	67,6	43,0	26,2	9,2

Fonte: 1940: Recenseamento (Censo Agrícola), 1963: Estimativas dos Agentes Municipais de Estatística (Compilação D.E.E.)

II) No tocante à cobertura florestal e respectivo extrativismo verifica-se uma importante modificação. Trata-se da paulatina substituição de matas naturais por matas artificiais, predominantemente de eucaliptos.

As matas naturais, mesmo considerando-se as secundárias, foram se esgotando em função do intenso extrativismo de que foram alvo, e que, como vimos, constituiu uma das principais atividades econômicas dos arredores paulistanos nos primórdios do grande crescimento da cidade. É bem verdade, que o Estado em tempo instalou reservas florestais evitando o completo esgotamento: Horto Florestal do Tremembé, Parque do Jaraguá, faixa pertencente à Sorocabana junto à serra do Mar, Cantareira, Cabuçu, Morro Grande, Parque do Estado (Água Funda). Persistem matas naturais secundárias (em geral já de pequeno porte) em áreas onde se verificou intenso extrativismo, que posteriormente diminuiu de intensidade - permitindo a recomposição (municípios de São Bernardo do Campo e São Lourenço da Serra). De qualquer modo a diminuição das matas naturais constitue fato notório, infelizmente difícil de comprovar numèricamente em função da precariedade de elementos censitários e estatísticos.

À devastação das matas naturais se opõe um intenso reflorestamento dos arredores paulistanos, predominando de forma quase absoluta o eucalipto, embora o pinheiro (tanto a Araucária, quanto espécies alienígenas) tenha expressão nos municípios de Caieiras e Cajamar, graças às implantações da fábrica de papel "Melhoramentos".

Dados estatísticos e censitários permitem acompanhar o reflorestamento com eucaliptos, embora com reservas, em função da disparidade de fontes, de diferentes critérios de levantamento e do caráter incompleto do levantamento mais recente. A expansão do eucalipto é realmente de vulto. Entre 1937 e 1938 o reflorestamento com esta essência ocupava nos arredores paulistanos tão sòmente 1.081 hectares. Em 1950 a área coberta por matas reflorestadas contidas nos estabelecimentos agrícolas era de 27.256 hectares. Embora nesta cifra estejam incluídas outras essências, podemos utilizá-la para fins comparativos, dado o predomínio incontesto do eucalipto. Por volta de 1960 os eucaliptais cobriam mais de 83.577 hectares, pois

esta cifra não abrange alguns dos municípios dos arredo - res paulistanos. Constata-se, portanto, que os eucalip - tais em 1960 cobrem nos arredores paulistanos uma superfí cie superior em mais de setenta vêzes à por êles coberta no ano agrícola 1937/1938.

Sem dúvida a grande expansão conhecida pelo reflores tamento com eucaliptos constitue um dos fatos mais notá - veis a marcar a evolução do meio rural dos arredores pau- listanos. (Vide quadro XII).

XII. REFLORESTAMENTO COM EUCALIPTOS

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Municípios de 1940)	1937/1938 Área coberta por eucaliptos Ha	1950 Área reflorestada nos estabelecimentos agrícolas. Ha.	1958/61 Área coberta por eucaliptos Ha	Observações
SÃO PAULO	259	3.210	≥ 113 (A)	(A)esta cifra abrange apenas a sub-prefeitura de Santo Amaro.
GUARULHOS	83	1.873	2.800	
MOGI DAS CRUZES	216	4.588	14,952	
SANTO ANDRÉ	90	2.128	≥ 10,926 (B)	(B)esta cifra não inclue os municípios de Mauá, Ribeirão Pires e Diadema.
ITAPECERICA	2	950	≥ 2,009 (C)	(C)esta cifra não inclue os municípios de Embu e Taboão da Serra.
COTIA	37	2.505	≥ 1,399 (D)	(D) esta cifra não inclue o município de Itapevi.
PARNAÍBA	22	3.545	7,831	
JUQUERI	-	921	≥ 9,947 (E)	(E)esta cifra não inclue o município de Caieiras.
JUNDIAÍ	372	7.536	33.600	
REGIÃO	1.081	27.256	≥ 83.577	

Fonte: 1937/38: Estatística Agrícola e Zootécnica da Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio. 1950:Recenseamento (Censo Agrícola). 1958/61: "A Rural-Revista da Sociedade Rural Brasileira", Ano XLI, nº 484, Agôsto de 1961.

III) A função de recreação campestre amplia-se grandemente nos arredores paulistanos.

Um fato a destacar é a grande especulação imobiliária que esta atividade ensejou, sobretudo durante a década de 1950. Loteamentos de chácaras recreativas surgiram por tôda parte, alicerçados em hábeis campanhas publicitárias. Tais loteamentos, em grande parte, surgiram em áreas que já encerravam a função de recreação campestre. Entre estas despontam as margens das represas Guarapiranga e Billings (ex-Rio Grande). Em vista da já avultada valorização fundiária, os loteamentos aqui se compoem de lotes muito pequenos, apresentando dimensões apenas um pouco superiores às normalmente encerradas pelos congêneres de fins residenciais. Em alguns casos tais loteamentos correspondem a uma segunda subdivisão. Tal se deu, por exemplo, na área conhecida por Vila Balneária, às margens da represa Billings, no município de São Bernardo do Campo. Por volta de 1940 houve ali a divisão de antigas propriedades em lotes de aproximadamente um alqueire paulista, destinados a chácaras recreativas. Alguns dêstes lotes, bem como outras glebas da área, foram posteriormente (meados da década de 1950) subdivididos nos mencionados lotes pequenos.

Grande número de loteamentos recreativos surgiram também ao longo das auto-estradas, tão logo as mesmas foram abertas. Já comentamos o caso das margens da Via Fernão Dias, no município de Mairiporã, onde a paisagem montanhosa e o clima correlato oferecem atrativos originais. A Via Dutra e a Via Raposo Tavares também deram azo a grande número de loteamentos do gênero.

Contudo, mesmo áreas remotas dos arredores paulistanos, de difícil acesso, chegaram a conhecer tais empreendimentos imobiliários. Lembramo-nos do caso de um loteamento, pomposamente intitulado "Belvedere", implantado no bairro rural de Santa Rita, vários quilômetros ao sul de Embu-Guaçu, às margens do rio Juquiá.

Em qualquer das comentadas localizações, os loteamentos de chácaras recreativas se revestiam de um caráter altamente especulativo. Hábeis campanhas publicitárias, constando de anúncios sugestivos pelos jornais, folhetos coloridos e maquetes em escritórios bem mobi-

liados, aliadas a prestações módicas em que era par - celado o preço do terreno (muito caro no tocante ao preço total), faziam com que grande número de pessoas ad - quirissem tais lotes, desejosas de possuir a sua chácara ou de apenas empatar capital. Na realidade, a proporção de lotes que chegaram a ser efetivamente aproveitados se revelou baixíssima na maioria dos loteamentos, excetuando-se os muito bem situados, como, por exemplo, o instalado entre a Vila de Riacho Grande e a reprêsa Billings (58). Tem-se a impressão, que a grande especulação imobiliária, que caracterizou por volta de 1930 os loteamentos suburbanos residenciais, passara na década de 1950 a afetar os de chácaras recreativas.

Se a década de 1950 foi a dos loteamentos de chá - caras, a de 1960 passou a ser a dos "clubes de campo" ou "country-clubs", como se denominam os mais sofisticados. Tais clubes começaram a despontar em fins da década passada, difundindo-se durante a corrente, enquanto diminuia o número de novos loteamentos. Ditos "clubes de campo" diferem profundamente em sua gênese do tipo tradicional de clube, êste normalmente fundado por um grupo de pessôas com certa afinidade profissional, de nacionalidade ou de interêsses. Os "clubes de campo" pelo contrário são nova modalidade de comércio imobiliário. A emprêsa (ou emprêsas) responsável constroe as instalações, e vende os títulos em prestações aos "sócios-proprietários". Contudo, de modo diverso da maioria dos loteamentos de chácaras, os "clubes de campo" preenchem suas finalidades, constituindo uma forma útil de uso do solo.

Cabe salientar, que houve tentativas por parte de emprêsas imobiliárias em associar lotoamentos de chácaras recreativas a "clubes de campo", iniciativa aparentemente bem sucedida em "Arujàzinho", sito entre Arujá e Itaquaquecetuba.

Ao mesmo tempo, os clubes náuticos (modalidade de associação já existente nos arredores paulistanos desde a instalação da reprêsa Guarapiranga) se multiplicam, passando os mais novos a assumir as caracte - rísticas genéticas e fundiárias dos "clubes de campo".

Tanto loteamentos de chácaras recreativas, quanto

"clubes de campo" e clubes náuticos passaram a caracterizar grandes extensões dos arredores paulistanos, o mesmo ocorrendo com chácaras recreativas efetivamente instaladas (nem sempre em função dos aludidos loteamentos). A paisagem e as tabuletas indicativas ou de propaganda denotam-no.

Uma importante característica da recente evolução da função de recreação campestre dos arredores paulistanos, é também o fato de uma área, que se distingue neste particular, não se ligar funcionalmente apenas a São Paulo, mas a importantes subúrbios residenciais. Trata-se das margens da reprêsa Billings, nas vizinhanças da Via Anchieta. Tudo indica que entre as pessôas que procuram esta área para sua recreação - quer como proprietários de chácaras, quer como sócios de clubes, quer como pescadores esportivos - predominam moradores de São Bernardo do Campo e Santo André. Na proximidade da vila de Riacho Grande, a prefeitura de São Bernardo do Campo instalou um parque ("Parque Municipal"), muito procurado pelos moradores dêste subúrbio. O "Aranami Country Club" sito no município de São Bernardo do Campo, tem 3.200 sócios, dos quais 1.400 residem na mencionada unidade administrativa (59). Assim é, que em certo sentido a área em causa constitue subúrbio de Santo André e de São Bernardo do Campo, e como tal, indiretamente subúrbio de São Paulo.

Ao mesmo tempo, os santistas - além de provocarem a expansão da função turística de Ribeirão Pires - montam chácaras recreativas (bem mais modestas e menos numerosas) em Cipó (60), e Embu-Guaçu, que atingem nos fins de semana através dos lentos e escassos trens do ramal Evangelista de Souza (dois trens diários).

IV) No setor de equipamento hidráulico e energético, o mais importante evento verificado no presente período (nos arredores paulistanos) é a nova barragem do rio Tietê, a jusante da cidade de São Paulo, na altura de Pirapora do Bom Jesus, e que através da inversão de drenagem do rio Pinheiros assegura um maior abastecimento da reprêsa Billings, e conseqüentemente maior potencial às usinas hidro-elétricas de Cubatão. Dita barragem provocou a formação de uma reprêsa que beira a cidade de Santana de Parnaíba, o que

poderá vir a atrair a recreação ao ar livre, o que por ora ainda não ocorreu, salvo em dimensões limitadas.

Outrossim, cabe referir o projetado represamento do rio Juqueri, no município de Mairiporã, visando a ampliação do abastecimento de água à cidade. Uma vez construido tal reservatório, é de crer que a vocação recreativa do município se veja ampliada com mais êste atrativo.

A recente evolução vista através dos censos demográficos

Os censos demográficos de 1940, 1950 e 1960, à semelhança do que já se fizera em 1920, trazem o efetivo demográfico por distritos - e no caso do distrito de São Paulo por sub-distritos (61). Assim sendo, para a análise comparativa podemos contar com grande número de unidades territoriais comparáveis, ou seja 65. Para efetuar comparações mais globais entre "cidade" e "arredores" nos pareceu conveniente adotar - como fizemos com relação aos outros períodos - uma delimitação territorial estática, expressiva para o período em estudo. Assim sendo, houvemos por bem considerar como "cidade" o conjunto do atual distrito de São Paulo, dêle destacando o subdistrito do Capela do Socorro, de características nìtidamente suburbanas. O restante da área em estudo figura como "arredores". Trata-se de uma delimitação esquemática, escolhida dentre outros critérios que se nos afiguraram menos convenientes. Assim mesmo, a unidade escolhida traz notóri s desvantagens: vários dos subdistritos paulistanos encerram porções integrantes da cidade, e outras nìtidamente suburbanas (Butantã, Ibirapuera, Santo Amaro), ou mesmo rurais (Tucuruvi); no entanto foram considerados indivisos, como integrantes da "cidade".

Feita a ressalva, analisemos os dados consitários devidamente tabulados nos quadros XIII e XIV, apresentados a seguir:

XIII. VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO 1940/1960, A. "CIDADE"

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL	HABITANTES			VARIAÇÃO ANO ANTERIOR = 100		
	1940	1950	1960	40/50	50/60	40/60
Brás	80,225	68,135	64,061	85	94	80
Moóca	50,519	48,180	42,852	95	89	85
Sé	10,243	9,482	8,892	93	94	87
Bom Retiro	27,382	23,043	26,494	84	116	97
Belenzinho	61,224	63,435	63,242	104	100	103
Santa Ifigênia	41,201	39,367	47,318	96	120	115
Barra Funda	28,014	29,694	32,500	106	110	116
Bela Vista	47,036	45,657	57,906	97	127	123
Pari	37,417	41,079	46,227	110	113	124
Liberdade	43,422	43,473	55,951	100	129	129
Cambuci	37,519	46,034	49,970	123	109	133
Cerqueira César	23,127	26,365	32,085	114	122	139
Consolação	32,578	35,718	51,771	110	145	159
Santa Cecília	36.231	39.264	60.586	108	154	167

Lapa	60,440	87.516	107,703	145	123	178
Vila Mariana	42,733	58,442	77,007	137	132	180
Perdizes	43,849	68,823	91,438	157	133	209
Aclimação	18,649	29,432	44,292	158	150	238
Jardim Paulista	32,478	55,245	80,286	170	145	247
Ipiranga	60,048	114,744	156,986	191	137	261
Alto da Moóca	46,436	60,107	125,475	149	182	270
Santana	54.612	90.198	166.597	165	185	305
Butantã-J.América V.Madalena	55,190	102,438	176,338	186	172	320
Penha de França	43.991	82.814	149.179	188	180	339
Tatuapé	53,542	135,195	249,612	253	185	466
Casa Verde	21,932	58,571	104,359	267	178	476
Indianópolis	10,698	28,710	54,800	268	191	512
Saúde	41.260	107.827	213.694	261	199	518
Vila Maria	15,158	54,373	99,018	359	182	653
Tucuruvi	33,474	88,729	223,442	265	252	668
Vila Prudente	29,511	90,408	197,945	306	219	671
Vila Matilde	12,038	38,253	81,339	318	213	676
Santo Amaro	15,118	40,115	109,263	265	272	723
Pirituba	9,261	27,281	75,137	295	275	811
Nossa Senhora do Ó	13,322	51,012	133,712	383	262	1,004
Ibirapuera	7.507	27.390	99.784	365	364	1.329

XIV. VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO 1940/1960, B "ARREDORES"

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL	HABITANTES			VARIAÇÃO ANO ANTERIOR = 100		
	1940	1950	1960	40/50	50/60	40/60
Jundiapeba	2.360	3.198	2.912	136	91	123
Paranapiacaba	2.279	2.267	2.937	99	130	129
Santana de Parnaíba	3.386	4.387	5.244	130	120	155
Mairiporã	7.356	9.836	12.842	134	131	175
Caieiras	5.105	.....	9.405	...	...	184
Cajamar	3.396	3.780	6.438	111	170	190
Itapecerica da Serra-Embu-Guaçu-Juquitiba	12.052	17.896	24.889	148	139	207
Cotia-Caucaia do Alto-Jandira	8.594	13.693	17.906	159	131	208
Franco da Rocha-Francisco Morato-	12.390	.....	27.930	...	...	225
Jundiaí-Várzea Paulista-Campo Limpo-Itupeva	51.127	69.165	118.874	135	172	233
Arujá	2.395	3.822	5.768	160	151	241
Perus-Jaraguá	5.934	8.370	19.083	141	228	322
Itapevi	2.793	4.794	10.182	172	212	365
Itaquaquecetuba	2.957	5.124	11.456	173	224	387
Mogi das Cruzes-Brás Cubas	20.779	40.884	80.733	197	197	389
Capela do Socorro-Parelheiros	9.413	15.443	36.600	164	237	389
Itaquera	7.825	15.515	33.570	198	216	429

Ribeirão Pires-Icatuaçu-Iupeba	4.902	10.955	21.205	223	194	433
Suzano	6.000	11.157	26.332	186	254	439
Santo André-São Caetano do Sul	66.035	164.170	356.631	249	217	540
Embu-Taboão da Serra	2.252	4.028	12.214	179	303	542
Poá-Ferraz de Vasconcelos	4.922	11.697	26.758	238	229	544
Mauá	4.973	9.472	28.924	190	305	582
Guarulhos	13.439	34.683	101.273	258	292	754
Osasco	15.128	43.427	116.240	287	268	768
São Bernardo do Campo-Riacho Grande-Diadema	11.685	29.295	94.719	251	323	811
Guaianazes	2.942	10.413	24.689	354	237	839
Barueri-Aldeia-Carapicuíba	2.864	10.447	31.562	365	302	1.102
S.Miguel Paulista-Erm.Matarazzo	7.634	39.376	137.908	516	350	1.806
TOTAL "ARREDORES"	302.917	623.349	1.405.224	206	225	464
TOTAL "CIDADE"	1.277.385	2.065.552	3.457.261	162	167	271
TOTAL	1.580.302	2.688.901	4.862.485	170	181	307

Fonte: Recenseamentos de 1940, 1950 e 1960.
Obs. O nome das unidades territoriais comparáveis encerra as designações dos subdistritos paulistanos e distritos componentes em 1960.

Os dados retro tabulados permitem várias apreciações e conclusões. Vejamos:

I) A região delimitada como "São Paulo e arredores" compreendia nos anos censitários os seguintes efetivos demográficos: 1.580.302 habitantes em 1940, 2.688.901 em 1950, e 4.862.485 em 1960. O aumento da população no conjunto das duas décadas foi portanto de 207% tendo o ritmo de crescimento sido superior na década de 1950 (74%, contra 66% na década de 1940).

II) O ritmo de crescimento foi maior nos "arredores"do que na "cidade" (considerados dentro dos limites territoriais esquemáticos acima propostos). Enquanto a "cidade" via a sua população aumentada em 171%, a dos arredores crescia em 364%. A aceleração do ritmo de crescimento, referido no ítem anterior , verifica-se em ambos os conjuntos areolares.

III) A análise isolada das várias unidades territorias comparáveis nos revela grandes contrastes evolutivos, contidos entre extremos realmente impressionantes. O menos coeficiente corresponde a Brás, com um decréscimo demográfico de 20%, contrastando com São Miguel Paulista, que apresenta o maior coeficiente, registrando um crescimento de 1.706%. Os índices lançados em gráfico de dispersão, mostram o agrupamento das unidades territoriais comparáveis em algumas categorias, caracterizadas por um comportamento semelhante. Convém analisá-las, abordando separadamente a "cidade" e os "arredores".

A- As 37 unidades territoriais comparáveis compreendidas na "cidade", de acôrdo com a delimitação proposta, podem ser agrupadas em quatro categorias evolutivas:

1) Quatorze "unidades" conheceram um decréscimo demográfico, uma virtual estabilização, ou um acréscimo relativamente pequeno (inferior a 70%). Brás, Moóca e Sé conheceram o referido decréscimo; em Belènzinho e Bom Retiro se verificou a estabilização virtual (decréscimo ou crescimento desprezível), em Barra Funda, Santa Ifigênia, Bela Vista, Liberdade, Pari, Cambuci, Cérqueira Cesar, Consolação e Santa Cecília, verificou-se um crescimento modesto.

Como se vê, trata-se, em todos os casos citados, de unidades (coincidentes no caso com os subdistritos homô-

nimos) sitos numa parte mais interior da cidade. O decréscimo demográfico, verificado nos três subdistritos referidos, corresponde visìvelmente a uma retração do uso residencial do solo, que cede diante da expansão local do setor terciário de atividades (Sé, Brás) e das indústrias (Brás, Moóca). A estagnação e o crescimento moderado, verificados nas demais unidades certamente se relacione à saturação que apresentam.

É digno de nota, que a maior parte das unidades incluidas neste grupo apresentam um maior índice de crescimento na década de 1950. Em três (Bom Retiro, Santa Ifigênia e Bela Vista) verifica-se nesta década um crescimento que sucede um decréscimo verificado na década anterior. Em outros, como Liberdade e Santa Cecília, um crescimento razoável segue um crescimento quase desprezível. O fato parece relacionado com a intensificação, por um lado do crescimento vertical , e por outro lado pela deterioração das edificações residenciais antigas, que gradualmente se transformam em cortiços e pensões.

2) Outra categoria evolutiva compreende dez unidades territoriais comparáveis, cujos aumentos de população oscilam entre 70 e 240%. As unidades compreendidas são as seguintes, com os respectivos crescimentos demográficos: Lapa (78%), Vila Mariana (80%), Perdizes (109%), Aclimação (138%), Jardim Paulista (147%), Ipiranga (161%), Alto da Moóca (170%), Santana (205%), Butantã-Jardim América-Vila Madalena (220%), Penha de França (239%).

As unidades territoriais comparáveis alinhadas em primeiro lugar, e que apresentam índices de crescimento mais baixos, por êles de assemelham às unidades da categoria precedente. A originalidade da categoria ora em exame reside no fato de não se verificar a tendência generalizada de acentuação do crescimento demográfico na segunda década. Apenas em Alto da Moóca e Santana se verifica isto de maneira significativa, enquanto Vila Mariana, Aclimação, Penha de França conhecem uma estabilização do ritmo de crescimento; nas demais unidades verifica-se uma sensível retração dêste ritmo (62).

A localização das unidades compreendidas é das mais variadas para que se possa tirar conclusões de caráter areolar. Na realidade, trata-se de uma categoria evoluti

va nìtidamente intermediária - limitada em seus extremos por duas categorias mais expressivas.

3) Na faixa compreendida entre os índices de 350% e 420% de crescimento demográfico, se agrupam quatro unidades: Tatuapé (366%), Casa Verde (376%), Indianópolis (412%) e Saúde (418%).

Casa Verde e Saúde são unidades sitas na periferia da cidade, considerada em seu âmbito territorial de 1940, e que são fortemente abrangidas pelo crescimento horizontal da cidade. A unidade Tatuapé se caracteriza por apresentar uma porção sita entre o bloco compacto da cidade e o bairro outrora isolado da Penha, que já se desenvolvera muito. O crescimento demográfico da "unidade" Tatuapé corresponde em parte ao adensamento de construções verificado na mencionada lacuna, fazendo com que a fusão entre a Penha e a cidade se tornasse mais efetiva. Por outro lado, a porção sul da unidade (subdistrito) Tatuapé engloba extensa área na qual um loteamento relativamente antigo (Vila Gomes Cardim) e outros mais recentes (Vila Formosa, Vila Carrão) conheceram uma densa ocupação efetiva.

O crescimento de Indianópolis por sua vez pode ser focalizado em função do processo de fusão entre a cidade e Santo Amaro.

As quatro unidades compreendidas nesta categoria evolutiva se caracterizam por apresentar um índice de crescimento sensìvelmente maior na década de 1940. O fato parece apontar, que uma vez atingido certo índice de ocupação, a expansão da cidade passa a afetar de modo mais intenso, outras áreas, onde êste índice hipotético ainda não tenha sido alcançado. O referido índice de ocupação está bastante aquém da saturação, ou seja da completa ocupação de natureza urbana do solo. Note-se que nenhuma das quatro unidades tinha alcançado tal saturação por volta de 1950, sendo que Tatuapé e Saúde ainda estão longe de atingí-la, eis que encerram áreas ainda não loteadas e alguns loteamentos ainda pouco aproveitados.

4) Oito unidades conheceram um crescimento demográfico superior a 550%. Trata-se de Vila Maria (553%), Tucuruvi (568%), Vila Prudente (571%), Vila Matilde (576%), Santo Amaro (623%), Pirituba (711%), Nossa Senhora do Ó (904%) e Ibirapuera (1.229%).

Como se pode notar, trata-se, de modo geral, de unidades de localização mais externa que as compreendidas na categoria precedente. As cifras correspondentes a Santo Amaro e Ibirapuera traduzem o desenvolvimento que conheceu esta área, e que produziu a completa fusão de Santo Amaro a São Paulo. É expressivo que a "unidade" Ibirapuera encerre o maior índice verificado em tôda a área, que aqui delimitamos como "cidade". Além de compreender a porção intermediária entre Indianópolis e Santo Amaro, a referida unidade encerra as áreas de Jabaquara e Cidade Ademar, que igualmente se urbanizaram no presente período.

As demais unidades correspondem à subdistritos, que em 1940 encerravam apenas núcleos isolados, e que a partir de então foram inteiramente ou em grande parte abrangidos pela expansão da cidade.

Ao contrário do que se verifica na categoria anterior, esta não apresenta tendência homogênea no tocante à modificação do ritmo de crescimento, nas duas décadas consideradas. Em algumas unidades verifica-se a mesma acentuada retração do ritmo de crescimento. É o caso de Vila Maria, Vila Matilde, Vila Prudente e Nossa Senhora do Ó. Já nos demais se verifica uma retração pouco significativa (Tucuruvi, Pirituba, Ibirapuera), ou uma ligeira acentuação do ritmo (Santo Amaro).

B- A área considerada "arredores de São Paulo", compreende 29 unidades territoriais comparáveis, que igualmente podem ser agrupadas em quatro categorias, de acôrdo com a evolução demográfica que conheceram entre 1940 e 1960.

1) A primeira categoria compreende onze unidades territoriais, que conheceram um crescimento demográfico relativamente modesto, com coeficientes compreendidos entre 20% e 150%. Trata-se de: Jundiapeba (23%), Paranapiacaba (29%), Santana de Parnaíba (55%), Mairiporã (75%), Caieiras (84%), Cajamar (90%), Itapecerica da Serra-Em-

bu Guaçu-Juquitiba (107%), Cotia-Caucaia do Alto-Jandira (108%), Franco da Rocha-Francisco Morato (125%), Jundiaí-Campo Limpo-Várzea Paulista-Itupeva (133%), Arujá (141%).

A maior parte destas "unidades" se inscreve entre as mais periféricas dentre as diversas que compoem os "arredores de São Paulo". O crescimento que conheceram - inferior ao apresentado quer pela "cidade", quer pelo conjunto dos "arredores" - não se relaciona, de modo geral e direto, com a expansão da cidade de São Paulo e correlato extravasamento de habitantes. Como se verá, a maioria das mencionadas "unidades" não foi incluída na "Área Metropolitana de São Paulo" em seus limites por nós propostos. Caieiras e Franco da Rocha - Francisco Morato constituem excessão; já alertamos sôbre o pequeno desenvolvimento da zona em que se situam e os fatôres que o condicionaram.

Nesta categoria não se verifica tendência uniforme no tocante a modificação do ritmo de crescimento entre as duas décadas consideradas, verificando-se ora a retração, ora a estabilização, ora a aceleração.

Não deixa de ser significativo, que - dentre as várias "unidades" da categoria ora focalizada - Cajamar seja a que conheceu maior aceleração do ritmo de crescimento. Isto sem dúvida pode ser equacionado com a inauguração da Via Anhangüera, verificada no fim da década de 1940, e que proporcionou um certo - embora modesto - desenvolvimento local, traduzido sobretudo no surgimento da vila de Jordanésia.

2) Oito "unidades" conheceram aumentos demográficos que oscilam entre 220 e 340%. Trata-se de Perus-Jaraguá (222%), Itaquaquecetuba (287%), Mogi das Cruzes-Brás Cubas (289%), Capela do Socorro-Parelheiros (289%), Itaquera (329%), Ribeirão Pires-Icatuaçu-Iupeba (333%) e Suzano (339%).

Trata-se de "unidades" mais diretamente afetadas pela expansão de São Paulo do que as da categoria precedente. É expressivo que a maioria tenha conhecido uma aceleração do ritmo de crescimento na década de 1950, o que parece traduzir a expansão centrífuga da metrópole. Apenas Mogi das Cruzes-Brás Cubas e Ribeirão Pires-Icatuaçu-

Iupeba mostram evolução diferente: a primeira através da estabilização, e a última através de retração do ritmo de crescimento.

3) Quatro "unidades" se agrupam na faixa compreendida entre os índices de crescimento 440% e 490%. Trata-se de Santo André-São Caetano do Sul (440%), Embu-Taboão da Serra (442%), Poá-Ferraz de Vasconcelos (444%) e Mauá (482%). Trata-se de categoria bastante heterogênea no tocante à localização das unidades, bem como quanto à evolução do ritmo de crescimento. Este se retrae, embora de modo pouco pronunciado em Santo André-São Caetano do Sul e Poá-Ferraz de Vasconcelos, enquanto se acelera de modo muito significativo nas duas outras unidades. De qualquer forma, o avantajado crescimento verificado em tôdas se relaciona diretamente com a expansão metropolitana.

4) Finalmente, seis "unidades" conheceram um crescimento demográfico bastante acentuado, superior a 650%. São as seguintes: Guarulhos (654%), Osasco (668%), São Bernardo do Campo-Riacho Grande-Diadema (711%), Guaianazes (739%), Barueri-Aldeia-Carapicuíba (1.002%) e culminando, com o maior índice de crescimento regional, São Miguel Paulista-Ermelino Matarazzo (1.706%). O crescimento de tôdas estas unidades é no essencial resultante da expansão metropolitana.

Das citadas "unidades", três conheceram tão grande incremento correlatamente com desenvolvimentos verificados no campo ferroviário. É o caso de Osasco e de Barueri-Aldeia-Carapicuiba, servidas pela Sorocabana, ferrovia antiga, mas que só por volta de 1940 expandia seu serviço de trens suburbanos. É o caso também de São Miguel Paulista-Ermelino Matarazzo, sita na Variante de Poá da Central, de instalação um pouco anterior a 1940. Esta "unidade" foi afetada também pela expansão da porção compacta da cidade, que avançou sobretudo ao longo da Estrada de São Miguel. A conjugação dos dois fatôres explica certamente a posição destacada desta unidade. As três "unidades" mencionadas se caracterizam por apresentar um índice de crescimento mais elevado na década do

1940, exatamente aquela em que se verificaram os citados eventos na rêde ferroviária Guarulhos e São Bernardo do Campo-Riacho Grande-Diadema, pelo contrário, conhecem uma intensificação de seu ritmo de crescimento durante a década de 1950. O fato é deveras significativo, pois a inauguração das "auto-estradas" Via Dutra e Via Anchieta - que tanta importância teve no desenvolvimento suburbano local - se verificou por volta do citado ano.

O censo de 1940 traz uma notável inovação, qual seja a distinção da população por local de domicílio, discriminando a população em urbana, suburbana e rural. O censo de 1950 mantem êste critério, enquanto o de 1960 engloba a população urbana e suburbana sob a rubrica de "população urbana". Contudo, nos abstivemos de analisar êste aspecto demográfico e respectiva evolução, pois o quadro oficialmente considerado como rural "abrange tôda a área situada fora dos limites das cidades e vilas" (63). Ora, o desenvolvimento suburbano se caracteriza em grande parte pelo desenvolvimento de pequenos núcleos sitos fora dos limites das localidades oficialmente consideradas como cidades, e vilas. Assim sendo, sob o nome "população rural" são enfeixadas populações muito heterogêneas, umas ligadas ao campo, outras por assim dizer postiças, dele completamente divorciadas, fixadas em nascentes núcleos suburbanos. Infelizmente nossos recenseamentos não distinguem entre "população rural agrícola" e "população rural não agrícola" como fazem os censos norte-americanos. Outrossim, a delimitação do "perímetro urbano" - ao que tudo indica - não obedece a um critério uniforme, e nem sempre é atualizada em decorrência da rápida expansão horizontal dos núcleos. No próximo capítulo teceremos maiores considerações a respeito.

Em função do exposto, se nos afigurou mais conveniente analisar a evolução da <u>população agrícola</u> nas várias unidades territoriais comparáveis. Obviamente seria de interêsse correlacioná-la com as respectivas cifras de população ativa. Infelizmente isto é impraticável, pois do censo demográfico de 1960 até ora apenas foram publicados os dados preliminares, que não incluem aquela informação (64). Por conseguinte relacionamos a população agrícola à população total. Como unidades territoriais comparáveis tiveram de ser considerados os municípios em seus limites de 1940, o que permite o estabelecimento de tão sòmente 10 "unidades".

Vejamos a propósito o quadro XV, apresentado a seguir.

XV- PROPORÇÃO DOS AGRICULTORES NA POPULAÇÃO TOTAL

UNIDADE TERRITORIAL COMPARÁVEL (Município de 1940)	AGRICULTORES (Pessoal ocupado nos estabelecimentos agrícolas)			POPULAÇÃO TOTAL			% AGRICULTORES/TOTAL		
	1940	1950	1960	1940	1950	1960	1940	1950	1960
SÃO PAULO	9.800	5.769	5.524	1.326.261	2.198.096	3.825.351	0,74	0,26	0,14
GUARULHOS	887	1.262	2.303	13.439	34.683	101.273	6,60	3,64	2,27
MOGI DAS CRUZES	7.158	6.022	10.199	48.322	84.507	164.740	14,81	7,13	6,21
SANTO ANDRÉ	297	1.634	2.153	89.874	216.159	504.416	0,33	0,76	0,43
ITAPECERICA	6.472	6.358	5.428	14.304	21.924	37.103	45,25	29,00	14,63
COTIA	3.091	2.225	1.777	11.387	18.487	28.088	27,14	12,04	6,33
PARNAÍBA	1.640	1.372	1.885	11.968	20.858	39.296	13,70	6,58	4,80
JUQUERI	2.496	1.705	1.616	24.851	35.441	40.772	10,04	4,81	3,96
JUNDIAÍ	6.942	5.496	7.316	58.203	77.690	132.048	11,93	7,07	5,54
REGIÃO	38.783	31.843	38.101	1.598.609	2.707.845	4.873.087	2,43	1,18	0,78

Fonte: Recenseamentos de 1940, 1950 e 1960: Pessoal ocupado nos estabelecimentos Agrícolas -- Censo Agrícola, População total: Censo Demográfico.

As cifras, entre outros fatos, revelam que em tôdas as "unidades" consideradas, exceto Santo André, a participação percentual dos agricultores decae sensìvelmente. Como já vimos atrás, em 1960 mesmo o número absoluto de agricultores da região é ligeiramente inferior ao de 1940.

Em Santo André, a participação dos agricultores, de resto modesta em todo o período, sobe de 0,33% a 0,43% (297 e 2.153 em números absolutos) respectivamente em 1940 e 1960. As duas unidades Itapecerica e Cotia encerram a maior percentagem de agricultores, tanto em 1940, quanto em 1960, mas é interessante constatar a grande diminuição que as cifras correspondentes conhecem: Itapecerica: 45,25% em 1940, 29,00 em 1950, 14,63% em 1960; Cotia: 27,14% em 1940, 12,04% em 1950 e 6,33% em 1960. Sem dúvida esta retração proporcional se deve em parte ao desenvolvimento de subúrbios residenciais, em porções periféricas das mencionadas unidades territoriais comparáveis (Taboão da Serra na "unidade" Itapecerica, Jandira e Itapevina de Cotia). Mas, pelo menos em Cotia, parece que a incipiente industrialização engajou como mão de obra parte da população anteriormente devotada à agricultura caipira.

Resumo dos traços essenciais

Conclusões

Entre as várias características assumidas pela evolução metropolitana a partir de 1940, aqui examinadas, julgamos oportuno destacar neste retrospecto sintético as seguintes:

1) Em números absolutos a expansão metropolitana supera todo o desenvolvimento anterior, provocando a urbanização e suburbanização de extensas áreas.

2) A porção da cidade já urbanizada em 1940 conhece uma acentuada compactação; os loteamentos aí compreendidos passam a ser intensamente edificados. A proporção dos lotes não ocupados diminue sensìvelmente por tôda a parte. O crescimento vertical é intenso em várias partes da cidade.

3) A cidade, em sua expansão, anexa territorialmente numerosos núcleos suburbanos através do loteamento e posterior urbanização das áreas intermediárias, que até então constituíam solução de continuidade. Vários dêstes subúrbios são de origem anterior ao período em causa, outros são bastante recentes, e sua fusão com a cidade ocorreu pouco tempo após sua formação. Em alguns casos, os núcleos suburbanos, antes de serem absorvidos territorialmente pela cidade, fundem-se entre si formando conglomerados suburbanos. Alguns dêstes ainda não conheceram a referida absorção.

4) A ferrovia continua a gerar novos "subúrbios-estação", enquanto os já existentes crescem extraordinàriamente, conservando a original polarização em tôrno da estação ferroviária. Na realidade, o desenvolvimento suburbano verificado no domínio geográfico das ferrovias nem sempre se relaciona diretamente aos serviços prestados por esta, mas se deve à atração exercida pelos subúrbios já existentes, em função de seu equipamento urbano, mercado de trabalho, mercado de mão de obra, etc. Os serviços ferroviários se expandem quantitativamente, sendo alvo também de melhorias qualitativas, mas não conseguem acompanhar o desenvolvimento suburbano que êles em última análise geraram. A circulação rodoviária, representada no tocante ao transporte de passageiros sobretudo pelos ônibus, passa a ter um papel cada vez mais destacado no transporte dos "subúrbios-estação". Em parte isto se deve à própria expansão horizontal conhecida pelos "subúrbios-estação", cujas lindes acabam por atingir porções muito afastadas da estação, demasiadamente distantes para serem atingidas a pé.

5) Intensificou-se o desenvolvimento suburbano apoiado ùnicamente na circulação rodoviária. Novos tipos genéticos de subúrbios surgem, identificados por sua posição com relação às estradas de rodagem: "subúrbios-ônibus", ao longo de estradas já servidas por êstes veículos, "subúrbios-entroncamento", sucessores de "povoados-entroncamento", que em seu tempo já haviam se beneficiado da posição junto ao ponto de concentração e cruzamento de correntes. Atingidos pela circulação rodoviária, um que ou

tro antigo aglomerado rural passou também a polarizar o desenvolvimento suburbano, tornando-se centro de um núcleo ("subúrbio-ex-vilarejo").

6) As auto-estradas, apesar de concebidas para o tráfego de longo percurso, passaram a funcionar como importante agente do desenvolvimento suburbano. Funcionaram como eixos em escala regional, mas não em escala local, devido à restrição aos acessos laterais. Seu maior papel foi o de facilitar o acesso a duas localidades: Guarulhos e São Bernardo do Campo, facilitando, destarte, seu desenvolvimento suburbano, já avançado no primeiro caso, menos evoluído no segundo. Além disto, as auto-estradas impulsionaram a industrialização em suas bordas, criando uma nova paisagem industrial, caracterizada pela relativa dispersão dos estabelecimentos, pela linha arquitetônica moderna e decorativa dêstes, bem como por sua implantação em meio a grandes jardins - terreno propício a sua futura expansão.

7) O transporte rodoviário, quer o efetuado por estradas de tipo comum, quer o efetuado pelas auto-estradas, não provocou a suburbanização a distâncias tão grandes quanto o propiciado pela ferrovia. Assim sendo, as linhas férreas constituem eixos de desenvolvimento suburbano que se projetam linearmente para fora da faixa de suburbanização generalizada.

Antigas vilas, deixadas de lado pela ferrovia - e que por isso mesmo estagnaram - não se revitalizaram ainda, ou estão na fase inicial do processo. De modo geral conservam a fisionomia e ausência de movimento características de pequenos aglomerados provincianos.

8) Novos tipos de subúrbio, caracterizados pela iniciativa global, fazem sua aparição. Trata-se tanto da iniciativa particular, quanto da oficial. O primeiro caso corresponde a núcleos suburbanos inteiramente construídos por uma companhia imobiliária, que portanto não se limitou a arruar e lotear as terras, como de praxe. O segundo caso corresponde a núcleos, cujas casas são tôdas edificadas por entidades estatais ou para-estatais. Nos primeiros, a

posição geográfica tem desempenhado um papel importante na escolha do local de implantação. Nos últimos, mercê dos financiamentos mais amplos, êste fator pôde ser desprezado, tendo alguns sido implantados em áreas, que na ocasião ainda não encerravam vocação suburbana residencial.

Em ambos os casos, os núcleos resultantes se caracterizam pela grande monotonia paisagística. Este tipo de núcleo suburbano tende, ao que parece, a se tornar mais comum, mercê da política habitacional do poder público, através do Banco Nacional de Habitação, que inclusive efetua convênios com emprêsas particulares.

9) O grande desenvolvimento suburbano não produziu a absorção político-administrativa de subúrbios pela metrópole, mas sim o grande retalhamento dos municípios vizinhos, e inclusive a emancipação de um subdistrito paulistano.

Tal pulverização político-administrativa tem-se mostrado benéfica para a realização de obras públicas de cunho local, mas inconveniente para as de caráter areolar mais amplo, bem como para a exploração e gerência de serviços públicos de âmbito metropolitano.

10) Alguns subúrbios conheceram um crescimento extraordinário, verificando-se paralelamente uma diversificação funcional, uma estruturação orgânica interna, e um mais amplo equipamento em serviços. Com isto tais subúrbios viram ampliado seu grau de auto-suficiência. São Caetano do Sul e Santo André apresentam estas características de modo muito significativo. Em função disto julgamos viável denominá-las de "cidade-satélite" - "interna", devido a sua localização. As citadas características são ostentadas também por São Bernardo do Campo e - em menor escala - por Osasco e Guarulhos.

Na periferia da área estudada, Mogi das Cruzes conhece um desenvolvimento interno semelhante, mas sua gênese foi diversa; já foi cidade antes de assumir as características de subúrbio paulistano; emprestamos-lhe o título de "cidade satélite externa". O que se verificou com Mogi, foi experimentado também - de certo modo - por Jundiaí.

11) No meio rural nota-se uma consolidação da horticultura e da produção de algumas espécies de frutas. A avicultura se desenvolve de maneira notável. Acentua-se a participação do elemento japonês, cuja imigração aumenta. A criação de gado leiteiro ganha vulto em números absolutos , mas a sua importância com relação ao Estado diminue gradativamente. Verifica-se neste setor um importante deslocamento ,da porção mais central dos arredores paulistanos em direção à periferia dos mesmos. No tocante às produções hortícolas e frutícolas, verificam-se alguns deslocamentos intra-regionais, enquanto algumas áreas consolidam sua posição com relação a determinados produtos,ou com relação à atividade em geral.

Verifica-se uma extraordinária expansão do reflorestamento de eucaliptos, o qual em 1940 apenas cobria extensões relativamente modestas. Simultâneamente as matas naturais se retem à porção mais periférica dos arredores paulistanos e a algumas (infelizmente poucas) reservas protegidas.

No setor da recreação campestre verifica-se, além de uma gradativa expansão de chácaras e clubes náuticos, uma tomada de interêsse por parte do comércio imobiliário. Este interessou-se inicialmente por loteamentos de chácaras, que atrairam a especulação imobiliária e se caracterizaram pelo baixo índice de ocupação. Mais recentemente o comércio imobiliário se lançou à construção de "clubes de campo" e decorrente venda de títulos; êstes clubes têm preenchido as suas finalidades teóricas de modo mais efetivo que os loteamentos de chácaras.

Notas ao 4º capítulo

1 - Abrangida portanto a área correspondente ao antigo município de Santo Amaro, mas excluído Osasco, emancipado em 1959. A "unidade territorial comparável" assim formada pareceu-nos a mais conveniente para o período em estudo.

2 - Pasquale PETRONE - "OSASCO" (op.cit.), pp.100/101 (Trabalho redigido em 1953 e publicado em 1958). Grifo nosso.

3 - Aroldo de AZEVEDO - "SUBÚRBIOS ORIENTAIS DE SÃO PAULO", pp. 163/165.

4 - Isaac GRINBERG - "HISTÓRIA DE MOGI DAS CRUZES", pp.253/254, 257/276.

5 - José Domingos TÍRICO - "CONTRIBUIÇÃO À GEOGRAFIA URBANA DE MOGI DAS CRUZES" in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Volume XI (1957-1958), Tomo I, pp.211/212.

6 - idem.

7 - Isaac JARDANOVSKI - "PLANO DE OSASCO" in "A Folha de São Paulo", 24 de dezembro de 1966.

8 - Emília Viotti COSTA - "COTIA E ITAPECERICA DA SERRA, SUBÚRBIOS AGRÍCOLAS" (op. cit.), p.137.

9 - "CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES" - (op.cit.), p.239.

10 - idem, p.17.

11 - ibidem.

12 - Aroldo de AZEVEDO - (op.cit.), p.77. Grifo do autor.

13 - Aroldo de AZEVEDO - (op.cit.), pp.134/135. Ao nos referir ao citado subúrbio acrescentamos a sigla correspondente à ferrovia para evitar confusão com o bairro paulistano homônimo, em geral mais conhecido.

14 - Aroldo de AZEVEDO - (op.cit.), p.153.

15 - O trecho da linha "Mayrink-a-Santos" compreendido entre Evangelista de Souza e Santos foi anexada à "linha de Santos". O trecho entre aquela estação e a de Mayrink passou a ser denominado "ramal de Evangelista de Souza".

16 - "CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES" - (op.cit.), p.243.

17 - À semelhança com o que ocorre com a estação Universidade, também esta nada tem a ver com a localidade homônima.

18 - "RELATÓRIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARULHOS, EXERCÍCIO DE 1943", p.14.

19 - Henrique BUCOLINI - (op.cit.), p.147.

20 - A atual avenida Jabaquara termina no Aeroporto de Congonhas, onde o eixo viário inflete à esquerda através da avenida Eng. Armando de Arruda Pereira (ex-Conceição). Adiante do Aeroporto, surge o 2º trecho da avenida Jabaquara, sem ligação com o primeiro. Curiosamente o nome foi mantido nos dois trechos.

21 - É possível, contudo, que o local correspondente ao antigo povoado de Santa Catarina adquira certa centralidade, eis que a avenida citada foi asfaltada, voltando a servir à circulação; tanto é que aí foi estabelecido o ponto final de uma linha de ônibus. Outrossim, a antiga capela passou a ser sede de paróquia.

22 - Ùltimamente, dado o grande afluxo de tráfego canalizado pela radial Prestes Maia-Tiradentes-Santos Dumont, a mencionada parte urbana do trajeto se faz com certa lentidão, sobretudo nos horários de "rush".

23 - Referimo-nos ao núcleo originário da antiga freguesia e vila de São Bernardo.

24 - Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo - Relatório "RESUMO DA PESQUISA DAS INDÚSTRIAS (ano 1962)" - os dados se referem ao município, mas dada a inexpressividade do distrito de Riacho Grande neste setor, podem ser considerados para o distrito-sede isoladamente.

25 - Vila Mangalot e Vila Jaguara são anteriores à Via Anhangüera, mas se desenvolveram em função desta. Em 1940, segundo Bruno RUDOLFER e Antonio le VOCI, (op.cit.), planta nº 4, contavam respectivamente com 400 e 200 habitantes, apenas.

26 - Unidade utilizada em função dos dados existentes.

27 - PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BERNARDO DO CAMPO - (op.cit.)

28 - É óbvio que muitos dos empregados residentes nestes distritos podem ter-se mudado para os mesmos depois de terem obtido a colocação na indústria de São Bernardo do Campo, em função da proximidade. O fato não invalida a afirmativa.

29 - Antonio Rocha PENTEADO - em "CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA REGIÃO SUBURBANA DE SÃO PAULO". (Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume IX, tomo I, 1957, p.236) alude ao papel desempenhado por esta posição.

30 - A rodovia Regis Bittencourt segue a antiga "Estrada de Itapecerica (via Pinheiros)" até um pouco antes de Embu, a partir de onde segue trajeto novo.

31 - A Gazeta Esportiva, 26 de março de 1967. Edição Comemorativa de Mairiporã. Em quase todos os artigos que a compoem é enfatizada a função de turismo montanhês do município.

32 - Fonte dos dados : 1941: "O GUIA, 1942", 1965: Departamento de Estradas de Rodagem.

33 - A referida estrada chamou-se "São Paulo-Mato Grosso", em escala estadual, "estrada de Itu" localmente. Hoje o trecho paulistano se denomina "avenida Corifeu de Azevedo Marques", e o de Osasco "avenida dos Autonomistas".

Itaim E.F.C.B. (São Miguel Paulista), Guaió (Suzano), Itapevi. Entre Itapevi e Cotia se situa a "Fazenda Roselândia", especializada na produção de mudas das mais requintadas espécies de roseiras para a formação de jardins.

No tocante à criação de cavalos de corrida, destaca-se a margem da Via Raposo Tavares, sobretudo na porção compreendida no município de Cotia, onde os "haras" (estabelecimentos a isto devotados) marcam a paisagem - de modo agradável - através de suas bem cuidadas pastagens e cêrcas duplas (33).

A criação de coelhos assume certa importância em Mogi das Cruzes e Suzano, considerada "capital do coelho" em reportagem comemorativa do município (34). Aqui se localiza a Granja Tailu, que se especializou nesta atividade, e é considerada a maior do país na referida reportagem (35).

As atividades englobadas no presente tópico, fornecem produtos a um mercado requintado - e portanto limitado - , que sòmente numa grande cidade apresenta uma razoável concentração. Acreditamos que êste seja o principal fator de ditas atividades se concentrarem nos subúrbios paulistanos (36).

4) Extrativismo mineral e correlato beneficiamento - Trata-se sobretudo de olarias, pedreiras de granito e de "portos de areia", que existem em grande profusão nos "subúrbios rurais" de São Paulo, face ao grande mercado metropolitano, ávido de materiais de construção. As olarias se acham difusas pelo "cinturão suburbano periférico". Já as pedreiras são um pouco mais localizadas, eis que condicionadas pelo afloramento de granito, o que não ocorre em tôda a região, pois grande parte da mesma é formada por terrenos terciários da Bacia de São Paulo, e por rochas metamórficas da Série São Roque. De implantação extremamente localizada são os portos de areia, quase que circunscritos à várzea do Tietê.

Apesar de seu caráter relativamente ubíquo, as olarias se adensam em certas porções do "cinturão suburbano periférico", marcando a sua paisagem com seus toscos fornos, amassadeiras, terreiros de secagem e barreiros. É o que pudemos perceber de modo nítido, por exemplo, em Mairiporã e em Ribeirão Pires (37).

Importantes pedreiras de granito ocorrem nos distritos de Cajamar, Perus, Jaraguá, Brasilândia (subdistrito), Itaquera, Guaianazes, Rio Grande da Serra, Osasco, Itapevi. Em Rio

34 - Revista "MANCHETE", nº 797, 1967, pp.116/117.

35 - idem.

36 - Há expressivas fotos dêste conjunto na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, vol. XXX, pp.122/123. As siglas citadas nos ítens 1 e 2, perderam oficialmente sua razão de ser eis que os institutos previdenciários foram unificados. Não obstante, ditos conjuntos continuam a ser popularmente distinguidos através daquelas siglas.

37 - No caso de Cidade Dutra, a área era percorrida por ônibus da linha "Engenheiro Marsilac", de caráter rural, e por isso mesmo com menos de uma dezena de ônibus diários.

38 - "FOLHA DE SÃO PAULO", 13 de julho de 1967, 1º caderno, p.8.

39 - "QUE É O BANCO BRASILEIRO DE DESCONTOS, S.A." - (livreto de divulgação".

40 - No caso de Guarulhos, "subúrbio-ex-vila", verifica-se o já comentado deslocamento com relação à estação.

41 - Os mapas que acompanham êste trabalho ainda assinalam a divisa antiga.

42 - População em 1960: total: 2.554, urbana 1.591.

43 - População em 1960: total: 4.181, urbana 2.293.

44 - Algumas linhas voltaram a atingir o Centro, sem haver contudo uma alteração profunda da modificação. A situação com relação aos exemplos citados adiante persiste (Dezembro de 1967).

45 - Trata-se das linhas Americanópolis, Cidade Ademar via Aeroporto, Cidade Ademar via Campo Belo, Cidade Ademar-Paraíso.

46 - No ano de 1966 dita estimativa, de autoria do Departamento de Estatística da Secretaria de Economia e Planejamento, aponta para o município de Santo André a população de 383.705 habitantes e para o de Santos a de 303.143. Como em ambos os municípios a população rural e a das sedes dos distritos (Paranapiacaba e Bertioga) são pouco expressivas, podemos admitir que a população urbana de Santo André supera a de Santos.

47 - Max DERRUAU - "PRÉCIS DE GÉOGRAPHIE HUMAINE", p.494.

48 - Jacqueline BEAUJEU-GARNIER et Georges CHABOT - "TRAITÉ DE GÉOGRAPHIE URBAINE", p.246.

49 - Pierre GEORGE - "PRÉCIS DE GÉOGRAPHIE URBAINE", pp.94/96.

50 - No caso de Osasco, a cifra relativamente baixa de "população urbana" parece repousar na sub-delimitação do respectivo perímetro urbano: a população rural recenseada em 1960 soma 79.994 habitantes (mais que o dôbro da população urbana). Ora, é nítido que no município em causa a população efetivamente rural é bastante pequena.

51 - Esta estação nos últimos tempos se chamava apenas "Galvão" em decorrência de incompreensível reforma toponímica empreendida pela estrada, que afetou grande número de estações.

52 - O censo agrícola de 1940, por exemplo, não traz dados referentes à produção de hortaliças e frutas européias, o mesmo ocorrendo com as publicações estatísticas da Secretaria da Agricultura referentes àquela época. O censo de 1950 compreende dados referentes àquelas culturas, mas se restringe à sua produção, sem apresentar informações acêrca da superfície por elas ocupada. Do censo agrícola de 1960 foi por ora publicada apenas a sinopse preliminar contendo os dados mais gerais. A lacuna é preenchida apenas parcialmente pelas publicações do Departamento de Estatística do Estado, pois as mesmas apresentam estimativas de autoria dos diferentes agentes municipais de estatística, pecando portanto por uma falta de uniformidade no critério de avaliação, e por um diferente grau de precisão no levantamento. Além do mais, alguns municípios em que a agricultura é pouco expressiva,mas não inexistente, tais como Osasco e Itapevi são pura e simplesmente omitidos. Semelhantes problemas encontram-se com relação a outras atividades e formas de "uso do solo".O censo de 1940 não distingue matas naturais das artificiais,aspecto de suma importância nos arredores de São Paulo. Recente levantamento das "áreas florestadas e reflorestadas do Estado de São Paulo", correspondente aos anos de 1958 a1961 peca por não ter sido aplicado à vários municípios dos arredores paulistanos, tais como Caieiras, Diadema, Embu, Itapevi, Mauá, Osasco, Ribeirão Pires e Taboão da Serra.Além disso os dados não parecem inteiramente dignos de crédito. Com relação a chácaras recreativas e clubes de campo não há dados censitários nem estatísticos de uma vez.

53 - Municípios de Cotia, Guarulhos, Itapecerica, Jundiaí, Juqueri, Mogi das Cruzes, Parnaíba, Santo André e São Paulo(1940) e os dêles desmembrados a partir dêste ano. Nas comparações seguintes é empregada a mesma área.

54 - A propósito da distribuição regional das diferentes produções e a correlata evolução, veja-se os quadros VII, VIII, IX, X e XI.

55 - Hiroshi SAITO - "O JAPONÊS NO BRASIL", p.161.

56 - idem.

57 - Hiroshi SAITO - (op.cit.), p.182. O autor no quadro em que apresenta êstes dados emprega a mesma terminologia referente às categorias dos agricultores, para os "subúrbios" e para o "interior". É de se supor que nos arredores paulistanos não ocorram "contratistas formadores", nem tampouco "colonos".

58 - Este loteamento, contíguo à vila, acabou por provocar a expansão da mesma, rumo à represa.

59 - A Gazeta Esportiva, 19 de Agôsto de 1967 (Reportagem Comemorativa de São Bernardo do Campo), p.43.

60 - O nome da estação ferroviária correspondente foi alterado para Mario Souto.

61 - Os atuais subdistritos paulistanos, em 1940 ainda tinham predicamento de distrito.

62 - Tenha-se em mente que nos referimos ao índice de crescimento, relacionado ao início das respectivas décadas. Em números absolutos o crescimento na década de 1950 quase sempre supera o verificado na de 1940, mesmo havendo a mencionada retração.

63 - "VI RECENSEAMENTO GERAL DO BRASIL-1950-ESTADO DE SÃO PAULO, CENSO DEMOGRÁFICO" - p.XIII.

64 - Pelo mesmo motivo não puderam ser considerados as demais categorias do setor primário de atividades. Como população agrícola teve que ser considerado o "pessoal ocupado na agricultura" revelado pelo Censo Agrícola.

A ESTRUTURA ATUAL DA GRANDE SÃO PAULO

Em decorrência da evolução que procuramos retratar nos capítulos anteriores, a cidade de São Paulo figura hoje entre as maiores metrópoles do globo. Em 1966 o município da Capital contava - segundo a estimativa oficial - 5.115.856 habitantes (1); aproximadamente mais um milhão de pessôas se concentra nos municípios vizinhos, integrantes da Grande São Paulo.

Procuraremos agora distinguir os principais traços geográficos encerrados pela estrutura atual do grande organismo urbano. O que foi visto até aqui a propósito da evolução facilitará a compreensão de muitos fatos, como se irá constatar. De resto, no capítulo imediatamente anterior, ao analisar a fase mais recente do processo de metropolização, já tivemos oportunidade de abordar numerosos aspectos atuais. Assim sendo, em grande parte dêste capítulo nos ocuparemos em sintetizar, esquematizar, quantificar e delimitar fatos atuais já estudados, ou que transpareceram no decorrer do trabalho.

Os "subúrbios de cunho urbano": ensaio de uma tipologia.

A cidade pròpriamente dita, assim entendida como a porção de urbanização compacta e contínua encerrada nos limites do distrito de São Paulo, se acha cercada - como outras grandes metrópoles - por um cinturão de subúrbios.

De início cabe estabelecer uma distinção básica, colocando de um lados os "subúrbios de cunho urbano" e de outro os "subúrbios de cunho rural". Os primeiros representam prolongamento de formas de uso de solo urbano - fora do bloco compacto da cidade ou de seus limites político-administrativos. Em contrapartida, os "subúrbios de cunho rural" encerram formas de "uso do solo", estabelecimentos, paisagens, indiscutìvelmente rurais ou pelo menos não urbanas (é em parte o caso das reprêsas, por exemplo). Seu caráter de "subúrbio" lhes é conferido por concentrarem aspectos habitualmente apresentados pelas porções de campo vizinhas às grandes

cidades, e pelas intensas relações funcionais que mantém direta - mente com a metrópole.

Ocupemo-nos inicialmente com os "subúrbios de cunho urbano".

Muitos dos núcleos suburbanos mencionados no decor - rer dos capítulos anteriores foram anexados territorialmente pela cidade em função de seu crescimento, perdendo destarte o seu caráter suburbano. Grande parte da cidade é composta de á reas que a uma, duas ou três décadas ainda encerravam feições nìtidamente suburbanas. Mas como se viu, com muitos núcleos relativamente antigos tal ainda não se deu; enquanto isto, o surgimento de numerosos novos núcleos fazia crescer, ao invés de diminuir, o número de "subúrbios de cunho urbano".

Dois conglomerados suburbanos sitos em municípios vizinhos viram sua área edificada fundir-se com a da Capital. Trata-se de São Caetano do Sul-Utinga-Santo André e de Vila Galvão-Gopoúva-Guarulhos. Contudo, esta fusão (como o mapa da área edificada retrata) se deu apenas por um lado, fazendo com que ambos conglomerados figurem como apêndices da área edificada compacta e contínua. Mesmo que tivesse havido uma junção mais ampla, as áreas em questão continuariam levando a rubrica "subúrbio" se considerado o critério (conceito melhor dizendo) político-adminis - trativo, utilizado em vários países. É o que se dá na França, em que a porção de Paris externa aos "arrondissements" é considerada "banlieue", e nos Estados Unidos, em que tôda a porção das "standard metropolitan statistical area" externa ao condado da principal cidade é considerada "subúrbio" (2).

Os vários "subúrbios de cunho urbano" diferem muito entre si no tocante a vários aspectos de teor geográfico, tais como gênese, evolução, funções, tamanho, estrutura interna, etc. Cada um dêstes aspectos permite a formulação de uma tipologia, o que dá ensejo a uma mais perfeita caracterização dos subúrbios.

O estudo evolutivo intentado nos capítulos anteriores já revelou os diferentes fatôres que podem determinar a localização e o desenvolvimento de núcleos suburbanos. Vimos de que modo o tipo de origem tem afetado a estruturação interna e a ulterior evolução dêstes núcleos. No decorrer do trabalho temos rotulado os vários subúrbios de acôrdo com a gênese, com o fatôr de surgimento. Desta forma já construímos paulatinamente uma classificação genética de subúrbios (... de cunho urba

no), que convém sintetizar aqui. De acôrdo com o enunciado, temos os seguintes tipos de subúrbio, que serão citados, com menção às principais características e respectiva exemplificação. Não serão mencionados os subúrbios já anexados pela cidade.

Subúrbio-estação - São os mais numerosos, face ao papel pioneiro e amplo desempenhado pela ferrovia no processo de metropolização . Surgiram em tôrno de estações ferroviárias. Muitos se originaram de "povoados-estação", cujo equipamento desempenhou importante papel polarizador.

São típicos subúrbios-estação: Jaraguá, Perus, Franco da Rocha, Francisco Morato, Tremembé, Itaquera, Guaianazes, Ferraz de Vasconcelos, Susano, Mauá, Ribeirão Pires, Osasco, Carapicuíba, Antonio João, Barueri, Jardim Silveira, Jardim Belval, Jandira, Itapevi. Os citados se localizam em redor ou em contacto com a estação, junto a qual se desenvolveu o centro comercial, de maior ou menor expressão.

Em alguns subúrbios surtos em função da estação ferroviária houve um certo deslocamento do mesmo - e conseqüentemente do centro - com relação à estação: Caieiras, Itaím (E.F.C.B.), Itaquaquecetuba. Este último caso é especial também por se tratar de aglomerado pré-existente à ferrovia. Se o desenvolvimento de caráter suburbano à esta se deve, é contudo a velha vila (ex-aldeamento) - e não a estação - que comanda a polarização em escala local. Trata-se de situação que talvez em breve se inverta. Em São Miguel Paulista e em Rio Grande da Serra a estação foi implantada imediatamente ao lado do antigo aglomerado, de modo a não provocar a dicotomia verificada em Itaquaquecetuba. Todos os núcleos citados neste parágrafo podem ser considerados" subúrbio-estação", dado o indiscutível e capital papel desempenhado pela estação ferroviária como geradoras do desenvolvimento suburbano local.

Em função da contigüidade da ferrovia, numerosos dentre os "subúrbios-estação" são industrializados. Devido à sua maior antigüidade e do grande papel polarisador exercido pela estação - e por extensão pelo "povoado-estação" - os "subúrbios-estação", em média são maiores



Principal rua comercial de Itaquera. Como em outros "subúrbios-estação" situa-se nas imediações da estação ferroviária. Esta se acha na outra extremidade do jardim, que aparece parcialmente à esquerda. Na retratada via pública têm seu ponto terminal os ônibus provenientes da cidade, e os que se dirigem a "Colônia", importante subúrbio agrícola, ao Sul (foto do autor).



Largo central de Carapicuíba. Fica a algumas dezenas de metros da estação, situada na retaguarda do fotógrafo. Note-se a concentração comercial, os cartazes anunciando loteamentos, o abrigo e ponto de ônibus. São aspectos que se repetem - variando em intensidade e matiz - por quase todos os "suburbios-estação" (foto do autor).



"Suburbio-estação" de origem bastante recente: Antonio João, entre Carapicuíba e Barueri. Veja-se a parada ferroviária à direita. A ferrovia aqui perlonga o contacto entre a várzea do Tietê e a baixa encosta. A estrada à esquerda é a antiga "São Paulo-Mato Grosso, hoje empregada apenas para a circulação de âmbito local (foto do autor).



Modesto aglomerado, eventual "embrião" de "subúrbio-estação". Situa-se junta à parada "Quilômetro 113" da Santos-a-Jundiaí, entre Franco da Rocha e Francisco Morato (foto do autor).

que os subúrbios surtos no domínio das rodovias. À maioria dos municípios suburbanos tem sua sede em "subúrbios-estação".

Fora do domínio ferroviário, a formação de núcleos suburbanos se apoia na circulação rodoviária. Pudemos reconhecer alguns tipos de subúrbio, de acôrdo com os fatôres que determinaram sua implantação em escala local.

Subúrbio-entroncamento. Surtos de "povoados-entroncamento", os quais já se beneficiavam da conveniente posição na junção de estradas. São nìtidamente desta categoria os seguintes núcleos: Rudge Ramos, Diadema, Rio Bonito, Taboão da Serra, Parada de Taipas.

À semelhança do que se verifica nos "subúrbios-estação", o comércio se concentra em redor do entroncamento que deu vida ao lugar, coincidindo em sua localização com o antigo povoado. A justaposição de casas remanescentes do antigo povoado (em geral deterioradas) com as recentes produz um contraste paisagístico, que constitue traço marcante dêstes subúrbios. Os centros dos "subúrbios-entroncamento" têm revelado capacidade de polarização maior que o dos outros subúrbios sitos no domínio rodoviário. Dois "subúrbios-entroncamento"são sede de municípios: Diadema e Taboão da Serra.

Subúrbio-ex-vilarejo. Trata-se de núcleos surgidos em volta de pequenos aglomerados rurais,nos quais o modesto equipamento local parece ter exercido papel polarizador. Pudemos distinguir como tais: Piraporinha e Aldeia de Carapicuíba. Já vimos que aglomerados maiores não deram origem a verdadeiros subúrbios, salvo os servidos por ferrovia, em que a estação funcionou como fator. São Bernardo do Campo constitue a grande e expressiva excessão. Por coerência terminológica, denominêmolo "subúrbio-ex-vila". Em certo sentido, Itaquaquecetuba é por um lado "subúrbio-estação" e por outro "subúrbio-ex-vila".

Subúrbio-ônibus. Muitos loteamentos implantados à margem de estradas já transitadas por ônibus, conhece - ram rápida ocupação em função desta circunstância. Em ge ral tais subúrbios têm surgido na proximidade da cida - de, ou entre esta e um subúrbio sito mais adiante, o que têm provocado sua rápida absorção, ou fusão com outro núcleo suburbano. Entre os "subúrbios-ônibus", que con- servam sua individualidade como núcleos isolados, pode- se citar Cidade Líder (distrito de Itaquera), Vila Go - mes (subdistrito de Butantã), Vila São Francisco (dis - trito de Cotia), Vila São José (subdistrito Capela do Socorro), Vila Iasi, Jardim Monte Alegre e Parque Assun ção (distrito de Taboão da Serra), Umarizal (subdistri- to de Santo Amaro).

Nos "subúrbios-ônibus" comumente a estrada percor- rida pelo enunciado transporte coletivo funciona como eixo, atraindo as melhores construções e o comércio, o qual pode conhecer uma pequena polarização em tôrno de algum ponto de parada.

Subúrbio-loteamento. Muitos subúrbios sitos fora do domínio da ferrovia surgiram sem que se possa atri buir sua gênese a um fatôr local. A posição geográfica pode ser invocada para explicar o fato, mas com rela - ção a uma área mais extensa - que transcende em muito os limites do núcleo. O mesmo pode-se dizer com refe - rência às estradas. Pequenas estradas secundárias não transitadas por ônibus constituem um melhoramento ubí- quo e pouco significativo, para que pudessem pesar em favor de determinada extensão territorial, em detri - mento de outra, vizinha. As condições de sítio igual- mente caracterizam - via de regra - áreas mais am - plas. Assim sendo, a explicação para o surgimento e localização específica de muitos núcleos suburbanos po de ser encontrada nas iniciativas imobiliárias. Estas dificilmente conseguiriam orientar a expansão metropo litana para êste ou aquêle lado da cidade, mas podem fazê-lo em escala local, através do loteamento de de- terminada gleba. Um loteamento pode também competir com outro contíguo, que apresente as mesmas caracte - rísticas geográficas, através da política promocional

e de preços. Em função disto atraibuímos o epíteto "subúrbio-loteamento" a esta categoria de núcleo, sem com isto querermos afirmar que em subúrbios de outro tipo a iniciativa imobiliária não tenha tido importância.

São "subúrbios-loteamento": Vila Pirante, Vila Zat (subdistrito de Pirituba), Cidade São Mateus (distrito de Itaquera), Taboão (distrito de São Bernardo do Campo), Jardim Santo Inácio (distrito de Diadema), Parque Bristol (subdistrito da Saúde), Vila Remo (subdistrito de Capela do Socorro), Jardim Bonfiglioli (subdistrito do Butantã), Vila Piauí (subdistrito de Vila Pirituba).

Nos "subúrbios-loteamento" o ônibus surge em decorrência de um desenvolvimento já iniciado. Mas, do mesmo modo que na categoria anterior, a estrada por êle percorrida funciona como eixo, notando-se uma pequena polarização em tôrno de pontos de parada, notadamente junto ao ponto terminal ou de ponto que o tenha sido. Em função do semelhante papel do ônibus e da via por êle percorrida, poderíamos enfeixar os "subúrbios-loteamento" e os "subúrbios-ônibus" numa categoria só" "Subúrbios rodoviários".

Há subúrbios cuja localização e formação se associam estreitamente com a iniciativa de emprêsa imobiliária ou de órgão estatal ou para-estatal. Chamamo-los:

Subúrbio criado. Nestes a iniciativa não se limitou ao loteamento, mas à construção das casas. Além de vários conjuntos residenciais peri-urbanos, já absorvidos pràticamente pela cidade, ou por núcleo suburbano contíguo, temos dois que conservam sua individualidade suburbana: um núcleo ao norte de Suzano, e Cidade Dutra, ambos caracterizados por sua homogeneidade arquitetônica. Trata-se de uma categoria excepcional, à qual se contrapõe a grande massa de subúrbios de formação mais "espontânea". Nada de semelhante com as " new towns" inglêsas, ou com os subúrbios planejados de Estocolmo e de outras grandes cidades européias!

Tôdas as categorias de subúrbio até aqui apreciadas podem ser enfeixadas numa caracterização mais ampla no rótulo núcleos suburbanos, pois se trata de porções de área urbaniza da, correspondentes a um loteamento - ou a um conjunto de loteamentos que surgiram como continuação de um subúrbio já for mado,com o seu desenvolvimento polarizado de certa forma por êste. Contudo, ao redor de São Paulo situam-se numerosos trechos de área edificada que surgiram da fusão de subúrbios. Como se recorda rotulamos de conglomerados suburbanos a tais áreas, reconhecendo dois tipos:

Conglomerado suburbano ferroviário, resultante da fusão de "subúrbios-estação". Temos dois: São Caetano do Sul-Utinga-Santo André e Vila Galvão-Gopoúva-Guarulhos. Em ambos se nota a permanência da polarização relativamente acentuada no centro dos antigos subúrbios isolados. No caso de Utinga e Guarulhos êste não coincide com a estação, eis que ocorreram os deslocamentos já comentados alhures. De resto os dois conglomerados diferem muito entre si, pois no de São Caetano do Sul-Santo André, a linha ferroviária é marginada por indústrias, o que não ocorre no de Vila Galvão-Guarulhos, o qual inclusive se compõe de várias áreas que se urbanizaram sem muita relação com a ferrovia: margem da avenida Guarulhos, Jardim Tranqüilidade, Jardim Vila Galvão, etc.

Conglomerado suburbano rodoviário. Trata-se do conjunto resultante da fusão de subúrbios desenvolvidos no domínio da rodovia. No tipo mais cumum, fundiram-se subúrbios sitos ao longo da mesma rodovia , que - transformando-se em rua - constitue o eixo do conglomerado, atraindo as melhores construções e o setor terciário de atividades; êste tende a concentrar-se localmente nas porções correspondentes aos antigos núcleos suburbanos isolados. Estão neste caso de "conglomerado suburbano rodoviário": Vila Isa-Campo Grande-Pedreira (subdistrito do Santo Amaro) , Caxingui-Vila Sônia-Ferroira (subdistrito de Butantã) Baronesa-Helena Maria (distrito de Osasco).

Em outros casos fundiram-se subúrbios servidos

por estradas diferentes, cujas áreas edificadas se to cam através de sua expansão em sentido perpendicular. Tem-se então um conglomerado - por assim dizer - inorgânico, por lhe faltar um traço comum. É o caso de Jardim São Luiz-Vila dos Belezas (subdistrito de Santo Amaro), Vila Jaguara-Vila dos Remédios (subdistrito de Jaguara e distrito de Osasco).

Tanto núcleos quanto conglomerados suburbanos se caracterizam por apresentarem uma relativa concentração local de elementos funcional - e paisagìsticamente urbanos. A êsses se contrapoem os:

Áreas industriais das auto-estradas, que se desenvolveram ao longo da Via Anchieta e da Via Dutra, respectivamente nos municípios de São Bernardo do Campo e Guarulhos (iniciando-se em ambos os casos no município da Capital). Estas áreas se identificam pela dispersão do fato geográfico que as caracteriza, ou seja os estabelecimentos industriais. Em função da época em que se verificou êste desenvolvimento, as fábricas - dentro de nova política prospectiva - se instalaram em meio a grandes terrenos, possibilitando futuras expansões. Se tal política propiciou a dispersão dos edifícios fabris, também contribuiu neste sentido a maior elasticidade do transporte rodoviário, que não prende as indústrias às visinhanças da via de transporte mestra, ao contrário do que provoca a ferrovia em relação aos estabelecimentos que desejam o transporte de "porta-a-porta". Apesar de as indústrias se acharem dispersas, em meio a outros elementos antrópicos (inclusive de cunho rural), elas constituem inquestionàvelmente o fato marcante das respectivas "áreas industriais das auto-estradas".

As "áreas industriais das auto-estradas" além de constituirem uma categoria genética de subúrbio, correspondem

também a um tipo funcional de subúrbio, bem como a um tipo paisagístico. De modo mais atenuado tal correlação se observa em várias categorias de "núcleos" e "conglomerados" acima alinhadas, como se viu ao examinar as suas características.

Passemos a examinar os diferentes subúrbios do ponto de vista funcional, o que ensejará o esbôço de outra tipologia. Note-se que as classificações mais habituais de subúrbios repousam neste aspecto (3).

Constata-se inicialmente, que a função residencial é a mais generalizada entre os "subúrbios de cunho urbano", o que de resto ocorre com os de outras metrópoles. Entendemos aqui função residencial como o abrigo de pessôas, que desempenham suas atividades produtivas fora do subúrbio em questão. De modo muito expressivo, os aglomerados que encerram a função em exame têm sido chamados de "subúrbio-dormitório" (4). Na realidade pouquíssimos subúrbios paulistanos da atualidade não encerram esta função. Um dos poucos casos é o da Vila Elclor, sita entre as estações de Rio Grande da Serra e Campo Grande, na estrada de ferro Santos-a-Jundiaí (5). Neste aglomerado apenas residem operários da indústria local de álcalis, com suas famílias. O mesmo ocorre em Cimenrita (entre Itapevi e São João Novo), onde se situa uma fábrica de cimento "Portland", ladeada da respectiva vila operária.

Em vista do caráter excepcional dos subúrbios que não encerram a função residencial, cabe inicialmente distinguir os subúrbios <u>que apenas</u> encerram - de modo expressivo - esta função dos que a acumulam - de modo expressivo, insista-se - com outra ou outras funções. Denominemos aquêles de <u>subúrbios essencialmente residenciais</u>. São relativamente numerosos. Entre os "subúrbios-estação" podemos citar: Francisco Morato, Itaim (E.F.C.B.), Itaquera, Guaianazes, Rio Grande da Serra, Antonio João, Itapevi. Entre as demais categorias genéticas de subúrbio os casos são muito mais numerosos. Citemos apenas alguns: Cidade São Mateus, Vila Remo, Vila Iasi, Jardim Bonfiglioli (subdistrito do Butantã), Rio Bonito, Vila São José (subdistrito Capela do Socorro), Baronesa-Helena Maria, Vila Piauí, Parada de Taipas.

Além da função residencial, outra função se acha difundida pelos subúrbios paulistanos, se bem que de modo menos ubíquo que a residencial. Trata-se, òbviamente, da função industrial. Poucos núcleos suburbanos a encerram com exclusividade, ou disto se aproximam. Estão neste caso os já menciona -

dos subúrbios de Eclor e Cimenrita. As "áreas industriais das auto-estradas" se lhe aproximam,mas compreendem em seu domínio núcleos suburbanos residenciais, que do ponto de vista funcional não são inteiramente vinculados às indústrias locais.

O essencial da indústria suburbana se localiza em subúrbios que ao mesmo tempo encerram a função residencial. Como é óbvio, o ideal seria que houvesse um equilíbrio entre ambas as funções,bem como uma vinculação entre ambas: que os operários das indústrias de determinado subúrbio nêle também residissem. Com isto evitar-se-iam gastos inúteis em equipamentos de transporte, perda de tempo e fadiga por parte do industriário. Na realidade o mencionado equilíbrio dificilmente ocorre, e a citada vinculação funcional - entre função residencial e industrial - em geral se verifica em proporção inferior ao que seria desejável. Várias causas são responsáveis pelo afirmado, algumas de natureza econômica e trabalhista, outras de natureza eminentemente geográfica.

Entre os fatôres de natureza não geográfica figuram: a) a grande mobilidade da mão de obra, b) a oscilação de sua demanda em função da flutuação dos mercados do consumo, c)a diferente ocupação (eventualmente especialização) profissional dos membros da família operária, os quais nem sempre encontram oportunidades de trabalho no mesmo lugar, d) o fato de apenas poucas emprêsas industriais construírem"vilas operárias"contíguas ao estabelecimento (o que faziam mais habitualmente na fase inicial da industrialização suburbana).

Por outro lado o citado desiquilíbrio geográfico entre fábrica e residência dos operários se explica em função do descompasso verificado,na maior parte dos subúrbios,na evolução de ambas as funções.

O que se constata na quase totalidade dos subúrbios que acumulam as funções residencial e industrial,é que uma grande parcela - às vezes dominante - do operariado das fábricas locais reside alhures, enquanto numerosos industriários aqui residentes trabalham em fábricas sitas em outros subúrbios ou na cidade. Temos então,com relação a dado subúrbio,duas correntes de migrantes pendulares de sentido direcional oposto. A importância de cada qual varia de subúrbio a subúrbio (considerando-se òbviamente apenas os industrializados). Num são mais numerosos os operários industriais que aí residem e trabalham alhures, em outros acontece o inverso.Tal di-

versidade repousa em grande parte na diferente importância relativa, assumidas pelas funções residencial e industrial em cada um dos subúrbios. Neste particular, podemos adiantar, constatam-se contrastes enormes.

Uma maneira de avaliar a importância relativa de ambas as funções é a de comparar o número de pessoas ocupadas pelas indústrias de determinado subúrbio - com a população nele residente. Infelizmente não é possível - em função dos dados disponíveis - analisar, sob êste e outros aspectos, os aglomerados suburbanos isoladamente (6). Devido ao citado, não nos resta outro caminho, senão transferir a apreciação proposta para uma escala areolar menos detalhada, na qual figuram como unidades os distritos e municípios vizinhos a São Paulo. Tais unidades administrativas em numerosos casos encerram mais de um aglomerado suburbano, e muitas vêzes importantes áreas agrícolas, cuja população nada tem a ver com nenhuma das duas funções que se pretende comparar (7). Os dados, desta forma bitolados, figuram nas três primeiras colunas do quadro I, apresentado a seguir. Nas colunas subseqüentes do mesmo figuram outros dados correlatos à indústria suburbana, que servirão de apôio e ilustração a considerações que serão feitas mais adiante.

I. PESSOAL E ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS - Dezembr

Distrito/ MUNICÍPIO	População total (A)+	Pessoal das ind. locais (B)	B/ 100A	Nº de estab. (C)
S. BERNARDO DO CAMPO	107.488	49.521	46,0	237
S. CAETANO DO SUL	137.898	24.826	18,7	152
MAUÁ	37.434	6.686	17,8	45
SANTO ANDRÉ	294.311	51.106	17,3	305
CAIEIRAS	10.376	1.780	17,1	3
JUNDIAÍ-VÁRZEA PTA. CAMPO LIMPO-ITUPEVA	133.360	22.385	16,7	212
GUARULHOS	127.839	17.025	13,3	231
OSASCO	145.710	15.293	10,4	53
RIBEIRÃO PIRES-RIO GDE. DA SERRA	24.669	2.450	9,9	30
S. Miguel Paulista	79.777	7.704	9,6	20
SUZANO	33.384	2.989	9,4	22
CAJAMAR	7.251	681	9,3	5
COTIA - JANDIRA	18.996	1.717	9,0	35
SANTANA DE PARNAÍBA	5.312	459	8,6	14
MOGI DAS CRUZES-BRÁS CUBAS-TAIAÇUPEBA	113.604	9.342	8,2	46
DIADEMA	17.215	1.331	7,7	17
EMBU	5.446	371	6,8	27
MAIRIPORÃ	13.664	915	6,6	102
Perus	10.440	664	6,3	3
BARUERI-CARAPICUIBA	39.159	2.110	5,3	12
ITAPEVI	11.941	650	5,3	8
TABOÃO DA SERRA	10.098	502	4,9	18
POÁ	19.024	924	4,8	11
ARUJÁ	6.335	230	3,6	5
ITAPECERICA DA SERRA-E.GUAÇU-JUQUITIBA	28.885	601	2,0	36
FERRAZ DE VASCONCELOS	12.949	253	1,9	16
Erm. Matarazzo	86.939	1.232	1,4	5
ITAQUAQUECETUBA	13.706	194	1,2	4
Parelheiros	8.463	108	1,2	4
Itaquera	39.125	407	1,0	8
FRANCO DA ROCHA-FRANCISCO MORATO	28.183	227	0,8	4
Jaraguá	11.911	45	0,3	6
Guaianazes	29.019	58	0,2	5
TOTAL Distritos e MUNICÍPIOS VIZINHOS	1.669.911	224.786	13,5	
São Paulo	3.948.914	503.782	12,7	
TOTAL REGIÃO	5.618.825	728.568	13,0	

CÓDIGOS DAS CATEGORIAS

10 - MINERAIS NÃO METÁLICOS
11 - METALÚRGICA
12 - MECÂNICA
13 - MAT. ELÉTRICO E MAT. DE COMUNICAÇÕES
14 - MATERIAL DE TRANSPORTE
15 - MADEIRA
16 - MOBILIÁRIO
17 - PAPEL E PAPELÃO
18 - BORRACHA
19 - COUROS E PELES E I MILARES
20 - QUÍMICA
21 - PRODUTOS FARMACÊUTICINAIS
22 - PRODUTOS DE PERFUM E VELAS
23 - PRODUTOS DE MATÉRI
24 - TÊXTIL
25 - VESTUÁRIO, CALÇADOS

o de 1962

Média pessoal/ indust. B/C	Nº categorias indust.	Principal categoria ind.				Outras categorias importantes - Códigos -
		Código	Estab.	Pessoal (D)	% D/B	
208,9	19	14	24	31.510	63,6	24, 11, 16
163,3	17	11	31	5.214	21,0	20, 10, 14
148,6	12	10	21	3.758	56,2	20, 13, 11
167,6	18	11	65	11.043	21,6	20, 24, 18, 13
593,3	2	17	1	1.752	98,4	-
105,6	17	24	17	5.588	24,9	10, 11, 12, 14
73,7	18	13	7	3.574	20,9	12, 10, 11
288,5	13	14	5	3.605	23,5	26, 11, 20, 13
81,7	7	13	3	1.225	50,0	10, 17
385,2	7	20	5	5.733	74,4	10, 11, 24
135,9	9	17	2	1.275	42,6	20, 24
136,2	2	26	1	556	81,6	10
49,0	8	24	3	550	32,0	10, 13, 26
32,8	4	10	11	395	86,0	17
203,1	15	11	3	2.463	26,3	12, 24, 17
78,3	9	12	3	556	41,7	11, 14, 20
13,7	6	10	21	178	47,9	17
9,0	3	10	99	874	95,5	-
221,3	2	10	6	658	99,0	-
175,8	5	19	2	1.067	50,5	24, 26
81,2	4	10	5	515	79,2	26, 20
27,9	4	26	2	201	40,0	13, 10
84,0	5	10	6	590	63,8	24
46,0	4	10	2	107	46,5	13, 20
16,7	4	10	30	461	76,7	26, 15, 11
15,8	6	10	6	103	40,7	11, 20, 24
246,4	4	17	1	909	73,7	29
48,5	4	23	1	89	45,8	11
27,0	2	10	3	102	94,4	-
50,9	8	13	1	141	34,6	16
56,7	3	24	2	211	92,9	-
7,5	1	10	6	45	100,0	-
11,6	1	10	5	58	100,0	-

FONTE: Dados compilados no DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA DA SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO

\+ Média das estimativas de julho de 1962 e julho de 1963



S INDUSTRIAIS

PRODUTOS SI-

ICOS E MEDI-

IARIA, SABÕES

AS PLÁSTICAS

S E ARTEF . DE

TECIDOS
26 - PRODUTOS ALIMENTARES
27 - BEBIDAS
28 - FUMO
29 - EDITORIAL E GRÁFICA
30 - DIVERSAS
40 - CONSTRUÇÃO CIVIL
50 - SERVIÇOS INDUSTRIAIS DE UTILIDADE PÚBLICA

No quadro I as diversas "unidades administrativas suburbanas" (distritos do município de São Paulo e municípios vizinhos) figuram em ordem decrescente dos índices industriários - moradores (B/100A). Nota-se inicialmente, como era de se esperar, uma disparidade muito grande entre os casos extremos. Esta varia de 46 industriários para 100 moradores, no município de São Bernardo do Campo, a 0,2 para 100, no distrito de Guaianazes. Cabe notar o salto que se verifica entre São Bernardo do Campo e a "unidade" seguinte, São Caetano do Sul, onde a cifra correspondente é de 18,7 para 100. Desta cifra em diante nota-se um declínio contínuo, sem novos intervalos pronunciados.

O caso de São Bernardo do Campo é sui-generis, pois a proporção industriários-moradores supera em muito a presuntiva taxa de atividade (proporção da população ativa sôbre a população total) local (8). Podemos então elaborar o seguinte raciocínio: mesmo que tôda a população ativa do município de São Bernardo do Campo fôsse composta de industriários, e pudesse ser aproveitada integralmente pela indústria local, não bastaria a esta. Na realidade, a indústria de São Bernardo recorre mais do que a dos demais municípios a grandes contingentes de operários, funcionários e técnicos residentes alhures. No ano de 1962 (o mesmo considerado no quadro I), o pessoal de vinte e dois dentre os principais estabelecimentos fabris locais, assim se compunha de acôrdo com o município de residência (9):

São Bernardo do Campo:	10.618	pessôas	(37,52%)
São Paulo:	6.975	"	(24,66%)
Santo André:	6,172	"	(21,82%)
São Caetano do Sul:	4.396	"	(15,54%)
Outros	131	"	(0,46%)
TOTAL	28.282	"	(100,00%)

Como se vê, mais de 60% do pessoal industriário vinha de fora. No caso de São Bernardo do Campo parece fora de dúvida que o contingente de industriários que residem fora e aqui trabalham, supera não apenas os industriários, mas tôda a população ativa que migra em sentido opôsto. Estamos diante de uma área suburbana em que há um nítido predomínio da função industrial sôbre a residencial.

As "unidades administrativas suburbanas" que seguem - dentro do critério supra-enunciado de proporção entre a população industrial e residente - mostram um maior equilíbrio entre as funções. Abaixo de certo índice - difícil de precisar com exatidão - a função residencial passa a predominar, o que se acentua à medida que "descemos" no quadro, chegando-se finalmente em "unidades suburbanas", nas quais a indústria é completamente desprezível. Estas "unidades" encerram vários dos "subúrbios especìficamente residenciais", a que já nos referimos: Itaquaquecetuba, Itaquera, Cidade São Mateus, Francisco Morato, Guaianazes (10).

No quadro, alguns municípios cujas sedes são aglomerados inexpressivos e sem características suburbanas típicas, figuram com um índice industriários-moradores relativamente elevado: Santana de Parnaíba, Embu, Mairiporã. A explicação é encontrada no próprio "quadro I", ao se deparar com a "principal categoria industrial": "beneficiamento de minerais não metálicos". Ora, são as olarias - numerosas nestes municípios - que provocaram aquela posição surpreendente na escala industrial. Trata-se de indústria eminentemente rural, que constitue uma das características marcantes de muitos "subúrbios de cunho rural"; voltaremos ao assunto quando abordarmos êstes (11).

Deixando de lado o caso dêstes municípios, se nos afigurou - de modo empírico - que nas "unidades" que apresentam um índice industriários-moradores superior a 6,0, a função industrial é significativa, não o sendo nas que apresentam índice inferior. Poderíamos então rotular aquelas unidades com o epíteto "unidades suburbanas de função residencial e industrial". No caso específico do município de São Bernardo do Campo julgamos mais conveniente a designação "unidade suburbana de função essencialmente industrial". Transferindo com os devidos cuidados (12) a conceituação para a escala mais detalhada de aglomerados suburbanos, teríamos: subúrbio residencial e industrial, e subúrbio essencialmente industrial. A estas duas subcategorias ainda se juntaria o subúrbio estritamente industrial, nome que atribuiríamos a Cimenrita e Elclor. Para nos referirmos ao conjunto dêstes subúrbios, empreguemos o têrmo subúrbio industrializado, uma vez que o adjetivo não encerra conotação de exclusivismo.

Na realidade apenas a última subcategoria mencionada ("subúrbio estritamente industrial") encerra uma certa homogeneidade de características, correspondendo também a uma categoria dimensional e morfológica de aglomerado suburbano. As outras duas subcategorias supra-enunciadas (sobretudo os "subúrbios residenciais e industriais") correspondem a tipos extremamente variados de subúrbio, mesmo se atentarmos apenas para o próprio fato industrial. Pelo menos no caso paulistano a clássica rubrica "subúrbio industrial", além de seu valor formal, mais serve para distinguir os subúrbios industrializados dos que não o são - do que para identificar um tipo homogêneo de subúrbio. A subdivisão retro-proposta em "subúrbio residencial e industrial" e "subúrbio essencialmente industrial", igualmente é apenas esquemática.

Vejamos quão variados se apresentam os diversos subúrbios industrializados, mesmo se apreciarmos apenas o fato industrial em si, e em suas relações espaciais:

1) Como já se constatou no estudo evolutivo (capítulos anteriores) a associação entre a função industrial e residencial verificou-se através de processos diferentes. Em alguns a função industrial foi pioneira, sendo responsável em grande parte pelo desenvolvimento posterior da função residencial. É entre outros o caso de Santo André e de São Miguel Paulista. Em outros subúrbios a indústria surgiu uma vez existente o aglomerado residencial: Suzano, Jaraguá, Jordanésia, Socorro...(13).

2) Como também já foi visto, na maioria dos subúrbios industrializados a implantação fabril repousa em iniciativas e capitais paulistanos, ou vinculados a São Paulo(caso das indústrias de capital e iniciativa estrangeiros). Contudo, em São Bernardo do Campo a tradicional indústria de móveis corresponde a iniciativa e capital de colonos estrangeiros (ou seus descendentes) aí radicados (14).

3) Grandes subúrbios industrializados, tais como São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Santo André, Guarulhos, Osasco pouco apresentam em comum com os pequenos, como Caieiras, Ribeirão Pires e Perus.

4) Muitos dos subúrbios industrializados se caracterizam pelo grande número de estabelecimentos,que - espacial - mente ordenados de algum modo, ou não - se dispersam por grande parte do aglomerado. Veja-se a propósito a coluna "C" do "quadro I". Alguns subúrbios, contudo, se acham íntimamente associados a determinado estabelecimento, mesmo que encerrem mais alguns. Veja-se os casos de São Miguel Paulista com a "Nitro-Química", de Perus,com a fábrica de cimento homônima, de Caieiras com a "Melhoramentos", de Campo Limpo com a "Krupp",de Várzea Paulista com a "Elekeiroz", de Jordanésia com a fábrica de doces "Etti". O próprio consenso popular associa de imediata êstes subúrbios às indústrias que tanto os individualizam. Em breve é provável que tal associação mnemônica ocorra com relação a Jaraguá, onde recentemente se instalou a indústria Voith (em época posterior à considerada no "quadro I"). O"quadro I" retrata a situação com relação a Caieiras e Jordanésia (município de Cajamar): a principal indústria ocupa respectivamente 98,4 e 81,6% da mão de obra industrial, empregada no município.

5) Entre os subúrbios que encerram grande número de estabelecimentos industriais,predomina a heterogeneidade no tocante a categorias industriais (Vide no quadro I, a coluna "nº de categorias industriais" e a "% D/B"). Já em váric dos que encerram um número médio de estabelecimentos,há um marcante predomínio de determinada categoria industrial. É o caso de Mauá, com relação à indústria cerâmica e de vidro, de Ribeirão Pires, com relação à indústria de "material elétrico e material de comunicações". É ainda o caso de Suzano com relação à indústria de papel. Este é também o caso de duas porções do município de São Bernardo do Campo, consi - deradas isoladamente: a "cidade" com nítido predomínio da indústria de móveis, secundada pelos têxteis; na"área industrial da Via Anchieta" predomina a indústria automobilística (15).

6) Analisando-se as várias categorias de indústrias implantadas nos subúrbios paulistanos, constata-se que estas aí se localizaram - e não na cidade (de São Paulo) em função de fatôres que variam de categoria para categoria.

a) De uma parte temos indústrias que se localizaram nos subúrbios por variadas conveniências (terrenos grandes e planos, posição geográfica - acesso facilitado ao Interior e a Santos -,vinculação funcional com outras indústrias suburbanas, etc.), mas que não encerram vinculações funcionais com os "subúrbios de cunho rural" circundantes. Veja-se por exemplo, o caso da indústria automobilística da "área industrial da Via Anchieta".

Muitos subúrbios industrializados são marcados por um nítido predomínio de estabelecimentos fabrís desta natureza. Além do caso citado,isto se dá com: a " área industrial da Via Dutra", Santo André, Osasco, Capela do Socôrro, Jaraguá, Campo Limpo, e outros. Em razão das características das indústrias aí predominantes, êstes subúrbios industrializados são funcionalmente desvinculados dos "subúrbios de cunho rural" das imediações.

b) Há categorias industriais que procuram a localização peri-urbana ou suburbana em função de seu caráter repugnante, caracterizado em geral pelo desagradável odor exalado pelo processo industrial, ou pelos resíduos: matadouros de boi, curtumes (16), estabelecimentos químicos de variada natureza. É comum,em saídas de cidade passarmos por trechos marcados pelo maucheiro provocados por estabelecimentos dêste tipo.

Òbviamente os fatôres mencionados com relação ao tipo de indústria anteriormente citado (ítem 6 a), também podem influir na escolha da localização suburbana das indústrias ora em foco. Estas, porém, se distinguem daquelas por ser sua localização na periferia ou no exterior da cidade quase uma contingência, razão por que são indústrias tìpicamente peri-urbanas ou suburbanas. Quando são encontradas em pleno domínico compactamente edificado da cidade, em geral tal ocorre em decorrência da expansão urbana que as envolveu, descaracterizando sua localização inicial.

40659

Alguns subúrbios industrializados se destacam pelo predomínio da sorte de estabelecimentos fabris ora em foco. Veja-se o caso de Carapicuíba (matadouro municipal de São Paulo e curtumes), Jandira e Itapevi (pequenos frigoríficos), trecho inicial da Via Anhangüera (frigorífico e indústria química). Trata-se também - como no caso anterior - de subúrbios pouco ou não vinculados aos "subúrbios de cunho rural" contíguos.

c) Finalmente, encontramos indústrias fortemente vinculadas ao campo contíguo, através do abastecimento em matéria prima aí produzida. É o caso comum de cerâmicas, fábricas de cimento, fábricas de papel ou derivados de celulose. Vários subúrbios industrializados se caracterizam por neles dominarem ou figurarem com exclusividade estabelecimentos dêste jaez : Mauá (fábrica de porcelana e vidraria), Perus (fábrica de cimento), Caieiras (fábrica de papel), Cimenrita (fábrica de cimento). Estes subúrbios (ao contrário dos demais subúrbios que encerram indústrias) mantém importantes - às vêzes vitais - relações funcionais com o campo contíguo. Nos casos mais expressivos chega a haver verdadeira simbiose funcional entre o subúrbio industrializado e grande extensão da área rural contígua.

Uma grande parcela territorial da Grande São Paulo apresenta as citadas características: trata-se de área que abrange a maior parte dos distritos de Jordanésia , Caieiras, Perus, Cajamar, e parte dos confinantes a Oeste e Noroeste. Esta área foi pràticamente organizada em função das indústrias locais, e grandemente por iniciativa destas. Os dois principais estabelecimentos possuem ferrovias que lhes trazem a matéria prima das zonas por elas servidas, as quais assim se caracterizam como áreas tributárias dos respectivos estabelecimentos. Trata-se como se viu no estudo evolutivo, da fábrica de cimento Perus (em Perus), pertencente ao grupo Abdalla , que ainda possue uma fábrica de papel na área (COPASE, em Gato Preto), e da fábrica de papel Melhoramentos em Caieiras. Os pinheirais, eucaliptais e jazidas minerais que se encontram por tôda a área (conferindo marcante peculiaridade e monotonia à paisagem) destinam-se sobretudo ao abastecimento destas fábricas e de outras me



Em primeiro plano, a plataforma da estação de Caieras; ao fundo o subúrbio correspondente. Note-se o relativo deslocamento entre estação e subúrbio, ao qual nos referimos no texto (foto do autor).



Paisagem típica do município de Caieiras :pinheirais da fazenda florestal da fábrica de papel Melhoramentos (foto do autor).

nores (17).

7) Os subúrbios industrializados ainda diferem entre si, no tocante à disposição geográfica das indústrias no interior do aglomerado - aspecto que também já ficou entrevisto nos capítulos anteriores. Temos neste sentido:

a) subúrbios em que as fábricas se acham dispersas pelo aglomerado, sem uma diretriz nítida; entremeando-se com as áreas residenciais: São Bernardo do Campo, Rudge Ramos, Ribeirão Pires.

b) subúrbios em que as indústrias (pelo menos as principais) caracterizam uma área funcional interna, bastante destacada das áreas residenciais, mas a elas contígua: Santo André, São Caetano do Sul, Osasco. Já vimos o papel desempenhado pela ferrovia neste sentido.

c) subúrbios em que o estabelecimento industrial aparece nìtidamente destacado, relativamente separado da área residencial: Jaraguá, Perus, Caieiras, Campo Limpo, São Miguel Paulista, Suzano, Jordanésia.

d) as "áreas industriais de auto-estradas" òbviamente se destacam neste particular, pela intercalação dos estabelecimentos com áreas rurais.

Como se vê, os subúrbios industrializados diferem em tal escala entre si, no tocante às várias características, que uma classificação mais minuciosa se tornaria extremamente difícil - e inócua - pois, se apoiada num dos aspectos levantados, teria que abstrair os demais, uma vez que as correlações entre os mesmos são pequenas. De qualquer modo julgamos conveniente incluir esta pequena digressão a respeito, por julgá-la útil para a melhor compreensão de vários aspectos estruturais da Grande São Paulo.

Continuando no exame das funções dos "subúrbios de cunho urbano" cabe salientar, que- ao lado da função residencial (quase onipresente) e da industrial (extremamente difundida) - as demais funções assumem importância nìtidamente secundária e localizada. Façamos uma apreciação através de esbôço tópico.

I- A função militar apresenta certo vulto em alguns subúrbios: Presidente Altino, Quitaúna (ambos no município de Osasco), Barueri, Cumbica (município de Guarulhos). As instalações militares existentes nos três primeiros, bem como as sitas em suas imediações, conferem à área uma certa característica de "zona militar". Tal fato, além de se traduzir pela presença expressiva das grandes instalações, é marcado na vida quotidiana local pela grande movimentação de militares através dos trens suburbanos da Sorocabana, que conduzem inclusive (em alguns horá - rios) carros a êles reservados.

II- A função hospitalar, como se viu no estudo evolutivo, caracterizou alguns subúrbios. A maioria dêles contudo já foi absorvido pela cidade, perdendo assim a característica suburbana: Mandaqui, Jaçanã, Gopoúva. Permanece como grande subúrbio hospitalar de São Paulo a localidade de Franco da Rocha, que através do grande hospital psiquiátrico do Juqueri associa a função em foco à residencial, cada vez mais expressiva. A importância da função hospitalar de Franco da Rocha pode ser avaliada através do elevado número de leitos do supra-dito hospital: 12.904; compare-se esta cifra com a da população local: 26.050 habitantes em 1966 (18).

Em vários subúrbios foram instalados hospitais, mas para o atendimento da população local, e de núcleos vizinhos, integrando neste caso uma função a ser comentada adiante: "prestação de serviços a subúrbios menores".

III- Muitos subúrbios grandes e médios encerram também a função de pestação de serviços a aglomerados suburbanos menores (19). Trata-se de uma função que confere certa centralidade intra-metropolitana a vários aglomerados suburbanos. Os subúrbios maiores viram surgir, em função de suas próprias necessidades, um equipamento de serviços (comércio, bancos, escritórios contábeis, hospitais, escolas, faculdades), que é procurado pelas populações de subúrbios menores.

O quadro II, apresentado a seguir, mostra facetas do equipamento de serviços encerrado pelos diferentes distritos, e revela o extremo desequilíbrio, que se verifica neste setor.

II. EQUIPAMENTO TERCIÁRIO (1966)

DISTRITOS	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Mairiporã	1	-	-	-	-	-	2	-	1	1	-
Guarulhos	8	2	1	-	-	-	7	1	2	18	1
Arujá	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-
Erm. Matarazzo	2	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-
S.Miguel Paulista	3	1	1	1	-	-	6	-	-	2	-
Itaquaquecetuba	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Itaquera	3	-	-	-	-	-	5	-	-	1	-
Guaianazes	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Ferraz de Vasconcelos	2	-	-	-	-	-	4	-	-	2	-
Poá	2	-	1	-	-	-	2	-	-	3	-
Suzano	3	2	1	1	1	-	2	-	1	7	-
Jundiapeba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Brás Cubas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Mogi das Cruzes	3	1	2	2	3	2	6	2	4	14	-
São Caetano do Sul	8	2	2	4	1	-	16	1	4	18	2
Santo André	11	4	1	4	3	1	16	8	9	35	1
Mauá	1	-	-	-	-	-	7	1	1	5	-
Ribeirão Pires	2	-	-	-	-	-	2	-	1	5	-
Iupeba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rio Grande da Serra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Paranapiacaba	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Diadema	2	-	-	-	-	-	4	-	-	7	-
São Bernardo do Campo	10	1	2	1	4	2	10	-	3	25	-
Riacho Grande	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capela do Socorro +	2	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Parelheiros	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Taboão da Serra	1	1	-	-	-	-	2	-	-	3	-
Embu	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Itapecerica da Serra	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Embu Guaçu	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
São Lourenço da Serra	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cotia	1	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-
Raposo Tavares	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caucaia do Alto	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Osasco	5	1	2	1	1	1	12	1	3	13	1
Carapicuíba	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Aldeia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barueri	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Jardim Belval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jardim Silveira	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jandira	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itapevi	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
São João Novo	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
S.de Parnaíba	1	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-
Cajamar	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Jordanésia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jaraguá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Perus	1	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Caieiras	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Franco da Rocha	1	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Franc. Morato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Campo Limpo	-	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-
Várzea Paulista	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jundiaí	5	4	1	2	2	-	9	2	5	19	-

L	M	N	O	P
-	1	1	6	7
-	1	1	10	12
-	1	-	4	4
-	-	-	2	10
-	-	-	6	14
-	1	-	4	5
-	-	-	3	9
-	-	-	3	4
-	1	-	4	9
-	1	2	6	11
-	1	2	10	21
-	-	-	0	0
-	1	-	2	2
1	3	4	13	47
3	1	1	13	63
6	2	1	14	102
-	1	1	7	17
-	2	2	6	14
-	-	-	0	0
-	1	-	1	1
-	-	-	2	2
-	1	1	5	15
1	2	1	12	62
-	-	-	0	0
-	-	-	4	5
-	-	-	1	1
-	1	-	5	8
-	1	-	4	6
-	2	5	5	11
-	1	-	2	2
-	-	-	0	0
-	3	3	6	11
-	-	-	0	0
-	-	-	1	1
-	1	1	13	43
-	1	-	4	5
-	-	-	0	0
-	4	5	5	13
-	-	-	0	0
-	-	-	0	0
-	1	-	3	3
-	1	-	4	5
-	-	-	1	1
-	1	-	4	5
-	2	-	3	4
-	-	-	0	0
-	-	-	0	0
-	-	-	2	4
-	1	-	4	5
-	1	3	5	8
-	1	-	1	1
-	1	-	3	4
-	1	-	1	1
?	1	4	12	56

CHAVES:

A/F - ENSINO

A - Curso ginasial (Nº de estabelecimentos que o têm)

B - Curso colegial (idem)

C - Curso normal (idem)

D - Curso comercial (idem)

E - Curso industrial (idem)

F - Curso superior (idem)

G/I - ASSISTÊNCIA MÉDICO-SANITÁRIA

G - Postos de saúde gerais (incl. de puericultura) (Nº de)

H - Postos de saúde especializados (Nº de)

I - Hospitais gerais (incl. maternidades) (Nº de)

J/K - BANCOS

J - Agências (Nº de)

K - Matrizes (Nº de)

L - COMÉRCIO

L - Filiais de grandes lojas departamentais de São Paulo (Nº de)

M/N - ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

M - Sede de município (nº de distritos sujeitos à administração local, incluindo o próprio)

N - Sede de comarca (nº de municípios subordinados, incluindo o próprio)

O/P - RESUMO

O - Serviços existentes (Nº de)

P - Total dos índices (Soma de A/N)

FONTE:

J/K - Dados contidos em publicações do Departamento de Estatística da Secretaria de Economia e Planejamento, interpretados e tabulados por nós.

L - Anúncios em jornais.

M/N - Quadro administrativo e judiciário do estado.

OBSERVAÇÃO:

+ Trata-se de subdistrito do distrito de São Paulo.

Como se pode ver no quadro retro, os contrastes são enormes entre os extremos: enquanto há distritos suburbanos muito bem equipados, outros nada possuem, passando-se por uma gama intermediária de distritos incompletamente equipados, possuindo alguns serviços, cada qual contando com pequeno número de estabelecimentos. Procuramos, no quadro, alinhar os distritos segundo o seu agrupamento geográfico. Constata-se então que os aludidos contrastes ocorrem entre distritos vizinhos ou próximos. Veja-se o caso de Santo André, comparado com Rio Grande da Serra e Iupeba. Veja-se Osasco em comparação com os vizinhos Carapicuíba e Aldeia, bem como com Jardim Belval e Jardim Silveira.

Compreende-se então, que os subúrbios mais equipados sejam procurados e sirvam à população dos mal aquinhoados. O fato é muito nítido em Santo André, para tanto procurado pelos moradores de todos os núcleos sitos mais adiante, ao longo da estrada de ferro Santos-a-Jundiaí. Parece que Osasco funciona da mesma maneira com relação aos subúrbios menores sitos mais a Oeste. O mesmo se dá em certa escala com Franco da Rocha em relação a Caieiras e Francisco Morato. Aroldo de Azevedo, em trabalho publicado em 1958 e escrito alguns anos antes, atribue a função que ora nos ocupa a Itaquera e a São Miguel Paulista, as quais denomina de "verdadeira capital", respectivamente da "linha-tronco" e da "variante" (20). A afirmativa se nos afigura exagerada no que diz respeito a Itaquera, por motivos a serem expostos adiante.

Jundiaí funciona como "centro de prestação de serviços" a Várzea Paulista e a Campo Limpo, o mesmo fazendo Mogi das Cruzes com relação a Engº. César de Souza, Brás Cubas, e ao que parece, Jundiapeba. Contudo, tanto Jundiaí quanto Mogi, neste e em outros aspectos, não funcionam como verdadeiros subúrbios de São Paulo. No tocante a seu papel de centro, se assemelham a várias cidades do Interior paulista, funcionando como "centros de zona", eis que ostendem sua zona de influência sôbre um território relativamente grande, incluindo cidades e áreas rurais já nitidamente exteriores à Grande São Paulo: Itatiba, Jarinu, Salesópolis, Taiaçupeba... (21).

Note-se, que as populações de subúrbios mal-equipa

dos nem sempre procuram outro melhor aquinhoado em serviços terciários. De modo bastante acentuado procuram para tanto a própria cidade: o Centro, ou os "sub-centros"periféricos: Lapa, Penha de França, Santo Amaro, Pinheiros.

Em alguns casos a proximidade o justifica. Em outros, tal se dá pelo fato de determinados quadrantes não apresentarem nenhum subúrbio bem equipado. Veja-se o caso da linha Santos-a-Jundiaí (em direção a Jundiaí) , em sua porção mais próxima a São Paulo: não há nenhum subúrbio bem equipado; por outro lado os trens propiciam fácil acesso à Lapa, um dos "sub-centros" paulistanos mais completos. No caso do trecho inicial da "linha-tronco"da Central se dá o mesmo: os subúrbios são sofrìvelmente equipados, apresentando uma certa homogeneidade neste aspecto,que de resto encontra correlação na relativa homogeneidade dimensional que apresentam.

Já entre Guarulhos e os pequenos núcleos suburbanos sitos adiante de Cumbica,ao longo da Via Dutra, não se desenvolveram as relações em foco ao que parece por falta de tradição neste sentido; tanto é que os ônibus provenientes de Arujá ., Nova Bonsucesso e Jardim Presidente Dutra seguem diretos a São Paulo pela Via Dutra, sem entrarem no "centro" de Guarulhos, sito a pequena distância da rodovia.

As relações encerradas na "função de prestação de serviços a aglomerados suburbanos menores" podem ser melhor qualificadas e dimensionadas em pesquisa de detalhe, que caberia em trabalho especìficamente devotado ao assunto.

IV- Função de prestação de serviços a subúrbios rurais. Trata-se de uma variante da função acima tratada, mas que assume aspectos diferentes, e caracteriza de modo muito marcante alguns aglomerados.

Grande parte, possìvelmente a maioria,dos aglomerados suburbanos encerra a presente função, o que de resto acontece - e de forma nítida - com alguns "sub-centros" paulistanos: Santo Amaro e Pinheiros especialmente. Com relação a grandes núcleos suburbanos, parece-nos bastante significativo o caso de São Bernardo do Campo: os caipiras vêm à "vila" (22) fazer as suas com-

pras, feito o que se aglomeram em determinada esquina , onde aguardam a passagem dos ônibus "Alvarenga", "Riacho Grande" ou "Alto da Serra",que os levam de volta para suas casas, na zona rural.

Alguns pequenos aglomerados dos arredores paulistanos ainda encontram na prestação de serviços à zona rural contígua a sua principal função: Mairiporã, Arujá, Iupeba, Parelheiros, São Lourenço da Serra, Itapecerica da Serra, Embu, Cotia, Santana de Parnaíba (23). Em aglomerados menores se verifica o mesmo de forma,sob certo ponto, ainda mais nítida; Bom Suecesso (município de Guarulhos), Capela das Laranjeiras (distrito de São Lourenço da Serra), etc. Trata-se, no caso, de função das mais difundidas entre as vilas e cidades do Interior (24). No caso das localidades mencionadas, trata-se da permanência de uma função antiga, conforme se depreende do estudo evolutivo, o caráter funcional dos aglomerados é bàsicamente o mesmo, o que mudou foi a estrutura da zona rural a que servem: esta passou a se caracterizar (em alguns casos com grande nitidez, em outros não) como "subúrbio de cunho rural" de São Paulo. Assim é,que ditos aglomerados se inscrevem num contexto areolar suburbano, sem encerrarem êles mesmos características de verdadeiros subúrbios: faltam-lhes as intensas relações com São Paulo,enquanto seu aspecto arcaico e a ausência de movimento em nada denotam a visinhança da grande cidade. Em quase tudo se assemelham aos mais modestos e provincianos lugarejos do Interior. Nos últimos anos , contudo, a situação tende a se modificar em alguns dêles, nos quais se prenuncia o desenvolvimento de funções e relações mais tìpicamente suburbanas, o que se denota através de uma ligação sempre mais intensa com São Paulo. É o caso de Cotia, Embu e Itapecerica da Serra. Em Embu algumas fábricas se implantaram no próprio aglomerado.

Cabe o epíteto de "subúrbio", aos aglomerados enunciados,enquanto conservarem as características apontadas mais acima? Trata-se de questão de discutível interêsse acadêmico; contudo em vista de não corresponderem as suas características ao consenso geral de subúrbio, convém evitar o têrmo.

V- Muitos aglomerados dos arredores de São Paulo funcionam como ponto de apôio da recreação campestre. Trata-se de atividade que tem por alvo principal certas porções de "subúrbios de cunho rural", mas que é freqüentemente polarizada por aglomerados pequenos ou médios.. Em muitos casos isto ocorre com bastante intensidade, marcando profundamente a estrutura, paisagem e vida dos aglomerados. Nestes se difundem: restaurantes ("recreios"), hotéis (em alguns casos), casas de campo (em alguns casos). Aos sábados, domingos e feriados os aglomerados em causa conhecem um movimento inusitado.

Tais aglomerados têm pois marcante função recreativa. Caracterizam-se desta forma: Tremembé, Interlagos, Eldorado, Riacho Grande, Ribeirão Pires, Cipó, Embu-Guaçu. Os três últimos são sui-generis, pois não atraem a população da Grande São Paulo, mas a da Baixada Santista. Os demais podem ser considerados"subúrbios recreativos" de São Paulo. Tremembé e Eldorado associam a função em foco com a residencial: no primeiro, esta é antiga, no segundo é mais recente. Em Ribeirão Pires a função recreativa, ligada a Santos, se associa areolarmente à residencial e industrial vinculada à Grande São Paulo. Em Riacho Grande a função recreativa é nìtidamente dominante,sendo secundada pela "prestação de serviços a subúrbios rurais" (ítem anterior).

Para se designar os subúrbios caracterizados pelas funções secundárias,alinhadas nos cinco ítens supra, empregue-se os adjetivos "militar", "hospitalar" e "recreativo", no caso dos ítens I, II e V. No caso dos ítens III e IV convém simplificar o designativo da função e empregar respectivamente: "Centro de serviços suburbano" e "centro de serviços rural", têrmos criticáveis, mas viáveis na falta do melhor.

Além das funções secundárias supra enunciadas, outras há ainda, menos vultosas. No capítulo anterior citamos o caso sui-generis de Cidade de Deus (porção de Osasco). Presidente Altino, através do grande pátio de triagem da Sorocabana, encerra importante papel na circulação ferroviária,que se associa geogràficamente (não tècnicamente) às funções industrial e residencial, ambas de vulto aí.

Há também o caso ainda não comentado de seminários teológicos protestantes, instalados em determinados subúrbios, não visando a população dêstes, mas o conjunto da Grande São Paulo. Tais estabelecimentos ocorrem em Rudge Ramos, Riacho Grande e Jandira. Uma vez que pertencem a igrejas protestantes de origem anglo-saxônica, é possível que tal localização corresponda a alguma tradição dos Estados Unidos, país em que os subúrbios são mais valorizados do que entre nós.

No tocante à diferenciação inter-suburbana - com vistas a uma classificação - cabe ainda salientar a oposição verificada entre subúrbio pròpriamente dito e cidade-satélite. Trata-se de uma distinção, que repousa em: a) tamanho, b) grau de organicidade e de complexidade estrutural interna, c) grau de auto-suficiência, sobretudo no tocante ao equipamento terciário.

Uma vez que tôdas as "cidades-satélites" de São Paulo como tais se caracterisaram durante o último período evolutivo por nós considerado, a discussão a respeito ficou agrupada no capítulo imediatamente anterior, razão pela qual a retomada do assunto se nos afigura dispensável, Convém, não obstante, relembrar, de modo suscinto alguns aspectos ligados às "cidades-satélites".

a) A cidade satélite se assemelha (embora não se iguale) em sua estrutura interna às cidades comuns, de correspondente dimensão.

b) A dicotomia "ser ou não ser" cidade satélite é artificial, pois há subúrbios que apresentam algumas de suas características. É sobretudo Guarulhos e Osasco que se nos afiguraram assim.

c) Há uma nítida diferença entre subúrbios contíguos ou próximos a São Paulo que apresentam características de "cidade-satélite", tais como São Caetano do Sul, Santo André e São Bernardo do Campo, de cidades sitas a maior distância, mas que igualmente se afiguram como "cidado-satélite": Mogi das Cruzes e Jundiaí. Além da diversidade verificada no tocante a intensidade de relações, existe a díspar evolução genética. As primeiras se desenvolveram como subúrbios, as últimas viram suas relações com São Paulo

se intensificar, quando já cidades. Daí a necessária distinção em "cidade-satélite interna" e "cidade satélite externa". São Bernardo do Campo cabe indiscutìvelmente na primeira categoria; não obstante encerra algumas características da segunda sub-categoria, sobretudo no tocante à sua evolução.

Saliente-se que o têrmo genérico de "subúrbio" pode ser sem dúvida, aplicado às "cidades-satélites internas", contudo tal não nos parece apropriado com relação às "cidades-satélites externas", pois estas, apesar das relações de cunho intra-metropolitano que mantém com São Paulo e seus subúrbios, mais se assemelham, em muitos de seus aspectos, a cidades do Interior (25) a elas semelhantes em tamanho - do que a autênticos subúrbios paulistanos. O afirmado se justifica sobretudo no caso de Jundiaí, cuja pró - pria caracterização como "cidade-satélite" de São Paulo se nos afigurou problemática,

O exame dos três ensaios de classificação de subúrbios de cunho urbano" aqui esboçada, apoiadas em diferentes caracterís ticas, torna patente a impossibilidade de elaborar uma classificação sintética - apoiada nas três - uma vez que não há suficiente correlação entre os vários aspectos analisados. De resto, parece-nos que ensaios de classificação, em Geografia - como talvez em outras ciências - mostram sua maior utilidade através da oportunidade de estudo analítico que ensejam, e dos paralelos que permitem traçar entre fatos similares em suas características gerais - revelando ora analogias, ora diferenças, aspectos muitas vêzes importantes para a melhor compreensão da estrutura global.

Os "subúrbios rurais"

As áreas rurais contíguas ao grande aglomerado urbano se distinguem das mais afastadas, por terem sido precìpua - mente organizadas em função da metrópole - para servi-la, o que se deu grandemente em função de iniciativas e capitais gera - dos na metrópole. Em correlação, as mencionadas áreas rurais encerram uma série de "usos do solo" (a que correspondem fun-

ções, atividades humanas e paisagens) também existentes alhures, mas que aqui se apresentam excepcionalmente concentradas e geogràficamente associadas. Vimos no estudo evolutivo (capítulos anteriores) de que modo o "meio rural" dos arredores paulistanos passo a passo se estruturou em função da cidade.

O fato é corriqueiro nas circunvizinhanças de grandes cidades; estas dependem de seus arredores rurais imediatos para uma série de coisas. Apesar de as modernas e aperfeiçoadas condições de transporte permitirem o suprimento em recursos alimentícios, água, matéria prima industrial, e energia elétrica a partir de grandes distâncias, é normalmente em suas imediações que a metrópole obtém boa parte destas necessidades. A vantagem da proximidade é óbvia. Veja-se o que diz Chabot no tocante ao abastecimento em hortaliças: "A facilidade do aprovisionamento ao longe através de transportes rápidos não suprimiu a vantagem dos gêneros colhidos na véspera ou de madrugada, trazidos bem frescos e sem grandes despesas" (26). Considere-se também o caso da água potável: para trazê-la de maiores distâncias requer-se a construção de meio especial de transporte (tubulações), dispendioso, o que apenas convém fazer quando não há possibilidade de obter o líquido nas imediações. Atente-se para o problema que tem neste particular a cidade de Los Angeles.

São também as visinhanças imediatas da cidade, que a população metropolitana prefere para a sua recreação campestre domingueira. Poderia fazê-lo mais longe, mas por que o faria se encontra o que procura às portas do aglomerado urbano? Note-se, que quando o paulistano procura recreação ao ar livre a maiores distâncias, o faz por procurar atrações que os arredores da cidade não oferecem (maiores altitudes, praia, caçadas) ou por ter ligações familiares no Interior.

Podemos pois dizer, que há uma estreita simbiose entre a metrópole e as áreas rurais mais próximas, caracterizadas pela organização e estrutura insinuadas. Não é exagêro afirmar-se que a metrópole em certo sentido depende de seus arredores rurais. Assim é, que os arredores rurais da cidade podem ser rotulados de "subúrbio" visando distinguí-los das áreas rurais sitas a maior distância, e que já não encerram mais as relações funcionais e a estrutura que caracterizam aquêles. É neste sentido que Georges Chabot fala em "banlieue maraichère e "banlieue-récreation" (27), que André Allix fala em "banlieues

de ravitaillement" e "banlieues du dimanche" (28), que geógrafos paulistas falam em "subúrbios agrícolas" (29). Como tais designações encerram, respectivamente, facetas isoladas dos arredores rurais de uma grande cidade, parece-nos conveniente o têrmo subúrbio de cunho rural, ou simplesmente subúrbio rural (30). Êstes subúrbios, ao lado da expansão metropolitana embrionária, caracterizam o "cinturão suburbano periférico", como se verá mais para a frente.

Vários são os "usos do solo" que caracterizam os subúrbios rurais. Como já se acenou, verifica-se estreita correlação entre a) "uso do solo", b) funções com relação à metrópole, c) atividades humanas e econômicas (ou a ausência delas) e d) paisagens. Vejamos quais as principais modalidades de "uso do solo" nos "subúrbios rurais" de São Paulo. Citaremos, a título de exemplificação, distritos em que cada qual ocorre de maneira conspícua:

1) Horticultura - extremamente difundida, caracterizando-se por assegurar o essencial do abastecimento da metrópole paulistana em hortaliças. O não desenvolvimento desta atividade - em escala satisfatória - no Rio de Janeiro fêz com que algumas zonas hortícolas do "cinturão suburbano periférico" de São Paulo conseguíssem penetrar naquêle mercado. É Mogi das Cruzes que se destacou neste particular.

As produções de várias hortaliças cultivadas nos subúrbios agrícolas de São Paulo correspondem a mais de metade da produção estadual: em 1963, a do repolho correspondia a 93,1%, a de alface a 88,6%, a de couve-flor a 61,6%, a de cenoura a 56,9% (vide quadro inserto no capítulo anterior). Ocorre certa especialização regional em produtos: Guarulhos (alface), Mairiporã (cenoura), Mogi das Cruzes (repolho) (Vide capítulo anterior). O japonês (e o nipo-brasileiro) constitue o elemento dominante a praticar a horticultura. Pequenos estabelecimentos constituem a regra; os fundos de vales e as baixas encostas são preferidas para a localização das hortas. Além dos municípios já referidos, que são os principais produtores, ainda merecem referência sobretudo os de Suzano, São Bernardo do Campo e Itapecerica da Serra.

2) Avicultura - igualmente muito difundida por tôda a região. Os ovos de galinha aqui produzidos correspondiam a 34,8%

da produção estadual em 1963 (vide capítulo anterior).Além dos ovos, a avicultura dos arredores paulistanos fornece frangos de corte ao consumo da Capital, achando-se às vêzes geogràficamente associada a matadouros avícolas. Por não dependerem de condições edáficas, e por constituírem as encostas bom sítio de implantação, encontramos granjas avícolas também em áreas de relêvo mais ou menos acidentado, e em áreas que por razões pedológicas não atraíram a horticultura (Linha Galvão Bueno e Vila Balneária em São Bernardo do Campo, por exemplo). Também esta atividade é explorada predominantemente por japonêses e nipo-brasileiros. A avicultura se traduz na paisagem pela presença de agrupamentos de vários galinheiros,consistentes de galpões cobertos,de formato alongado. As galinhas (e outras aves)criadas de acôrdo com preceitos técnicos modernos, em geral são de raça. As granjas geralmente são pequenas, mas também há alguns estabelecimentos grandes, o que não implica necessàriamente em grande área, dado o caráter extremamente intensivo desta atividade(31).

Destacam-se na avicultura os municípios de Mogi das Cruzes, Guarulhos, Suzano e São Bernardo do Campo, respectivamente 1º, 4º, 6º e 7º produtor do Estado, em 1963 (32).

3) Produções agro-pecuárias requintadas. Agrupamos neste tópico: a fruticultura de ameixas, caquis e pêssegos,a floricultura, a criação de cavalos de corrida, a criação intensiva de coelhos. Trata-se de atividades que têm certa importância nos arredores paulistanos, caracterizando algumas áreas.

A produção das aludidas frutas correspondia respectivamente a 94,3%, 57,4% e 43,0% da produção estadual em 1963(vide capítulo anterior). Mogi das Cruzes figura novamente como líder: é o único produtor de ameixa da região,e o maior produtor de caqui do estado. Com relação aos pêssegos, destaca-se o município da Capital, através da "Colônia" de Itaquera, sita no distrito homônimo. Esta é também grande produtora de caquis. A fruticultura focalizada repousa também no trabalho, iniciativa e capitais dos japonêses e seus descendentes. Neste particular esta atividade se relaciona com a horticultura e a avicultura.

A floricultura também é importante em algumas áreas. Além de pequenas chácaras dispersas um pouco por tôda a porção dos "subúrbios rurais" mais próxima a São Paulo, ela é praticada em alguns estabelecimentos maiores: Bonsucesso (Guarulhos),



Traço comum da paisagem nos "subúrbios rurais" da Grande São Paulo: as granjas avícolas. A retratada se situa no subdistrito Capela do Socorro entre Vila Remo e Riviera, junto à estrada do Guarapiranga, nas proximidades da represa dêste nome (foto do autor).



Nas proções dos arredores paulistanos onde o "cristalino" aflora, são comuns as pedreiras. A da foto se situa junta à estrada velha de Campinas, na altura de Perus - (foto do autor).

Grande da Serra localiza-se grande pedreira pertencente à Municipalidade de São Paulo, o que muito bem ilustra a relação entre a cidade e o "cinturão suburbano periférico".

A extração de areia, concentrada,como se disse,na várzea do Tietê, se desenvolve tanto a Oeste quanto a Leste da Capital. No primeiro setor, que parece ser o principal, a atividade integra os municípios de Osasco e Carapicuíba. Neste, a intensa extração chegou a produzir enormes escavações, autênticos "canyons" artificiais,que impressionam os viajantes. A Leste da Capital a extração de areia se processa no trecho extremamente largo da várzea do Tietê sito entre Guarulhos,ao Norte,e Engenheiro Goulart, Ermelino Matarazzo e São Miguel Paulista ao Sul (38).

Além das atividades aqui citadas, fornecedoras de produtos de consumo geral, o "cinturão suburbano periférico"de São Paulo encerra um extrativismo mineral estritamente relacionado com indústrias suburbanas. Já abordamos o assunto visto do ângulo oposto. Trata-se de jazidas de cerâmicas e indústrias afins (Mauá), calcáreo (Cajamar e Gato Preto), etc.

5) Silvicultura - Matas artificiais cobrem grandes extensões dos arredores paulistanos. Trata-se sobretudo de eucaliptais, extremamente difundidos por tôda a região, secundados pelos pinheirais (várias espécies de pinheiros), expressivos no distrito de Caieiras e porções limítrofes de distritos vizinhos.

Há expressivas plantações de eucaliptos em estabelecimentos precipuamente destinados a outras finalidades. É o caso de chácaras recreativas, onde os eucaliptais encerram função decorativa, sem que a finalidade comercial esteja ausente.De fato, comumente se assiste, nas áreas caracterizadas por tais chácaras, a derrubadas e conseqüente preparo de lenha. É o que se verifica, por exemplo, nas áreas de Eldorado (subdistrito de Santo Amaro e distrito de Diadema) e de Vila Balneária (distrito de São Bernardo do Campo).

Mas, as matas artificiais aparecem de modo muito mais significativo em algumas áreas, onde foram cultivadas em larga escala, em estabelecimentos devotados especìficamente a êste mister. É o caso da área compreendida entre São Paulo e Jundiaí, e que abrange importantes parcelas dos distritos de Cajamar, Jordanésia, Caieiras, Franco da Rocha e Jundiaí, principalmente.

Aí eucaliptais e pinheirais cobrem de modo contínuo grandes extensões, às quais conferem acentuada monotonia paisagística. A obtenção de lenha e de carvão constitue a finalidade de parte dos eucaliptais da área, como pudemos constatar entre Jordanésia e Caieiras, onde abundam os toscos fornos de carvão vegetal. Mas, o essencial de ditas matas se liga às indústrias da área. E esta a finalidade da "fazenda florestal" da Companhia Melhoramentos, que fornece toras para o fabrico do papel, função também desempenhada por numerosos eucaliptais. Já salientamos o fato ao tratar dos subúrbios industriais.

Para se aquilatar a expressão areolar dos eucaliptais nos arredores de São Paulo, podemos lançar mão de levantamento correspondente aos anos de 1958 a 1961, que já utilizamos no capítulo anterior, e que deve ser apreciado com ressalvas quanto a sua exatidão (39). Com os dados foi construído o quadro III, apresentado a seguir.

III. ÁREA COBERTA POR EUCALIPTAIS 1958/61

Municípios	Eucaliptais Ha	% da Superfície Municipal
Arujá	.....	.....
Barueri	.....	0
Caieiras	.....	.....
Cajamar	5.178,80	39,2
Cotia	1.398,76	3,3
Diadema	.....	.....
Embu	.....	.....
Ferraz de Vasconcelos	60,00	3,3
Franco da Rocha	3.500,00	18,6
Guarulhos	2.800,00	8,4
Itapecerica da Serra	2.008,60	1,9
Itapevi	.....	.....
Itaquaquecetuba	400,00	4,8
Jundiaí	28.000,00	36,5
Mairiporã	6.447,00	21,0
Mauá	.....	.....
Mogi das Cruzes	13.012,00	11,4
Osasco	.....	.....
Poá	40,00	2,6
Ribeirão Pires	.....	.....
Santana de Parnaíba	2.081,20	11,6
Santo André	2.912,00	16,0
São Bernardo do Campo	8.014,00	19,5
São Caetano do Sul	.....	.....
S.Paulo(Subpref.Sto.Amaro)	112,72	0,2
Suzano	1.440,00	8,6
Taboão da Serra	.....	.....

Fonte: "Levantamento por município das áreas florestadas e reflorestadas do Estado de São Paulo - 1958/59/60/61" (A Rural nº 484, pp.16/21).

Note-se que dois municípios: Jundiaí e Cajamar têm aproximadamente um terço de seu território coberto por eucaliptais! Em vários outros municípios os eucaliptais também cobrem grandes extensões, como o quadro revela.

6) Reservas florestais - Trata-se de matas(virgens, secundárias, ou artificiais) que por um motivo ou outro passaram ao domínio público - ou sob êle foram mantidas - e que foram e são conscientemente resguardadas. Temos as seguintes reservas:Jaraguá (distrito homônimo), Hôrto Florestal de Tremembé (subdistrito de Tucuruvi), Cantareira (subdistrito de Tucuruvi e distrito de Mairipòrã), Parque do Estado (subdistrito da Saúde), Serra do Mar (distritos de Paranapiacaba e Riacho Grande), Morro Grande (distrito de Caucaia do Alto).

O caráter suburbano destas reservas lhes é conferido:

a) por sua origem, em alguns casos, eis que protegem mananciais captados para o abastecimento d'água à cidade: Cantareira, Parque do Estado, Morro Grande.

b) No caso das mais próximas, por sua posição atual, eis que atingidos ou mesmo circundados pela expansão urbana (Hôrto Florestal do Tremembé, Parque do Estado).

c) Pela importante função recreativa que várias desempenham, eis que procuradas pela população paulistana para passeios e pique-niques (Hôrto Florestal, Cantareira, Parque do Estado).

d) Novamente no caso dos mais próximos, por encerrarem instalações funcionalmente vinculadas à cidade. O Parque do Estado abriga o Jardim Botânico, o Jardim Zoológico e o Instituto Astronômico. O Hôrto Florestal de Tremembé abriga palácio empregado na hospedagem de visitantes ilustres(40).

e) Ainda no caso dos mais próximos,pelo importante papel de "pulmões verdes" que desempenham com relação ao grande aglomerado urbano. Este papel se acentua no caso paulistano em função da extrema pobreza de áreas verdes , verificada no perímetro urbano.

f) No caso das reservas mais afastadas, a vinculação com a Grande São Paulo é caracterizada pelo papel que lhes está reservado em futuro não muito distante, face à intensa ex

pansão metropolitana, quando poderão assumir as funções hoje desempenhadas pelas reservas mais próximas.

7) Grandes reprêsas - Trata-se de obras hidráulicas ligadas tanto ao abastecimento de água, quanto de energia elétrica à cidade de São Paulo. As reprêsas constituem paisagem típica dos arredores paulistanos. As quatro principais são:

Guarapiranga (subdistrito de Capela do Socôrro e distritos de Parelheiros e Embu Guaçu).

Billings (ex-Rio Grande) (subdistritos de Santo Amaro e Capela do Socôrro, distrito de Diadema, São Bernardo do Campo, Parelheiros, Riacho Grande, Santo André, Riboirão Pires.

Rio das Pedras (distrito de Riacho Grande).

Rio Tietê (distritos de Santana de Parnaíba, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus).

As duas funções supra-enunciadas (abastecimento de água e energia hidro-elétrica) se acham por vêzes conjugadas. É o caso do reservatório de Guarapiranga. Construído para assegurar um abastecimento equilibrado de água à antiga usina hidro-elétrica de Parnaíba, continua a desempenhar importante papel regulador no sistema "São Paulo Light", mas simultâneamente contribue no abastecimento de água à cidade. A reprêsa Billings especìficamente construída para a obtenção de energia hidro-elétrica, passou de alguns anos a esta parte a assegurar o abastecimento de água ao "A.B.C." (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul).

O caráter suburbano destas reprêsas lhes é conferido pela proximidade, pelas citadas funções, como pelo papel que desempenham (a Guarapiranga e a Billings) na recreação do paulistano (esportes náuticos e pesca esportiva).

8) Recreação campestre (e náutica) - Como se tem insistido, os arredores paulistanos são procurados pela população da cidade para a recreação ao ar livre. Conseqüentemente, aos sábados, domingos e feriados vários "subúrbios rurais" despertam da quietude que os marca durante a semana, e regurgitam de gente e automóveis.

Parte desta recreação se desenvolve fora de estabelecimentos especializados. É o caso dos pescadores esportistas que a

campam às margens das reprêsas. As reservas florestais englobam pequenas porções que foram adaptadas à finalidade em foco, sendo dotadas de mesas, quiosques, sanitários. Alguns parques rústicos servem precìpuamente ao acolhimento domingueiro de visitantes citadinos: Parque Municipal de São Bernardo do Campo(distrito de Ricaho Grande), Parque Guarapiranga (subdistrito Capela do Socorro). Ao longo da Via Raposo Tavares ajardinaram-se alguns trechos lindeiros, que foram dotados de carramanchões para pique-niques.

Mas, afora as comentadas instalações rústicas, a recreação campestre (e náutica) conta com: chácaras recreativas, clubes de campo, clubes náuticos, restaurantes-recreios (41), etc. Trata-se de estabelecimentos que marcam profundamente a paisagem, quer pelos caprichosos jardins, quer por instalações especiais (piscinas, quadras de esporte), quer pelo estilo e requinte das edificações - completamente diferentes das casas de caipiras, ou de agricultores japonêses.

Tabuletas indicativas de chácaras e clubes de campo, numerosas nos entroncamentos de estradas, constituem outro traço ligado ao "uso do solo" focalizado. Tais tabuletas, bem como cartazes maiores, alertam ainda para a existência de loteamentos de chácaras recreativas. Trata-se, como vimos, de empreendimentos imobiliários de natureza especulativa, de resultado negativo, pois raramente preenchem suas finalidades, enquanto subtraem consideráveis extensões de terra a algum uso efetivo,e com certeza provocam o encarecimento fundiário. Felizmente a maior "febre" de tais loteamentos já passou.

Várias áreas se notabilizam na recreação campestre.Em têrmos de unidades administrativas: Mairiporã, Guarulhos, Arujá, Riacho Grande, São Bernardo do Campo, Parelheiros, Diadema, Itapecerica da Serra, Embu, Cotia, subdistritos paulistanos de Santo Amaro, Capela do Socorro e Tucuruvi (42).

As reprêsas de Guarapiranga e Billings concentram a recreação campestre, eis que possibilitam os esportes náuticos, enquanto em Mairiporã o ambiente serrano e o pretenso clima montanhês constituem o grande atrativo a explicar a concentração local de loteamentos, chácaras e clubes (43).

Os diferentes "usos do solo" caracterizadores dos subúrbios rurais de São Paulo, em poucos casos ocorrem isoladamente em determinada área; o mais comum é a associação e a interpenetração geográficas de vários dêles.

Analise-se o afirmado, inicialmente na escala de unidades administrativas. Constatar-se-á que quase tôdas são caracterizadas por mais de uma das várias formas apontadas de "uso do solo". Note-se que os mesmos topônimos foram repetidos no decorrer dos vários ítens. Assim, em Mairiporã se associam a horticultura, o fabrico de tijolos, a silvicultura, a reserva florestal, a recreação campestre. Em São Bernardo do Campo a avicultura, a reprêsa, a recreação campestre. Em Mogi das Cruzes a horticultura, a avicultura, a fruticultura. Em Cajamar a silvicultura e a extração mineral. Em outras unidades administrativas se verificam estas e outras associações.

Descendo-se à escala de áreas mais restritas, podemos encontrar algumas altamente especializadas. É o caso, por exemplo, da "Colônia" de Itaquera onde a fruticultura é nìtidamente predominante, quase exclusiva. É o caso de Vila Balneária (distrito de São Bernardo do Campo), como de resto de numerosas outras porções lindeiras às reprêsas Billings e Guarapiranga, quase totalmente devotadas à recreação campestre. Contudo, mesmo em escala local são numerosas as áreas "suburbanas rurais" que conhecem uma associação e interpenetração de diferentes modalidades de "uso do solo". Veja-se a margem da Via Raposo Tavares, por exemplo. Chácaras recreativas, "haras" e chácaras agrícolas aí se intercalam. Na "Linha Galvão Bueno" (município de São Bernardo do Campo), granjas de galinha se intercalam com chácaras recreativas e restaurantes campestres.

Cumpre notar, que as modalidades de "uso do solo" alinhadas sob nº 5 (Silvicultura), 6 (Reservas florestais) e 7 (Reprêsas) são as, que - por seu cunho extensivo - cobrem de modo contínuo maioros superfícies, as quais chegam a ser totalmente por elas caracterizadas.

Lembremos finalmente, que o "cinturão suburbano periférico" de São Paulo abriga ainda modalidades residuais de "uso do solo", que constituem reminescências de tempos passados, prémetropolitanos. Trata-se sobretudo da agricultura caipira, e da extração de madeiras e lenha de matas naturais e capoeiras. Em porções bastante periféricas do "cinturão suburbano periférico"



A cidade de Santana de Parnaíba, em si, quase não foi afetada pela expansão metropolitana de São Paulo, como outras fotos retratam. Não obstante, a ela justapôs-se geograficamente (mas não funcionalmente) um elemento ligado a São Paulo: trata-se do reservatório (fruto do represamento do rio Tiête), que integra o sistema hidro-elétrico de São Paulo (foto do autor).



Um pouco a leste de Santana de Parnaíba, verifica-se a interpenetração de dois elementos dos "subúrbios rurais" de São Paulo: a represa mencionada na foto anterior e os eucaliptos que caracterizam, não apenas esta parte do distrito de Santana de Parnaíba, mas também os de Cajamar, Jordanésia, Caieiras, Franco da Rocha e Jundiaí (Sul); (foto do autor).

ainda têm relativa expressão: distritos de São Lourenço da Serra, Caucaia do Alto, Santana de Parnaíba. Um caso interessante é o das granjas leiteiras, como se viu no capítulo anterior trata-se de atividade em expahsão na região - considerada em números absolutos - mas cuja importância face à produção estadual - já pouco significativa em 1940 - decae,e que conhece uma migração centrífuga rumo à periferia do "cinturão": Mogi das Cruzes , Cotia, Jundiaí e outros municípios.

Em função do mencionado cunho residual, e pelo fato de ocorrerem de modo mais pronunciado alhures, as aqui referidas modalidades de "uso do solo" não podem ser consideradas como caracterizadoras de "subúrbios rurais".

O dimensionamento areplar exato das várias modalidades de "uso do solo" - caracterizadoras ou remanescentes - de "subúrbios rurais" poderia ser efetuado através da restituição e interpretação de fotografias aéreas, com o devido contrôle de campo. Tal procedimento permitiria ainda um conhecimento mais exato das várias formas de associação e interpenetração dos "usos de solo" considerados. Assim seria possível a identificação e delimitação de áreas caracterizadas por determinada homogeneidade, ou por determinada associação (e ou interpenetração). Trata-se de tarefa demorada e exaustiva, que cabe em pesquisa especìficamente devotada aos "subúrbios rurais". Fica consignada a sugestão.

A disposição geográfica dos subúrbios: "zonas de urbanização".

Temos procurado abordar de modo analítico os subúrbios, com o propósito de distingui-los uns dos outros, de acôrdo com vários aspectos. Cabe agora intentar a síntese. Vejamos como cidade e subúrbios se dispoem espacialmente, compondo o mosaico da Grande São Paulo.

Para tanto o mapa de "Área Edificada", que construímos através da restituição de mosaicos aerofotogramétricos (coadjuvada pelo manuseio das próprias fotografias), constitue o recurso essencial. O mapa em papel transparte "Divisão político-administrativa", superposto ao supra-citado, nos permite avaliar a disposição da área edificada (cidade e "subúrbios de cunho urbano") enquadrada em distritos e municípios. As tabelas IV e V, e os ma

pas da distribuição da população por pontos, permitem a adição do contexto demográfico. Optamos pelo ano de 1960 para podermos utilizar dados censitários; apesar das aparentes imperfeições do último recenseamento, preferimo-lo às estimativas por ser mais completo: estas não descriminam a população por distritos (salvo os do município da Capital), nem em "urbana"e"rural",como faz o Censo ,que ainda computa a população agrícola. Infelizmente a descriminação censitária em "população urbana" e "população rural" se revelou de utilidade um tanto limitada, pois constataram-se grandes aberrações em vista da realidade patente. Veja-se na tabela IV os grandes contingentes rurais (e respectiva participação na população distrital) atribuídas a Diadema e Osasco.No entanto, trata-se de distritos em que áreas e populações verdadeiramente rurais são residuais e insignificantes. Compare-se estas cifras com a população rural atribuída a Guarulhos, distrito - êste sim - com importante área rural! O absurdo torna-se nítido. A comentada falha repousa provàvelmente nos critérios díspares de delimitação do perímetro urbano, bem assim em sua não atualização face ao acelerado desenvolvimento. Não obstante, a distinção da população em "urbana" e "rural" pode, como se verá, ser empregada - com os devidos cuidados - em algumas apreciações e dimensionamentos.

IV. DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO - 1960

Grupos	(Subdistrito) Distrito	População total+	Área Km²++	Hab./ Km²	População urbana+	% urbana/ total	População rural+
A	(Sé)	8.892	1,65	5.389	8.892	100	-
	(Santa Efigênia)	47.318	3,19	14.833	47.318	100	-
	(Liberdade)	55.951	3,19	17.539	55.951	100	-
	(Bela Vista)	57.906	2,99	19.366	57.906	100	-
	(Consolação)	51.771	3,60	14.380	51.771	100	-
	(Santa Cecília)	60.586	2,88	21.036	60.586	100	-
	(Bom Retiro)	26.494	2,57	10.308	26.494	100	-
	(Brás)	64.061	4,63	13.836	64.061	100	-
	(Moóca)	42.852	4,32	9.919	42.852	100	-
	(Cambuci)	49.970	3,30	15.142	49.970	100	-
	(Aclimação)	44.292	2,99	14.813	44.292	100	-
	(Cerqueira César)	32.085	2,16	14.854	32.085	100	-
	(Perdizes)	91.438	8,24	11.096	91.438	100	-
	(Barra Funda)	32.500	4,74	6.856	32.500	100	-
	(Pari)	46.227	5,46	8.466	46.227	100	-
	(Belènzinho)	63.242	6,18	10.233	63.242	100	-
	(Alto da Moóca)	125.475	9,37	13.391	125.475	100	-
	(Vila Mariana)	77.007	8,96	8.594	77.007	100	-
	(Indianópolis)	54.800	7,62	7.191	54.800	100	-
	(Jardim Paulista)	80.286	8,65	9.281	80.286	100	-
	(Jardim Américica)	50.133	5,66	8.857	50.133	100	-
	(Vila Madalena)	46.241	5,35	8.643	46.241	100	-
	(Casa Verde)	104.359	10,91	9.565	104.359	100	-
	(Vila Maria)	99.018	11,53	8.587	99.018	100	-
	(Penha de França)	149.179	22,96	6.497	130.678	88	18.501
	(Vila Matilde)	81.339	14,62	5.563	57.931	71	23.408
	(Tatuapé)	249.612	31,40	7.949	210.289	84	39.323
	(Vila Prudente)	197.945	34,59	5.722	141.719	72	56.226
	(Ipiranga)	156.986	15,44	10.167	148.295	94	8.691
	(Saúde)	213.694	39,43	5.419	206.310	97	7.384

	(Ibirapuera)	99.784	35,52	2.809	89.164	90	10.000
	(Santo Amaro)	109.263	107,48	1.616	63.844	58	45.419
	(Butantã)	79.964	51,68	1.547	37.280	47	42.684
	(Lapa)	107.703	23,80	4.508	107.703	100	-
	(Pirituba)	75.137	28,82	2.606	64.696	86	10.441
	(Nossa Senhora do Ó)	133.712	33,25	4.021	79.139	59	54.573
	(Santana)	166.597	39,64	4.202	161.707	97	4.890
	(Tucuruvi)	223.442	89,47	2.497	200.629	90	22.813
	Ermelino Matarazzo	71.916	25	2.877	52.969	74	18.947
	Guarulhos	101.273	334	303	77.980	77	23.293
	São Caetano do Sul	114.421	11	10.401	114.039	100	382
	Santo André	242.210	83	2.918	230.196	95	12.014
B	(Capela do Socorro)	28.503	143	199	16.650	58	11.853
	São Miguel Paulista	65.992	39	1.692	39.644	60	26.348
	Itaquera	33.570	58	579	17.700	53	15.870
	Guaianazes	24.689	68	363	14.158	57	10.531
	São Bernardo do Campo	79.930	134	596	61.645	77	18.245
	Diadema	12.308	32	385	1.315	11	10.993
	Taboão da Serra	7.173	20	359	2.809	39	4.364
	Osasco	116.240	71	1.643	36.246	31	79.994
C-1	Jaraguá	9.817	36	273	3.631	37	6.186
	Perus	9.266	57	163	6.785	73	2.481
	Caieiras	9.405	104	90	2.959	31	6.446
	Franco da Rocha	25.376	143	177	11.315	45	14.061
	Francisco Morato	2.554	45	57	1.591	62	963
	Campo Limpo	4.181	84	50	2.293	55	1.888
	Várzea Paulista	5.545	36	154	1.722	31	3.823
	Jundiaí	105.335	452	233	79.536	76	25.799
C-2	Itaquaquecetuba	11.456	83	138	6.952	61	4.504
	Ferraz de Vasconcelos	10.167	18	565	9.926	98	241
	Poá	16.591	35	474	10.419	93	6.172
	Suzano	26.332	167	158	11.935	45	14.397
	Jundiapeba	2.912	80	58	710	24	2.202
	Brás Cubas	7.115	36	198	4.561	64	2.554
	Mogi das Cruzes	72.618	215	234	63.748	87	8.870

C-3	Mauá	25.964	67	432	14.128	49	14.796
	Ribeirão Pires	13.822	62	207	8.996	70	3.926
	Rio Grande da Serra	3.955	31	128	1.204	30	2.751
	Paranapiacaba	2.937	59	30	1.509	51	1.428
C-4	Carapicuíba	14.391	6	2.482	14.632	98	259
	Aldeia	1.937	11	176	449	23	1.488
	Barueri	14.734	50	295	13.821	94	913
	Jandira	2.047	22	93	1.110	54	937
	Itapevi	10.182	88	116	4.630	45	5.552
D	Mairiporã	12.842	307	42	2.270	18	10.572
	Arujá	5.758	96	60	1.178	20	4.580
	Juneba	4.428	45	98	579	13	3.849
	Riacho Grande	2.481	277	9	573	23	1.908
	Parelheiros	8.097	391	21	527	7	7.570
	Embu Guaçu	4.773	171	28	1.378	29	3.395
	Itapecerica da Serra	11.772	136	87	1.538	13	10.234
	Embu	5.041	50	101	1.133	22	3.908
	Cotia	13.125	222	59	3.113	24	10.012
	Caucaia do Alto	2.734	177	15	145	5	2.589
	São João Novo	2.655	76	35	773	29	1.877
	Santana de Parnaíba	5.244	179	29	1.467	28	3.777
	Cajamar	6.438	132	49	1.822	28	4.616

Fonte - + Recenseamento de 1960 - Sinopse preliminar do Censo Demográfico
++ Departamento de Estatística da Secretaria de Economia e Planejamento (subdistritos) e Instituto Geográfico e Geológico(distritos).

V. POPULAÇÃO AGRÍCOLA - 1960

Grupo	MUNICÍPIO	POPULAÇÃO TOTAL+	POPULAÇÃO AGRÍCOLA++	%+++
A	SÃO PAULO-OSASCO	3.825.351	5.524	0,14
	GUARULHOS	101.273	2.303	2,27
	SÃO CAETANO DO SUL	114.421	11	0,00
	SANTO ANDRÉ	245.147	317	0,13
B	SÃO BERNARDO DO CAMPO	82.411	764	0,93
	DIADEMA	12.308	313	2,54
	TABOÃO DA SERRA	7.173	44	0,61
C-1	CAIEIRAS	9.405	258	2,74
	FRANCO DA ROCHA	27.930	175	0,63
	JUNDIAÍ	118.874	4.644	3,91
C-2	ITAQUAQUECETUBA	11.456	128	1,12
	FERRAZ DE VASCONCELOS	10.167	244	2,40
	POÁ	16.591	341	2,06
	SUZANO	26.332	3.212	12,20
	MOGI DAS CRUZES	100.194	6.272	6,26
C-3	MAUÁ	28.924	261	0,90
	RIBEIRÃO PIRES	21.205	487	
C-4	BARUERI	31.562	678	2,30
	ITAPEVI	10.182	72	0,71
D	MAIRIPORÃ	12.842	1.183	9,21
	ARUJÁ	5.758	858	14,90
	ITAPECERICA DA SERRA	24.889	5.110	20,53
	EMBU	5.041	274	5,44
	COTIA	17.906	1.705	9,52
	SANTANA DE PARNAÍBA	5.244	792	15,10
	CAJAMAR	6.438	199	3,09

Fonte: Recenseamento do Brasil 1960: Sinopses preliminares: + Censo Demográfico, ++ Censo Agrícola. As cifras correspondem ao pessoal ocupado nos estabelecimentos.

Observação: +++ A população agrícola foi relacionada à população total, por não ter sido publicado o dado referente à população ativa.

Analisando o mapa "Área Edificada" e os mapas "Distribuição da População", bem como os quadros retro-apresentados, podemos distinguir zonas individualizadas pela disposição, extensão e magnitude da "área edificada". Chamemos a estas zonas de zonas de urbanização.

Partindo do centro para a periferia, temos inicialmente um núcleo, em que a área edificada se apresenta de forma compacta e contínua. Chamêmo-lo de núcleo de urbanização compacta e contínua.

O mapa de "área edificada" num exame mais atento revela que seu caráter monolítico é comprometido em seu conjunto pela várzea do rio Tietê, que representa não desprezível solução de continuidade. Por outro lado, em sua periferia, o "núcleo" apresenta um contôrno irregular, fazendo com que algumas porções assumam nítido caráter de apêndice. Entre os casos mais expressivos estão exatamente - e por incrível coincidência - as porções do "núcleo" sitos em municípios vizinhos: Guarulhos e São Caetano do Sul - Santo André.

Em pleno domínio do "núcleo" aparecem algumas ilhas de área não edificada e nem sequer aproveitada para qualquer fim urbano (salvo no tocante à localização de favelas). É o caso, por exemplo, da gleba compreendida entre as ruas Vergueiro e Santa Cruz, de outra sita entre Vila Prudente e o Jardim Independência, e de parte da antiga chácara do Regente Feijó, na Água Rasa (44). Trata-se de áreas, que, por um motivo ou outro, não foram loteadas, conservando-se como terrenos baldios, sem nenhuma serventia para a cidade.

O "núcleo de urbanização compacta e contínua" engloba integralmente 24 dos 39 subdistritos paulistanos existentes em 1960, e parcialmente outros 14. Os primeiros 24 são aquêles que no quadro IV figuram no topo do "grupo A" (do Sé a Vila Maria); os 14 demais são os que seguem na referida esquematização (de Ponha do França a Tucuruvi) (45). Dos subdistritos de 1960, apenas o de Capela do Socorro está inteiramente fora do "núcleo". Dos novos subdistritos criados em 1964, êste seria o caso do de Jaguará, desmembrado de Pirituba.

Fora dos limites do distrito de São Paulo, o "núcleo" engloba nìtidamente a maior parte do distrito de Ermelino Matarazzo, integrante do município de São Paulo. Através de apêndices, o núcleo engloba: a) a totalidade do distrito único do muni

cípio de São Caetano do Sul, b) a maior parte do distrito-sede do município de Santo André, c) a maior parte da área edificada do distrito-único do município de Guarulhos; trata-se, não obstante, apenas de pequena porção do referido distrito, dada a sua grande extensão, eis que não conheceu subdivisões nos últimos tempos.

Das porções do "núcleo" que extravasam os limites do distrito de São Paulo, a compreendida no distrito de Ermelino Matarazzo é a mais nìtidamente fundida e integrada à cidade (veja-se o mapa "Área Edificada"). A divisa interdistrital é "antecedente". A urbanização local não contou com nenhuma polarização forte, eis que originaria em sua maior parte de "subúrbios-ônibus" e "subúrbios-loteamento". A estação "Comendador Ermelino" que deu nome ao distrito (que resultou de desmembramento do São Miguel Paulista) apenas polarizou o desenvolvimento de suas vizinhanças imediatas. Não há nenhum sentimento comunitário entre os habitantes das várias porções do distrito. Não obstante, do ponto de vista oficial, tôda a porção do "núcleo" integrante do referido distrito não faz parte da cidade de São Paulo, pois dentro do mencionado critério, apenas o perímetro urbano dos distritos-sede são considerados cidade (46). Do ponto de vista geográfico, contudo, não cabe tal distinção.

O "núcleo de urbanização compacta e contínua" se caracteriza, como é óbvio por apresentar grande efetivo populacional, correlato a elevada densidade demográfica. Em 1960, se considerarmos a população apurada como "urbana" das várias unidades administrativas componentes, temos para o "núcleo" a população de 3.517.295 habitantes. A densidade demográfica oscila entre 5.389 habitantes por quilômetro quadrado (Sé) e 21.036 (Santa Efigênia) nas unidades inteiramente compreendidas no "núcleo". Estes valôres-limite caem - é natural - nos subdistritos e distritos não inteiramente incluídos. Sem considerarmos Guarulhos, que pelo motivo supra-mencionado constitue exceção, temos as seguintes cifras: 1.016 (Santo Amaro) como mínima, e 10.167 (Ipiranga) como máxima.

Observando o mapa "Área edificada", vemos que o "núcleo de urbanização compacta e contínua" é circundado por um cinturão de fragmentos de área edificada, que ao lado de numerosos

loteamentos - se intercalam com áreas não edificadas. Chamemos a êste cinturão de cinturão de urbanização intercalar. O mesmo se desenvolve de modo conspícuo em todos os quadrantes, menos a Norte e Nordeste, onde é mal caracterizado, chegando a inexistir na altura de Guarulhos. Nesta área a "cidade",por assim dizer,toca o "campo" quase que diretamente. É aí que se situa a grande barreira física à expansão de São Paulo,que é a Serra da Cantareira, disposta perpendicularmente aos eixos de expansão.Os numerosos fragmentos de área edificada correspondem aos mais diferentes tipos de subúrbio.

A intercalação de aspectos urbanos com áreas não urbanizadas - característica individualizadora do cinturão - constitue o seu traço mais marcante. Percorrendo-se a região,a intercalação se afigura nítida pela sucessão de paisagens no trajeto, e pela vista que se descortina dos pontos elevados.

Acham-se compreendidas nesta área:

a) as porções urbanizadas periféricas,dos 14 subdistritos cujas partes mais expressivas de área edificada integram o "núcleo de urbanização compacta e contínua" (quadro A, de Penha de França a Tucuruvi). Idem, dos distritos Ermelino Matarazzo e Santo André.

b) a quase totalidade dos distritos de São Miguel Paulista, Diadema, Taboão da Serra e Osasco.

c) as porções urbanizadas dos distritos de Itaquera, Guaianazes, São Bernardo do Campo, e do subdistrito paulistano de Capela do Socorro.

d) a porção do distrito de Mauá, correspondente a Capuava.

As unidades administrativas que estão mais nìtidamente no âmbito do "cinturão de urbanização intercalar" (ítens b e c), em função da característica dêste, se notabilizam por encerrarem uma pluralidade de aglomerados suburbanos. Esta pluralidade se apresenta de diferentes maneiras. Nos distritos de São Miguel Paulista, Itaquera e São Bernardo do Campo verifica-se marcante dualidade: dois subúrbios bastante grandes, comparáveis em extensão. Trata-se, respectivamente de São Miguel Paulista - Itaim (E.F.C.B.), Itaquera - Cidade São Mateus e Rudge Ramos - São Bernardo do Campo. Já o distrito de Osasco se notabiliza pela presença de um grande aglomerado (Osasco) nìtidamente hegemô



Aspecto típico do "cinturão de urbanização intercalar" (Piraporinha). Uma antiga chácara recreativa, por ora resistente à especulação imobiliária, circundada por casas residenciais suburbanas. Note-se ainda tabuleta indicativa de uma fábrica (foto do autor).



Paisagem típica do "cinturão de urbanização intercalar": núcleos residenciais e fábricas em meio a glebas sem nenhum aproveitamento, ou com formas residenciais de "uso do solo", como o eucaliptal à direita. A parte mais próxima do observador integra o município de Diadema, a mais afastada o de São Bernardo do Campo, revelando o caráter "antecedente" das divisas intra-metropolitanas (foto do autor).





Mais duas vistas do "cinturão de urbanização intercalar", retratando a paisagem típica que êste encerra. Ambas as fotos foram propositalmente tiradas em áreas recortadas por divisas inter-municipais "antecedentes". Foto de cima - primeiro plano: município de Santo André, fundo (onde se situam as fábricas): município de São Bernardo do Campo. Foto de baixo: município de Santo André (primeiro plano), município de Mauá (segundo plano à direita) município de São Paulo, Jardim Santa Adélia (fundo à esquerda). O posto de gasolina visível na foto mui expressivamente se denomina " 3 Divisas" (fotos do autor).

nico, circundado a Oeste, Norte e Nordeste por menores (Quitaúna, Baronesa-Helena Maria, Jardim Piratininga, Presidente Altino, etc.). Por sua vez, Diadema, Capela do Socorro e Taboão da Serra se destacam neste particular pela presença de numerosos pequenos núcleos. Aliás, a porção sul-sudoeste do "cinturão" (compreendendo ainda porção dos subdistritos de Santo Amaro e Butantã) é caracterizada por acentuada pulverização da área edificada.

Tomemos novamente as unidades administrativas mencionadas nos ítens b e c para apreciar a densidade demográfica do "cinturão de urbanização intercalar" (grupo B do quadro IV). Esta oscila entre 199 habitantes por quilômetro quadrado (Capela do Socorro) e 1.692 (São Miguel Paulista). Veja-se o quanto as densidades são inferiores às do "núcleo de urbanização compacta e contínua". Podemos estimar que a população do "cinturão de urbanização intercalar" tenha estado por volta de 700.000 habitantes em 1960 (47).

As áreas não urbanizadas do "cinturão de urbanização intercalar" não constituem "subúrbios rurais" dos mais autênticos. Notamos aí chácaras hortícolas, chácaras recreativas e outros estabelecimentos caracterizadores de "subúrbios rurais", mas êstes freqüentemente têm cunho residual e aspecto deteriorado (caso das chácaras recreativas). As hortas comerciais, em geral, se implantam aí em terrenos arrendados, enquanto as chácaras recreativas - de modo geral - são conservadas até o momento em que boa oportunidade especulativa interesse seus proprietários pelo respectivo loteamento. Grandes extensões de terra aguardam tal oportunidade sem nenhuma utilização presente: glebas armas são comuns no "cinturão de urbanização intercalar". Dentre as atividades econômicas rurais a avicultura - não carente de grandes extensões de terra - acha-se razoàvelmente difundida no "cinturão de urbanização intercalar".

As porções setentrionais das reprêsas Billings e Guarapiranga penetram no "cinturão", e em suas margens vemos numerosos subúrbios residenciais operários (sobretudo junto à Guarapiranga) - funcionalmente desvinculados da reprêsa - que se alternam com áreas de chácaras recreativas e iate-clubes. Aqui, as chácaras, face à atração exercida pela reprêsa, mostram maior capacidade de permanência.

Por sua vez, a reserva florestal "Parque do Estado" com-

preendido entre o "núcleo" e o "cinturão" já tem quase o caráter de parque urbano.

Do "cinturão de urbanização intercalar" se destacam quatro tentáculos, comandados pelas ferrovias radiais extra-regionais antigas, tentáculos êsses caracterizados pela sucessão de aglomerados pouco distanciados entre si. Chamemô-los eixos de urbanização em colar. Os mesmos se diferenciam nìtidamente das áreas confinantes, nas quais os aglomerados são raros. É escusado dizer que os vários aglomerados (fragmentos de área edificada, "subúrbios de cunho urbano") dos eixos, correspondem em sua quase totalidade a "subúrbios-estação". Temos insistido bastante neste trabalho a propósito do papel das ferrovias com relação ao desenvolvimento suburbano. Alguns núcleos menores se desenvolveram um tanto quanto apartados da ferrovia, mas apoiados em "subúrbios-estação": Vila Serpa em Caieiras, Vila Dirce e Aldeia de Carapicuíba em Carapicuíba. Os dois últimos citados correspondem ao mais expressivo caso de desenvolvimento suburbano perpendicular, verificado no domínio dos "eixos de urbanização em colar".

Os quatro "eixos" diferem entre si. Já chamamos a atenção sôbre fatos correlatos, ao estudar a evolução. Agora importa reconhecer outra distinção, que opõe os eixos da linha Jundiaí e da Central aos outros dois. Os dois primeiros atingem, ambos, cidades antigas - Jundiaí e Mogi - as quais sem nunca terem sido autênticos subúrbios se desenvolveram em "cidades satélites externas". As mesmas se destacam por sua extensão e população, dos demais aglomerados dos respectivos "eixos". Com efeito, aos 79.536 habitantes da cidade de Jundiaí contraponha-se os 11.315 da "cidade" de Franco da Rocha, aglomerado que se lhe segue em tamanho. O mesmo diga-se quanto a Mogi (63.748 habitantes) comparada com Susano (11.935). Além disto, nota-se um hiato em ambos os eixos - entre os aglomerados mais próximos a São Paulo e os imediatos a ditas cidades satélites. O mapa "Área Edificada" num exame mais atento revela-o; os dados demográficos (e respectivo mapa) corroboram-no. No eixo da linha Jundiaí o hiato situa-se entre Francisco Morato e Campo Limpo, por sinal área cortada por pequena barreira orográfica: a serra do Botujuru. Aí os núcleos são mais afastados entre si e densida-

des demográficas bastante baixas (57 e 50 habitantes por quilômetro quadrado) separam áreas mais populosas: Franco da Rocha ao Sul, com 177, e Várzea Paulista, ao Norte, com 154 habitantes por quilômetro quadrado. No eixo da Central o hiato situa-se no distrito de Jundiapeba, que abriga o menor aglomerado do eixo (710 habitantes), e cuja densidade de 58 habitantes por quilômetro quadrado se interpõe entre as de 158 e 198 correspondentes a Suzano e Brás Cubas, respectivamente. Retenha-se o fato, que será retomado adiante, pois ao hiato corresponde o limite da zona de relações intra-metropolitanas mais intensas e diretas de um lado, e de zona sob mais acentuada influência da "cidade satélite externa" de outro.

Nos dois outros eixos não ocorre o fato exposto: o eixo da Sorocabana termina em Cimenrita, "subúrbio essencialmente industrial", que corresponde a uma fábrica de cimento e respectiva vila operária. O outro eixo, o da linha Santos (da Santos-a-Jundiaí) curiosamente também termina em aglomerado de tal natureza: a Vila Elelor.

Com excessão parcial do eixo da Sorocabana, a maioria dos "subúrbios-estação" dos "eixos" são sedes de distrito. Em função dos desmembramentos que a isto conduziram, os distritos assumiram - de modo geral - formato alongado, esquemàticamente perpendicular ao eixo: Jaraguá, Perus, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Várzea Paulista, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano, Jundiapeba, Brás Cubas, Mogi das Cruzes, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra. Assim sendo, os "eixos" apenas ocupam uma faixa relativamente exígua da maioria dos distritos abrangidos. Não é de estranhar, portanto, que as densidades demográficas dos mesmos sejam baixas. O caso de Carapicuíba, com seus 2.482 habitantes por quilômetro quadrado é inteiramente excepcional, pois em sua delimitação de 1960 o distrito em foco se circunscrevia pràticamente ao perímetro urbano. Do resto, as densidades (deixando de lado as correspondentes aos mencionados hiatos, e o caso também excepcional de Paranapiacaba) oscilam entre 90 (Caieiras) e 565 habitantes por quilômetro quadrado (Ferraz de Vasconcelos). Veja-se, a propósito, os "grupos" C-1 a C-4 no quadro IV, inclusive no tocante à relação completa dos distritos componentes de cada eixo, enumerados na seqüência geográfica.

Como fizemos com relação ao "cinturão de urbanização

intercalar" procuramos estimar a população dos" eixos de urbanização em colar". Eis o resultado (correspondente, como os dados de densidade, ao ano de 1960) em número de habitantes:

Eixo da linha Jundiaí		
Jaraguá-Francisco Morato:	35.300	123.100
Campo Limpo-Jundiaí:	87.800	
Eixo da Central		
Itaquá e Ferraz-Suzano:	46.800	118.200
Jundiapeba-Mogi:	71.400	
Eixo da linha Santos (da E.F.S.J.)		31.200
Eixo da Sorocabana		37.600 (48)

Temos então para o conjunto dos "eixos" o seguinte resultado: 150.900 habitantes, sem contar os trechos comandados pelas duas "cidades satélites externas", e 310.100, incluindo-os.

Circundando o "cinturão de urbanização intercalar" temos o cinturão suburbano periférico, descontínuo, uma vez que é cortado pelos quatro "eixos de urbanização em colar". O "cinturão suburbano periférico" se caracteriza, por um lado, através dos "subúrbios rurais", que aí se concentram. Por outro lado, o "cinturão suburbano periférico" se caracteriza por constituir área de expansão embrionária da metrópole.

O último fato se traduz por vários aspectos. Ocorrem no "cinturão suburbano periférico" diversos pequenos "subúrbios de cunho urbano", que contudo ainda se perdem em meio ao "campo" nìtidamente dominante. Loteamentos residenciais destinados à classe operária (em sua maioria) constituem embriões de futuros núcleos suburbanos, vocação que muitos já demonstram através de não desprezível ocupação inicial. Fábricas isoladas também ocorrem em meio ao "campo". Antigos aglomerados passam paulatinamente a adquirir vinculações de cunho suburbano com a metrópole.

Os comentados elementos de "cunho urbano" se concentram sobretudo ao longo de três eixos rodoviários, onde se dispoem em colar. Chamemos a êstes eixos de urbanização embrionária". São os seguintes:

VI. CIRÇULAÇÃO DE PESSOAS - 1960/1965

Grupo	Distritos (1960)	a	b	c	d	e	f	g	h	i
A	Ermelino Matarazzo	27'	29	2.903	4,0	.....	907	885	97,6%	....
	Guarulhos	57'	19	4.810	4,7	.....	1.092	1.086	99,5%	95,6%
	São Caetano do Sul	23'	61	13.190	11,4	73,7%	2.088	1.671	80,0%	68,0%
	Santo André	35'	66	26.411	10,8	78,0%/93,1%	1.543	719	46,2%	26,6%
B	São Miguel Paulista	33'	29	9.739	14,8	.....	690	586	84,9%	.....
	Itaquera	30'	43	6.766	20,1	.....	670	522	77,9%	.....
	Guaianazes	41'	34	3.773	15,2	.....	192	179	93,2%	.....
	S.Bernardo do Campo	-	-	-	-	-	868	426	49,0%	45,0%
	Diadema	-	-	-	-	-	371	371	100,0%	83,5%
	Taboão da Serra	-	-	-	-	-	499	499	100,0%	.....
	Osasco	30'	37	14.381	12,3	80,3%/86,5%	1.045	1.045	100,0%	85,5%
C-1	Jaraguá	25'	18	1.679	12,0	93,8%	185	185	100,0%	.....
	Perus	31'	18	3.312	37,4	89,2%	165	165	100,0%	.....
	Caieiras	36'	15	2.057	21,8	74,5%/76,6%	32	25	78,1%	.....
	Franco da Rocha	41'	15	3.282	12,8	79,0%/80,1%	32	25	78,1%	.....
	Francisco Morato	47'	15	947	37,0	69,8%/72,3%	-	-	-	-
	Campo Limpo	58'	7	1.137	27,1	48,7%	16	-	0,0%	0,0%
	Várzea Paulista	65'	7	283	5,1	46,5%	16	-	0,0%	0,0%
	Jundiaí	70'	7	2.664	2,5	69,3%	16	-	0,0%	0,0%
C-2	Itaquaquecetuba	49'	22	1.796	15,6	.....	99	95	96,0%	11,6%
	Ferraz de Vasconcelos	49'	28	2.460	24,1	.....	76	72	94,7%	36,6%
	Poá	54'	50	3.697	22,2	.....	76	72	94,7%	20,7%
	Suzano	62'	29	2.782	10,5	.....	63	40	63,4%	23,0%
	Jundiapeba	69'	29	739	25,3	.....	66	40	60,6%	.....
	Brás Cubas	-	29	549	9,1	.....	120	40	33,3%	.....
	Mogi das Cruzes	78'	29	4.457	6,0	.....	120	40	33,3%	21,3%
C-3	Mauá	41'	32	4.776	16,4	58,0%/82,0%	461	320	69,2%	12,5%
	Ribeirão Pires	49'	14	1.315	10,1	21,0%/48,6%	132	108	82,0%	14,1%
	Rio Grande da Serra	55'	12	510	12,9	21,0%/43,1%	10	-	0,0%	0,0%
	Paranapiacaba	67'	12	892	30,4	21,0%/42,5%	10	-	0,0%	0,0%
C-4	Carapicuíba	43'	37	4.114	27,6	76,9%	230	210	91,3%	43,3%
	Aldeia	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barueri	53'	27	4.775	32,3	56,9%/69,6%	79	79	100,0%	38,6%
	Jandira	69'	22	661	32,2	42,5%/76,0%	35	35	100,0%	.....
	Itapevi	73'	22	3.100	30,4	52,0%	3	3	100,0%	24,0%

D	Mairiporã	-	-	-	-	-	16	13	81,0%	81,0%
	Arujá	-	-	-	-	-	8	8	100,0%	20,6%
	Iupeba	-	-	-	-	-	14	-	0,0%	0,0%
	Riacho Grande	-	-	-	-	-	27	10	37,0%	35,3%
	Parelheiros	87'	4	105	1,2	.....	43	43	100,0%	.....
	Embu Guaçu	-	-	-	-	-	24	24	100,0%	.....
	Itapecerica da Serra	-	-	-	-	-	111	111	100,0%	.....
	Embu	-	-	-	-	-	73	73	100,0%	.....
	Cotia	-	-	-	-	-	66	63	95,5%	84,1%
	Caucaia do Alto	-	-	-	-	-	4	4	100,0%	37,9%
	São João Novo	91'	13	346	12,9	35,4%/55,9%	-	-	-	-
	Santana de Parnaíba	-	-	-	-	-	....	2	.....	.....
	Cajamar	-	-	-	-	-	29	29	100,0%	65,0%

CHAVES

A - Núcleo de urbanização compacta e contínua

B - Cinturão de urbanização intercalar

C-1/C-4 - Eixos de urbanização em colar

D - Cinturão suburbano rural.

Fonte:

a/b - Guia Levi

c/e - cálculos e estimativas baseados em dados compilados nas três ferrovias

f/i - cálculos e estimativa baseados em dados compilados no D.E.R.e na C.M.T.C.

Ferrovias (trens suburbanos e expressos paradores) (1960)

a - tempo de percurso entre a estação principal do distrito e a estação central em São Paulo.

b - nº de trens diários em cada sentido (dias úteis)

c - média diária de embarques (em tôdas as estações do distrito).

d - pessoas embarcadas (média diária, coluna c) por 100 moradores locais.

e - porcentagem dos passageiros embarcados que atingem o distrito de São Paulo (Figurando dois números, trata-se de artifício de cálculo. O valor está entre ambos).

Ônibus suburbanos interdistritais (1965)

f - nº de ônibus diários em cada sentido (dias úteis)

g - nº diário daqueles que estabelecem ligação com o distrito de São Paulo

h - % dêstes com relação ao total (100 g/f)

i - % dos passageiros embarcados que atingem o distrito de São Paulo (sôbre o total de passageiros interdistritais). (estimativa)

- o da Via Dutra, estendendo-se de Guarulhos a Arujá, em terras dos distritos homônimos

- o Vila Iasi-Itapecerica da Serra, seguindo a rodo - via Regis Bittencourt e a estrada de Itapecerica, em terras dos distritos de Embu e Itapecerica da Serra

- o da rodovia Raposo Tavares, desde o município de Osasco até a vila Raposo Tavares, sede do distrito homônimo, cortando o distrito de Cotia.

Este último é o "eixo de urbanização embrionária" mais evoluido. Provenientes de São Paulo, um pouco após penetrarmos no distrito (e município) de Cotia, vemos o subúrbio Granja Viana também conhecido por Vila São Francisco, já comentado no capítulo anterior, eis que se trata de subúrbio de pequenas chácaras residenciais. Ao lado há pequeno aglomerado operário e loteamentos destinados ao mesmo fim. Em seguida temos um trecho de estrada, em que algumas fábricas pequenas e médias se intercalam em meio a "subúrbios rurais", caracterizando a zona como eventual embrião de "área industrial de auto-estrada" (44). Segue-se o aglomerado linear "Bairro do Portão", que tem na estrada sua principal rua, e que constitue, em certo sentido, um desdobramento da cidade de Cotia, que se situa a pequena distância adiante, e que tem sua "expansão por aglutinação" (50), prejudicada pelo sítio em acrópole. De todos os aglomerados inclusos no "cinturão suburbano periférico" é o que encerra aspecto mais progressista e maior movimento; êste contudo ilude, pois se relaciona em grande parte com o tráfego de passagem, uma vez que sua principal rua corresponde ao trecho urbano da estrada. Adiante de Cotia vêm dois "subúrbios-entroncamento" de origem bastante recente: Bairro da Graça e Raposo Tavares (ex-Vargem Grande) (51).

Nos outros dois "eixos de urbanização embrionária" repetem-se com pequenas variantes os aspectos relatados.

Em vista de seu caráter embrionário e de sua pequena importância atual no conjunto da Grande São Paulo, não nos parece conveniente considerar ditos "eixos" como zonas, à semelhança dos "eixos de urbanização em colar" supra-tratados. É melhor encará-los como paisagem integrante e caracterizadora do "cinturão suburbano periférico".

Os aglomerados sitos no "cinturão suburbano periférico", em geral são "centros rurais" ou "subúrbios recreativos:

Mairiporã, Iupeba, Riacho Grande, Parelheiros, Cipó, Embu Guaçu, Caucaia do Alto, Santana de Parnaíba. Há contudo uns poucos, que têm de forma mais expressiva uma nascente ou desenvolvida função de subúrbio residencial ou industrial: "povoados-estação" Amador Bueno e São São Novo (52), além de Cajamar e Jordanésia. A "vi - la" de Paranapiacaba se destaca dos demais aglomerados por ser núcleo ferroviário ligado à manutenção dos "planos inclinados" da ferrovia Santos-a-Jundiaí.

Externamente o "cinturão suburbano periférico" se vê circundado por áreas, que com êle contrastam pelas características geográficas diferentes que encerram. Vejamos.

1) Algumas áreas externamente confinantes se caracterizam pela agricultura caipira. É o que se verifica nos distritos de Araçariguama, Santana de Parnaíba (porção central e ocidental), Nazaré Paulista, Santa Isabel, Igaratá, São Lourenço da Serra, Juquitiba. O extrativismo vegetal apoiado ainda em matas naturais e capoeiras ocorre em algumas partes, associando-se geogràficamente (mas não funcionalmente) à agricultura caipira.

2) Em outros quadrantes, o "cinturão suburbano periférico" confronta com áreas de agricultura comercial especializada: Jundiaí (porção norte) - Campo Limpo (idem) - Jarinu e Cangüera-São Roque na viti-vinicultura, Raposo Tavares-Ibiúna na cultura de alcachôfra.

3) Ao Sul, o "cinturão suburbano rural" se limita com áreas ainda não (ou pouco) humanizadas. (sul do distrito de Parelheiros, porções dos de Itanhaém e Juquitiba).

4) A Sudeste o "cinturão suburbano periférico" se defronta com a Grande Santos.

As áreas alinhadas nos dois primeiros ítens se caracterizam por "usos do solo" que também ocorrem no "cinturão suburbano periférico", mas que nele são pouco expressivos, ou se revestem de caráter residual. É o caso da agricultura caipira, do extrativismo de matas naturais e capoeiras, da viti-vinicultura, as quais já foram típicas, tanto do atual "cinturão suburbano pe

rifférico" quanto das áreas mais internas, por êle envolvidas.

Por outro lado, "usos do solo" característicos dos"subúrbios rurais" de São Paulo aparecem também nas circunvizinhanças externas do "cinturão suburbano rural",sem aí serem dominantes. Veja-se o caso das chácaras recreativas em Guararema, Jacareí, São Lourenço da Serra. Veja-se o caso da cultura de pêssegos em Mairinque. Estas formas de "uso do solo" são de introdução recente nas respectivas áreas; constituem - por assim dizer - postos avançados dos "subúrbios rurais" de São Paulo. Sua implantação em áreas já um tanto distantes da cidade se deve a um processo expansionista centrífugo, relacionado com o acelerado crescimento metropolitano. De um lado êste crescimento provoca uma correlata ampliação da necessidade das produções, atividades e estabelecimentos encerrados nos referidos "usos do solo",enquanto por outro lado o crescimento provoca o deslocamento centrífugo de todo o "cinturão suburbano periférico",uma vez que suas porções mais internas são gradativamente urbanizadas.

Veja-se a propósito,como surgiu a cultura de pêssegos em Mairinque. A mesma é praticada nos núcleos "Setúbal" e " Oriental" por japonêses, cerca de 170 famílias, que para aí afluiram a partir de 1948, e que inicialmente plantavam tomates, apenas mais recentemente passando à fruticultura. Além de pêssegos cultivam maçã, uva, pêra, laranja, goiaba, caqui e morango, criando também galinhas (53). Fato interessante é o relatado por reportagem comemorativa, com referência a um dos primeiros agricultores japonêses a se fixar ali: "Quando o progresso começou a avançar em Santo André, invadindo suas terras de plantação, transferiu-se para Mairinque" (54).

Em função do examinado, compreende-se fàcilmente que o limite exterior do "cinturão suburbano periférico" seja extremamente dinâmico - e impreciso - dada a interpenetração recíproca do "usos do solo" que avançam centrìfugamente a partir de São Paulo - com outros que se retraem. Na realidade várias áreas assumem feição de "áreas de transição". Destarte a delimitação externa do "cinturão suburbano periférico" é dificultada pela própria natureza do fato a delimitar; por outro lado apenas o já sugerido mapeamento do "uso do solo rural" - a partir de fotos aéreas com contrôle de campo - permitiria um conhecimento mais preciso da extensão periférica do fato.

Assim sendo, a delimitação externa do "cinturão subur

bano periférico",aqui proposta,se ressente de maior precisão, e possìvelmente se revista de inevitável subjetividade de inter - pretação. Tendo em vista que esta delimitação é também - como se discutirá adiante - o limite da Região Metropolitana de São Paulo, pareceu-nos conveniente considerar cada distrito em causa em seu todo: ou incluí-lo ou excluí-lo por inteiro. Se nos afigurou conveniente, então, considerar inclusos no "cinturão periférico rural" os distritos,que em seu todo, ou em expressiva parcela de seu território, apresentam de forma notória as dominâncias e ou combinações de"uso do solo"caracterizadoras das porções mais típicas do "cinturão". Desta maneira,incluímos alguns distritos, que, se outro fôsse o critério, apenas em parte integrariam o cinturão: Jundiaí, Santana de Parnaíba.

Com relação a distritos, cujas características apontavam quer a inclusão, quer a exclusão, preferimos optar por esta medida , para não estender demasiadamente a Região Metropolitana.

O distrito que mais nos deixou indecisos foi o de A - tibaia, face à grande importância local da horticultura, fruticultura e recreação campestre. Esta contudo é função relativa - mente antiga de Atibaia, preexistindo à rodovia Fernão Dias,quando os precários trenzinhos da estrada de ferro Bragantina asseguravam o essencial do transporte. Por outro lado, a área é polarizada por aglomerado relativamente grande (a cidade de Atibaia), e que não se desenvolveu como subúrbio de São Paulo. Trata-se de aspecto não apresentado em nenhuma porção típica do "cinturão suburbano periférico". Em função do comentado optamos pela exclusão de Atibaia.

Nestes têrmos, o "cinturão suburbano periférico" assim se compõe no tocante a unidades político-administrativas:

a) as porções periféricas de subdistritos e distritos, cujas porções centrais são contidas no "núcleo de urbanização compacta e contínua" e ou no "cinturão de urbanização intercalar": Brasilândia, Santana, Tucuruvi,Itaquera, Guaianases, Santo André, São Bernardo do Campo, Capela do Socorro. O distrito de Guarulhos constitue caso especial, pois não é apenas a porção periférica, mas a maior parte, que integra o "cinturão suburbano periférico".

b) as porções laterais de distritos, cujas porções lindeiras à ferrovia integram os "eixos de urbanização em colar": Jaraguá, Perus, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Campo Limpo, Várzea Paulista, Jundiaí, Itaquaquecetuba, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano, Jundiapeba, Mogi das Cruzes, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Paranapiacaba, Aldeia, Barueri, Jardim Belval, Jandira, Itapevi .

Em diversos dêstes distritos o cinturão compreende duas porções descontínuas, separadas pelo "eixo de urbanização em colar".

c) uma série de distritos, que integram exclusivamente o "cinturão suburbano periférico": Mairiporã, Arujá, Iupeba, Riacho Grande, Parelheiros, Embu Guaçu, Itapecerica da Serra, Embu, Cotia, Caucaia do Alto, Raposo Tavares, São João Novo, Santana de Parnaíba.

Por motivos óbvios, a densidade demográfica do "cinturão suburbano periférico" apenas pode ser avaliada através dos distritos agrupados na alínea c. Veja-se o grupo D no quadro IV. Vemos que os índices oscilam entre 9 e 101 habitantes por qui - lômetro quadrado. Os citados distritos se notabilizam ainda por apresentarem uma baixa "taxa de urbanização": a população recenseada como urbana é em todos êles inferior a 30%. Nos distritos parcialmente inclusos nas zonas caracterizadas pelo domínio de "subúrbio de cunho urbano" ("núcleo","cinturão de urbanização intercalar" e "eixos de urbanização em colar") isto apenas se verifica ocasionalmente: Aldeia (23%), Jundiapeba (24%) e Diadema (11%); o caso de Diadema é de notória sub-delimitação do perímetro urbano, como já se comentou. O quadro V, revela como a população agrícola, nos municípios compreendidos no domínio do "cinturão periférico suburbano", é elevada em relação ao conjunto da população. O valor mais alto corresponde ao município de Itapecerica da Serra (20,53%), que contudo em 1960 (ano considerado), encerrava dois distritos (São Lourenço da Serra e Juquitiba), que não incluímos no cinturão. Note-se, que entre os municípios do cinturão, cujas porções centrais integram "eixos de urbanização em colar", dois apresentam índices relativamente elevados de população agrícola: Suzano (12,20%) e Mogi das Cruzes (6.26%), o que reflete a importância dos subúrbios agríco -

las neles contidos.

À semelhança do que fizemos com relação às outras zonas, estimamos empìricamente a população do "cinturão suburbano periférico" em cêrca de 273.000 habitantes,em 1960 (55).

Fazendo um retrospecto da disposição das várias zonas, umas com relação às outras, fica patente a estruturação radio-concêntrica do grande organismo metropolitano, pois êste se compõe de zonas concêntricas: "núcleo de urbanização compacta e contínua", "cinturão de urbanização intercalar" e "cinturão suburbano periférico", e zonas radiais: "eixos de urbanização em colar". Os"eixos de urbanização embrionária" são outro elemento radial a compor o padrão radio-concêntrico (vide mapa "Zonas e Delimitações Propostas").

As relações intra-metropolitanas: migrações interdistritais - " zonas de integração ".

Entre a metrópole e os seus "subúrbios de cunho urbano" se estabelecem relações de um tipo e intensidade completamente diferentes daquelas que se verificam entre ela e as cidades extra-suburbanas que integram sua rêde, bem como das que se verificam habitualmente entre "capitais regionais" e sua "zona de influência". A característica principal das relações supra-enunciadas é o deslocamento humano maciço; trata-se essencialmente de pessoas que residem num lugar e trabalham noutro, ou seja "migrantes pendulares". Como já dissemos, apenas um equilíbrio local entre as várias funções suburbanas poderia **minimizar** êstes deslocamentos. Tal ideal atópico, porém, não ocorre em São Paulo, como de resto não ocorre alhures. Trens suburbanos, metrôs, ônibus, automóveis,fervilham na periferia das metrópoles, constituindo atestado plástico da intensa migração pendular. A cidade central dos aglomerados metropolitanos usualmente polariza êstes movimentos; todavia o grau de polarização pode variar:importantes cidades-satélites em alguns casos se tornam pólos secundários a comandar as migrações em determinado setor suburbano.

De qualquer modo, o deslocamento maciço de pessôas entre diferentes unidades administrativas constitue uma das carac

terísticas fundamentais das aglomerações metropolitanas. Por isto mesmo, vários critérios de delimitação se apoiam na análise desta dinâmica.

Vejamos como tais deslocamentos se apresentam na Grande São Paulo. Para um exato dimensionamento do fato, a fonte ideal seriam dados censitários a propósito das migrações pendulares. No Brasil, porém, não contamos com êste recurso. Como melhor aproximação global se nos afigurou a análise dos transportes coletivos intra-metropolitanos: trens (especialmente os suburbanos) e ônibus. É bem verdade, por um lado, que êstes veículos não transportam apenas migrantes pendulares, mas passageiros de todo o tipo: representantes comerciais, pessoas a passeio, etc. Por outro lado, parte não desprezível das migrações pendulares se faz através de automóveis (cada ves mais numerosos, como se viu) e ônibus de emprêsas fabrís. Não obstante, o essencial dos deslocamentos intra-metropolitanos continua a se fazer através dos transportes coletivos públicos, o que conduziu à supra-enunciada conveniência de sua análise.

Para simplificar esta análise, e para podermos estabelecer correlações com efetivos demográficos, julgamos de bom alvitre enquadrá-la na estrutura político-administrativa da região, considerando como unidade territorial o distrito, e considerando, sempre que possível, apenas os transportes interdistritais. Apenas ocasionalmente (quando se configurou especial interêsse e os dados o permitiram) foram analisados aglomerados suburbanos isoladamente. Outrossim, em vista do enfoque distrital, deixam de ser considerados os aglomerados suburbanos sitos no próprio distrito de São Paulo.

Lamentàvelmente não é possível contar com dados da mesma categoria e qualidade com referência a trens e a ônibus, o que entre outras restrições, impede a exata comparação quantitativa de ambos os sistemas, e a globalização de dados. Vejamos com que dados pudemos contar, e de que maneira foi possível aproveitá-los:

1- Trens. Com relação ao transporte ferroviário é sempre possível contar-se com dados exatos (56). As emprêsas os apuram minuciosamente, e os cedem a pesquisadores, sem adulterações. Optamos pelos dados referentes ao ano de 1960, para correlacioná-los com os dados censitários demográficos, e em vista

de naquele ano ainda serem numerosos os seccionamentos tarifá - rios no serviço suburbano da estrada de ferro Sorocabana,o que propicia melhor conhecimento do fato em análise.

O dado que inicialmente nos interessou foi o número de passageiros embarcados. Somamos os dados referentes às estações sitas no mesmo distrito (no caso de haver mais de uma)e extraímos a média diária de embarques (coluna c do quadro VI),Relacionamos esta com a população distrital: média diária de embarques por 100 moradores locais (coluna d do quadro VI). Note-se que os viajantes computados não integram todos esta população; pode até ser mais numeroso o contingente de trabalhadores que residem alhures, mas que são empregados nas indústrias do distrito. De qualquer forma o índice expressa a importância das migrações pendulares nos diferentes distritos.

As estradas de ferro Santos-a-Jundiaí e Sorocabana adotam o sistema de seccionamento tarifário em seus serviços de trens suburbanos, o que possibilitou o conhecimento do destino dos passageiros embarcados. Como o levantamento dêstes dados é bastante moroso, escolhemos um mês,a título de amostragem. O interêsse maior foi o de distinguir a percentagem de passageiros - embarcados nos subúrbios - destinados ao distrito de São Paulo. Como as secções tarifárias são muito amplas, compreendendo cada qual um grande número de estações, tivemos na maioria dos casos que recorrer a artifícios de cálculo que permitem estabelecer valôres limites,entre os quais se situa a akudida percentagem (57).O índice em causa constitue a coluna e do quadro VI.

A estrada de ferro Central do Brasil, por sua vez,não adota o seccionamento tarifário em seus trens de subúrbio:o passageiro ingressa na estação através de catracas, onde paga a passagem, e uma vez dentro pode viajar para o lado que quizer,e inclusive baldear da linha "tronco" para a "variante de Poá" e vice-versa. Assim sendo não é possível distinguir sequer a direção tomada pelos passageiros embarcados nas diversas estações , quanto mais seu destino.

No quadro VI figuram ainda: tempo de percurso entre a estação central de São Paulo e a estação principal do distrito , e o número de trens diários (subúrbios e expressos paradores) que o atingem.

2- Ônibus. Devido ao já mencionado enquadramento da análise nos limites político-administrativos, consideramos apenas os ônibus de transporte público que de um distrito se dirigem a outro. Os dados correspondentes precisam ser obtidos em duas fontes diferentes, dada a dicotomia do sistema de ônibus suburbanos: os ônibus que circulam entre os distritos do município da Capital são de concessão da Prefeitura, controlada pela Campanhia Municipal de Transportes Coletivos, e os que circulam entre o município da Capital e os demais, ou entre êstes, são de concessão estadual, outorgada pelo Departamento de Estradas de Rodagem, da Secretaria dos Transportes.

Em ambas as fontes foi possível obter a relação de tôdas as linhas existentes, bem como seu itinerário e freqüência de viagens. Contudo, não pudemos compilar tais dados com relação ao ano levado em consideração no caso das ferrovias, pois não existem dados retrospectivos: os fichários são atualizados a cada alteração, refletindo sempre a situação momentânea. Assim é, que os dados, coletados em maio de 1965 retratam exatamente êste mês (58). Estes dados permitiram a construção de mapas de fluxo, nos quais distinguimos os ônibus que ligam os distritos suburbanos a São Paulo, dos que ligam aquêles entre si. Dada a disparidade de fontes, preferimos representar separadamente os ônibus controlados pela C.M.T.C. (municipais) e os controlados pelo D.E.R. (inter-municipais) (59). O total de "viagens diárias de ônibus", e a proporção representada por aquêles que estabelecem a ligação com São Paulo (com relação ao total) figuram nas colunas f, g e h do quadro VI.

Lamentàvelmente não existem dados exatos no tocante ao transporte efetuado pelos ônibus. As emprêsas concessionárias são obrigadas a enviar ao órgão concedente o resumo mensal de seu movimento, porém, no Departamento de Estradas de Rodagem fomos informados, não serem êstes dados dignos de crédito. Não obstante, compilamo-los, por supor que uma emprêsa, que por qualquer razão apresente os resultados com acréscimo ou com abatimento, aja da mesma maneira com relação às diversas secções tarifárias. Assim sendo, pareceu-nos possível avaliar ao menos a proporção dos vários destinos tomados pelos passageiros. Destarte, através de artifícios de cálculo e abstrações várias, intentamos estabelecer a referida proporção com relação a cada distrito. Como fizemos com respeito às ferrovias, procuramos desta

car a proporção por passageiros interdistritais dirigidos a São Paulo. O índice obtido figura na coluna i do quadro VI. Para muitos distritos, por diversos motivos, a estimativa não pôde ser feita. A mesma, de resto, é de valor muito relativo, em função da má qualidade dos dados, e das abstrações que tiveram que ser feitas (60). Serve na falta de recurso melhor.

Os dados descritos atrás, bem como os índices, quadro, e mapas com êles elaborados, permitem várias apreciações.

Há dois aspectos principais a analisar: qual a importância assumida pelas migrações em cada distrito, e qual a direção que estas tomam. Ocupemo-nos inicialmente com a primeira indagação.

Os dados de transporte ferroviária revelam que no conjunto dos distritos suburbanos servidos por trem, embarcaram em 1960 - em média - 134.508 passageiros por dia. Esta cifra se afigura modesta se a relacionarmos com a população de tôda a Grande São Paulo, mas adquire vulto se relacionada com a população dos respectivos distritos: 11,3 embarques diários por 100 moradores. Êste índice corresponde à média ponderada dos valores da coluna "d" do quadro VI. Examinando-os isoladamente, constatam-se grandes variações entre os vários distritos. Partindo do centro para a periferia vemos que:

1- Nos distritos componentes do "núcleo" e do "cinturão de urbanização intercalar" os índices "embarques diários por 100 moradores locais" são relativamente baixos oscilando entre 4,0 e 15,2; o caso de Itaquera com 20,1 é excepcional. Em contrapartida é nesta porção mais central da Grande São Paulo que encontramos o maior número absoluto de deslocamentos por trem (vide coluna "c" do quadro VI, e mapa).

2- Nos "eixos de urbanização em colar" encontramos os índices mais elevados, em muitos casos superando 30 por 100. É o que ocorre nos distritos de Perus, Francisco Morato, Paranapiacaba, Barueri, Jandira, Itapevi.

3- Na extremidade de dois "eixos", os da linha Jundiaí e da Central, os valôres caem. Já comentamos a semelhança que ocorre em ambos os eixos no tocante a disposição e característica da área urbanizada: nos dois casos verifica-se um hiato seguido de subúrbios mais achegados a uma "cidade satélite externa": Jundiaí e Mogi. Pois bem, no tocante aos deslocamentos de pessoas nova identidade: o subúrbio que segue ao hiato, em ambos os casos, ainda encerra um elevado índice "d" (Campo Limpo: 27,1; Jundiapeba: 25,3), que cae nos subúrbios seguintes (Várzea Pau

lista: 5,1, Brás Cubas 9,1), para ser bastante baixo nas "cidades satélites externas" (Jundiaí: 2,5, Mogi das Cruzes: 6,0).

A constatada diferença da intensidade dos deslocamentos humanos por ferrovia, tem suas explicações:

1) O "núcleo" e o "cinturão de urbanização intercalar" encerram subúrbios funcionalmente mais completos, mais auto-suficientes, destacando-se neste particular as "cidades satélites internas". Outrossim, como os mapas de fluxo dos ônibus interdistritais e a coluna "f" do quadro VI revelam, a área em foco conta com profuso serviço de ônibus, através do qual se processa grande parte dos deslocamentos.

2) Os "eixos de urbanização em colar" com excessão das cidades satélites externas, encerram subúrbios menores, funcionalmente menos completos. Por outro lado, o serviço de ônibus aí é menos desenvolvido; alguns distritos contam com muito poucos ônibus (Itapevi, Rio Grande da Serra); em Francisco Morato não existem de uma vez. Compreende-se então, que os índices de embarques ferroviários sejam tão elevados.

3) As "cidades satélites externas" são bem equipadas em serviços, a população ativa local encontra em grande parte trabalho nas indústrias e no desenvolvido setor terciário local. Ao contrário do que ocorre com as "cidades satélites internas" o deslocamento por ônibus também não é muito acentuado. Isto contudo ocorre nos distritos imediatamente vizinhos a Jundiaí e Mogi, respectivamente Várzea Paulista e Brás Cubas.

Como já deixamos entrever, não é possível dimensionar os deslocamentos efetuados por ônibus. Assim sendo, vários distritos (que não contam com serviço ferroviário) ficaram fora da análise supra. No entanto, os mapas de fluxo e a coluna f do quadro VI sugerem que as migrações de pessoas sejam elevadas nos distritos componentes do "cinturão de urbanização intercalar", bem como em alguns dos distritos do "cinturão suburbano periférico", especialmente Itapecerica da Serra, Embu e Cotia. Tra -

ta-se de distritos que encerram "eixos de urbanização embrionária", cujos pequenos "subúrbios de cunho urbano" se caracteri - zam pela acentuada mobilidade da população, e que alimentam gran demente as linhas de ônibus locais.

Fazendo um retrospecto a propósito da intensidade das migrações inter-distritais, conclue-se que as mesmas são muito intensas em todos os distritos do "núcleo",do "cinturão de urba nização intercalar" e dos "eixos de urbanização em colar", exce to nos de Jundiaí e Mogi das Cruzes. No "cinturão suburbano periférico" as migrações parecem intensas sobretudo nos distritos que encerram "eixos de urbanização embrionária".

Procuremos agoraa avaliar a direção e o destino dos deslocamentos. Como sempre, os dados referentes ao transporte ferroviário permitem apreciações mais exatas.

A média ponderada dos valôres e do quadro VI nos revela, que entre 72,6% e 81,2% dos passageiros ferroviários em - barcados nas estações suburbanas da Santos-a-Jundiaí e da Sorocabana (tronco) atingiram a cidade de São Paulo. Nos subúrbios da Central êste índice, como já se explicou, não pôde ser apurado, mas é de se crer que seja semelhante, pois os "subúrbios essencialmente residenciais" são aí predominantes; São Paulo funciona com relação a êles comogrande mercado de trabalho (vido quadro I). Os valores acima aprosentados já nos revelam a grande centralidade exercida por São Paulo no grande complexo metropolitano.

Òbviamente a proporção dos passageiros destinados a São Paulo varia nos diferentes distritos. De um modo geral cai do centro para a periferia: é elevada no "núcleo de urbaniza - ção compacta e contínua" e no "cinturão de urbanização intercalar", bem como nas porções mais próximas dos "eixos de urbanização em colar", decrescendo em direção à periferia dêstes.Ao longo da Sorocabana, a porcentagem em Osasco é de 80,3% a 86,5% em Carapicuíba de 76,9% em Barueri de 56,9% a 69,6% e em Itapevi de 52,0%. Êste é aliás o único "eixo" em que o predomínio dos deslocamentos diretamente vinculados a São Paulo chega até a extremidade geográfica. Nos dois eixos comandados pela "Santos-a-Jundiaí" tal predomínio se verifica apenas até Francisco Morato e Mauá,respectivamente; nos distritos subseqüentes, a proporção dos passageiros ferroviários destinada a São Paulo é inferior

à metade. No "eixo" da Central, inquéritos feitos (na falta de informação melhor) revelam que ali a linha divisória se situa entre Suzano e Jundiapeba.

Os mapas de fluxo retratam plàsticamente a grande centralidade exercida por São Paulo com relação aos ônibus inter-distritais. Podemos ver de que forma os distritos mais próximos a São Paulo, integrantes do "núcleo" e do "cinturão de urbanização intercalar" são, por assim dizer, amarrados a São Paulo através de intrincada rêde de linhas de ônibus. A maioria dos distritos é recortada por linhas de ônibus, que a partir de São Paulo neles penetram por diferentes lados, e que em seu interior desenvolvem grande número de itinerários, colocando assim suas diferentes porções em contacto direto com São Paulo São sobretudo os distritos de Guarulhos, São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema e Osasco que se distinguem neste particular. As colunas h e i do quadro VI nos mostram que dentre os distritos componentes das duas zonas mais centrais, Santo André e São Bernardo do Campo diferem dos demais pelo vulto assumido pelas relações inter-suburbanas. Com efeito, em ambos, tanto a percentagem dos ônibus dirigidos a São Paulo, quanto a estimativa dos passageiros que tomam êste destino, encerra índices inferiores a 50%. O mapa de fluxo mostra o importante papel desempenhado por Santo André como foco irradiador de linhas de ônibus destinadas a distritos suburbanos vizinhos.

No âmbito dos "eixos de urbanização em colar" nota-se, que nos da linha Santos e da linha Jundiaí os ônibus provenientes de São Paulo não atingem suas extremidades: alcançam apenas Franco da Rocha e Ribeirão Pires, respectivamente. De Campo Limpo em diante há ônibus para Jundiaí, e de Ribeirão Pires partem ônibus para Vila Elclor, sugerindo a importância das relações mantidas entre os subúrbios compreendidos. No "eixo" da Central, ônibus suburbanos partindo de São Paulo chegam a alcançar Mogi das Cruzes. Mas, de certo ponto em diante o fluxo se intensifica através de ônibus que partem de Mogi e que tem seu ponto final em Companhia Suzano de Papel e Celulose (entre Suzano e Jundiapeba), em Jundiapeba e em Brás Cubas. Isto faz crer que as migrações a partir destas localidades (pelo menos as feitas por ônibus) sejam mais numerosas em direção a Mogi do que em direção a São Paulo. A estimativa do destino dos passageiros (nos distritos dos "eixos" em que foi possível de estabelecer) reve-

la que a proporção dos que alcançam São Paulo é relativamente baixa, inferior a 50%. Nos distritos em que foi possível comparar esta cifra (coluna i do quadro VI) com a correlata da ferrovia (coluna e, idem), os ônibus apresentaram sempre índices mais baixos. O fato é compreensível, pois a viagem de ônibus entre os subúrbios mais afastados e São Paulo além de muito cara é morosa: as estradas locais não permitem altas velocidades, a que se junta o trânsito lento no trecho urbano do percurso. Assim é, que os ônibus se revelam mais práticos para viagens mais curtas.

Com relação aos distritos componentes do "cinturão suburbano periférico" os dados não permitiram conclusões precisas. Todavia, inquéritos locais permitiram avaliar por alto a proporção dos diversos destinos tomados pelos passageiros. Desta forma se constatou que os distritos em causa variam muito entre si: em Mairiporã, Parelheiros, Embu, Cotia, Cajamar os deslocamentos com São Paulo são nìtidamente predominantes, em Iupeba, Riacho Grande, Caucaia do Alto acontece o contrário, enquanto os demais distritos - dentre os servidos por ônibus - constituem o meio têrmo.

Comparando, com as devidas ponderações, a circulação efetuada através de ambos os sistemas de transporte, chegamos à seguinte conclusão quanto à proporção das relações diretas com São Paulo:

1) No centro da Grande São Paulo, contornando o distrito de São Paulo, se situa ampla área suburbana em que as relações (caracterizadas pelo deslocamento de pessoas) diretas com São Paulo são acentuadamente dominantes. Esta área abrange todo o "núcleo" e todo o "cinturão de urbanização intercalar", exceto os distritos de Santo André e São Bernardo do Campo, abrangendo ainda o "eixo" da linha Jundiaí até Francisco Morato (inclusive) e os distritos de Mauá e Carapicuíba, dos "eixos" da linha Santos e da Sorocabana, respectivamente. Incluem-se ainda supra-citados distritos do "cinturão suburbano periférico". Não temos elementos para saber se os distritos do "eixo" da Central : Itaquaquecetuba, Ferraz de Vasconcelos e Poá integram esta área ou se cabem na categoria seguinte. Parece contudo que as relações com São Paulo sejam bastante dominantes.

2) Áreas externas à acima definida, onde as relações diretas com São Paulo dominam de modo pouco acentuado. Deixando de lado o "cinturão suburbano periférico", são as seguintes:

a) porção do "eixo"da Sorocabana que vae de Barueri a Itapevi.

b) Santo André-Mauá-São Bernardo do Campo.

Inquéritos locais parecem mostrar que Suzano também aqui se inclue.

3) Áreas periféricas,em que as relações diretas com São Paulo são minoritárias. Deixando novamente de lado o "cinturão suburbano periférico", são as seguintes:

a) porção do "eixo" da linha Santos, compreendido entre Ribeirão Pires e Paranapiacaba.

d) porção do "eixo" da linha Jundiaí, compreendido entre Campo Limpo e Jundiaí.

e) tudo indica ser o caso também da porção do"eixo" da Central compreendido entre Jundiapeba e Mogi das Cruzes.

Chamemos a estas áreas, caracterizadas pela diferente proporção que assumem as migrações vinculadas a São Paulo,de zonas de integração:

- zona fortemente integrada : "relações diretas com São Paulo acentuadamente dominantes (ítem 1 supra).
- zonas medianamente integradas: "relações diretas com São Paulo dominam de modo pouco acentuado "(ítem 2 supra)
- zonas fracamente integradas: "relações diretas com São Paulo são minoritárias".

Como se deprende da citação de distritos acima levada a efeito, as "zonas de integração" não coincidem em sua disposição territorial com as "zonas de urbanisação" (sub-capítulo anterior).

Convém analisar mais de perto as migrações inter-suburbanas (entre distritos suburbanos) verificadas nas "zonas medianamente integradas" e nas "zonas fracamente integradas", já que elas aí assumem - comparadas às migrações dirigidas a São Paulo-

uma importância grande (no primeiro caso) ou fundamental (no segundo caso).

Vejamos os casos isoladamente:

a) No "eixo" da Sorocabana veja-se inicialmente o caso de Itapevi, o distrito mais periférico dos ali compreendidos. Consideremos, para facilidade de análise, apenas os passageiros embarcados na estação de Itapevi. O destino dos mesmos foi o seguinte (no mês tomado como amostra, 1960):

57,6% ao distrito de São Paulo.
16,2% às estações compreendidas entre Antonio João e Presidente Altino (distritos de Barueri, Carapicuíba e Osasco).
14,2% às estações compreendidas entre Itapevi e Barueri.
11,9% em direção oposta à de São Paulo.

Vejamos o caso de Barueri. Os dados ferroviários com relação a êste distrito, não permitem tal análise devido a disposição geográfica dos seccionamentos tarifários. Os passageiros dos ônibus da linha Barueri-São Paulo tomaram o seguinte destino:

38,7% ao distrito de São Paulo
28,5% " " " Osasco
32,8% " " " Carapicuíba

Ao que tudo indica, não há nenhum pólo muito acentuado a comandar os deslocamentos inter-suburbanos locais. Parece, não obstante, que Osasco desempenhe tal papel de modo atenuado, funcionando quer como mercado de trabalho, através de suas indústrias, quer como pequeno "centro de serviços", embora seja neste particular superado pelos "sub-centros" paulistanos de Lapa e Pinheiros.

b) Área Santo André-Mauá-São Bernardo do Campo.

Nesta área, os deslocamentos inter-suburbanos marcam sobretudo o serviço de ônibus, eis que através dos trens (nos dois distritos por êles servidos) predominam os deslocamentos rumo a São Paulo.

Vejamos o destino tomado pelos passageiros interdis

tritais de ônibus, embarcados em Santo André (estimativa) :

26,6% ao distrito de São Paulo
30,8% " " " São Caetano do Sul
5,8% " " " Itaquera
15,2% " " " Mauá
2,2% " " " Ribeirão Pires
19,5% " " " São Bernardo do Campo.

Os passageiros de ônibus embarcados no distrito de Mauá tomaram (segundo estimativa) o seguinte destino:

12,5% ao distrito de São Paulo
11,8% " " " São Caetano do Sul
70,9% " " " Santo André
4,8% " " " Ribeirão Pires

A mesma formulação com relação a São Bernardo do Campo indica os seguintes destinos:

45,0% ao distrito de São Paulo
14,3% " " " São Caetano do Sul
34,7% " " " Santo André
3,9% " " " Diadema
2,1% " " " Riacho Grande.

Pesquisa realizada pela Prefeitura de São Bernardo do Campo (já citada em outros pontos dêste trabalho), revela o seguinte a respeito dos operários - de vinte e duas das principais indústrias locais, que residem fora do município:

residem no município	de São Paulo	39,5%
" " "	" São Caetano do Sul	24,9%
" " "	" Santo André	34,9%
" em outros municípios		0,7% (61)

Note-se, como a ordem de grandeza é a mesma revelada pelos dados de ônibus.

Ainda com relação a São Bernardo do Campo, considerando-se os dois aglomerados suburbanos que a compoem: São Bernardo do Campo e Rudge Ramos, há a destacar o seguinte: os dados dos ônibus permitem reconhecer que as

relações com São Paulo são um pouco superiores à média municipal em São Bernardo do Campo (50,4%). Já em Rudge Ramos, apesar da maior proximidade de São Paulo, as relações com São Paulo são inferiores à média (entre 30 e 35%), equivalendo-se aproximadamente com as mantidas com São Caetano do Sul e Santo André. É fato interessante, pois por volta de 1955, Rudge Ramos não era ligado a nenhum dos distritos citados por linhas de ônibus. O subúrbio era indiscutìvelmente ligado a São Paulo por um lado, e a São Bernardo do Campo por outro. O grande desenvolvimento que Rudge Ramos conheceu nos últimos dez anos se correlaciona cronològ icamente com a extensão dos ônibus a partir de São Caetano do Sul e Santo André. Tudo indica, pois que o núcleo tenha funcionado como espécie de posto avançado da expansão perpendicular de ambos os grandes subúrbios; ao mesmo tempo que crescia em função direta de São Paulo.

De qualquer forma, apesar da grande dispersão dos deslocamentos inter-suburbanos da zona, Santo André figura como importante pólo secundário dos deslocamentos intra-metropolitanos, sem contudo sobrepujar a polarização exercida por São Paulo sôbre tôda a zona. Note-se que o domínio exercido pelos deslocamentos a São Paulo, através do trem em Mauá e o domínio relativo dos mesmos em São Bernardo do Campo se não é grande, ainda assim se manifesta.

c) Área Ribeirão Pires-Paranapiacaba.

Os passageiros ferroviários desembarcados nos distritos de Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra (Icatuaçu, em 1960) e Paranapiacaba, tinham as seguintes procedências:

Distrito de São Paulo	21,0%
" " São Caetano do Sul	3,4%
" " Santo André	12,1%
" " Mauá	9,7%
de uma das estações compreendidas no trecho, em direção a outra do dito	38,9%
Distrito de Cubatão	8,9%
Distrito de Santos	4,6%

O elevado índice de 38,9% para os deslocamentos verificados entre os próprios subúrbios componentes da re-

gião, nos sugere tratar-se de zona bastante "fechada", isolada, do Grande São Paulo. Esta impressão permanece com relação a Rio Grande da Serra e Vila Eclor, pois êstes subúrbios, de resto pequenos, contam (além do trem) apenas com ônibus (poucos) a Ribeirão Pires. O local de residência dos operários da indústria de álcalis Elclor, sita no subúrbio homônimo corroboram a impressão. Dos 1.200 operários, 200 residem no local, e dos restantes, aproximadamente:

10% residem no distrito de Rio Grande da Serra
60% " " " " Ribeirão Pires
20% " " " " Mauá
10% " nos distritos de Santo André, São Caetano do Sul e São Paulo.

Já Ribeirão Pires, apesar da importância das relações mantidas com os distritos da área, é razoàvelmente ligado a Mauá e Santo André, como revelam os dados de embarques de ônibus. Eis o destino dos passageiros:

14,1% a São Paulo
13,0% a São Caetano do Sul
30,0% a Santo André
24,8% a Mauá
7,6% a Rio Grande da Serra e Vila Eclor
10,6% a Iupeba e Suzano

As indústrias de Ribeirão Pires empregam sobretudo a mão de obra local. Contudo, na maior fábrica aí implantada, a "Constanta Eletrotécnica", de 680 empregados, 380 residem alhures, na seguinte proporção:

2,6% no distrito de Rio Grande da Serra
40,8% " " " Mauá
48,7% " " " Santo André
2,6% " " " São Caetano do Sul
5,3% " " " São Paulo.

Pelo que se pôde constatar, Ribeirão Pires funciona como pólo local, enquanto Santo André constitue um pólo externo à área, sem que, contudo as, relações com o mesmo se revistam de um caráter muito dominante. A falta de um pólo mais marcante diferencia esta área das duas outras,

igualmente caracterizadas pelo cunho minoritário das relações diretas com São Paulo, e que serão examinadas a seguir:

d) Área Campo Limpo-Jundiaí

Dos três distritos que compoem a porção mais setentrional do "eixo" da linha Jundiaí, apenas o de Campo Limpo se caracteriza por apresentar elevado índice de embarques ferroviários("coluna d do quadro VI). Vejamos os destinos dos passageiros embarcados nas duas estações do distrito (Campo Limpo e Botujuru):

48,7% ao distrito de São Paulo
0,7% " " " Jaraguá
4,4% " " " Perus
1,3% " " " Caieiras
10,5% " " " Franco da Rocha
9,1% " " " Francisco Morato
2,4% de uma das estações do distrito à outra
0,2% ao distrito de Várzea Paulista
22,7% " " " Jundiaí.

Note-se a importância das relações com os subúrbios sitos imediatamente ao sul (Franco da Rocha e Francisco Morato), mas sobretudo com Jundiaí. Estes na realidade são muito mais importantes, eis que em sua essência não se fazem através do trem, mas sim através de ônibus. O público em geral, prefere os ônibus para ir a Jundiaí , pois a estação ferroviária desta cidade é muito afastada do centro.

A indústria metalúrgica Krupp, única grande fábrica local, ao se implantar aí estreitou as relações de Campo Limpo com Jundiaí. Das 2.016 pessoas que o estabelecimento emprega (2º semestre de 1967), 800 residem no próprio subúrbio, os 1.216 restantes assim se distribuem quanto o local de residência:

1.100 (90,5%) em Jundiaí e Várzea Paulista
27 (2,2%) nos distritos sitos entre Campo Limpo e São Paulo
89 (7,3%) em São Paulo.

Os operários da "Krupp" residentes em Jundiaí e em Várzea Paulista, são conduzidos através de 30 ônibus fretados pela fábrica.

A subordinação de Campo Limpo a Jundiaí é portanto nítida: os operários da Krupp que fazem êste trajeto superam numèricamente todos os embarques ferroviários do distrito. Várzea Paulista também é predominantemente ligada a Jundiaí. Esta "cidade-satélite externa" polariza portanto as relações de cunho suburbano de tôda a porção do "eixo" sito ao norte do "hiato de urbanização" a que nos referimos. Outrossim, parte do "cinturão suburbano periférico", no trecho lindeiro à Via Anhanguera se acha a ela relacionado. Veja-se o caso da vila de Jordanésia. A única linha de ônibus suburbano aí existente liga a localidade a São Paulo. Mas, em Jordanésia se implantou a fábrica de doces Paoletti, anteriormente instalada em Várzea Paulista. À semelhança da Krupp, também recruta a maior parte de sua mão de obra em Jundiaí: dos 410 empregados, 150 residem em Jordanésia e Cajamar, dos demais: 250 em Jundiaí, de onde são transportados por conta da emprêsa através de cinco ônibus, e apenas 10 em São Paulo.

Note-se, contudo, que a polarização exercida por Jundiaí, apesar de forte, se choca nas bordas da área com a de São Paulo, importante tanto em Jordanésia quanto em Campo Limpo, apesar de não predominante.

e) Na área Jundiapeba-Mogi das Cruzes, a falta de dados ferroviários impede a apreciação dos deslocamentos. Contudo, tudo indica que da Companhia Susano de Papel em diante, a migração pendular é mais intensa em direção a Mogi do que em direção a São Paulo. Pelo menos em Brás Cubas a vinculação com Mogi das Cruzes é nítida. Parece, portanto, que também neste caso o hiato de urbanização do "eixo" corresponde a uma divisa de fluxos. Mas, como no caso da área polarizada por Jundiaí, também a borda voltada a São Paulo mantém intensas - mesmo que não predominantes - migrações pendulares com São Paulo. É o que pudemos constatar em Jundiapeba.

Como se deprende, a Grande São Paulo encerra três pólos secundários razoàvelmente importantes, a comandar os deslocamentos inter-distritais: Santo André, Jundiaí e Mogi das Cruzes.

Santo André se distingue dos outros dois por não polarizar de modo dominante os deslocamentos de nenhum distrito: em alguns ,os deslocamentos em direção a São Paulo os sobrepujam(São Bernardo do Campo), em outros uma dispersão de relações encobre seu papel local (Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra).

Já Jundiaí e Mogi das Cruzes constituem os pólos de constelação suburbana satélite, sôbre as quais exercem um domínio mais nítido, provocando inclusive um adensamento de fluxos em direção oposta a São Paulo.

Em posição inferior, mas ainda vultosa, figura como pólo de deslocamentos inter-suburbanos - Ribeirão Pires, caracterizada por exercer certo domínio sôbre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba. Outros subúrbios polarizam correntes de deslocamento de pessoas, sem contudo rivalizarem localmente com a influência direta de São Paulo. É o caso de Osasco, Franco da Rocha, Suzano e possìvelmente alguns outros, que funcionam quer como mercado de mão de obra, quer como mercado de trabalho, ou ainda como centros de prestação de serviços.

Ainda referente a deslocamentos inter-suburbanos, cabe chamar a atenção para o fato de que a maioria dêstes se fazem em direção radial a São Paulo - seguindo os mesmos troncos (ferrovias, ruas , estradas) através das quais se faz a circulação entre os subúrbios e São Paulo. As relações transversais entre subúrbios são escassas apenas na porção sudeste do "núcleo", e do "cinturão de urbanização intercalar" se desenvolvem de forma mais conspícua, caracterizando uma faixa que se estende desde a Cidade São Mateus (distrito de Itaquera) até Diadema, passando pelos distritos de Santo André e São Bernardo do Campo. Menos intensas, mas ainda expressivas, são os deslocamentos transversais verificados entre os subúrbios da "Variante" e da "Linha-tronco" da Central. Fazem-se tanto através dos trens, por meio de baldeação em Calmon Viana (distrito de Poá), quanto através de ônibus (especialmente pela linha São Miguel Paulista-Itaquera). Note-se que êstes deslocamentos transversais são pouco extensos: verificam-se de modo intenso apenas entre distritos contíguos; entre Cidade São Mateus e Santo André, entre

êste e São Bernardo do Campo, entre êste e Diadema.

Tal escassez de relações transversais confirma o caráter altamente radial da Grande São Paulo. Tudo o que se viu a respeito de relações intra-metropolitanas, por sua vez confirma o elevado índice de centralidade desempenhado por São Paulo neste sistema radial, centralidade esta, que os polos secundários pouco restringem.

Em sentido inverso ao que vimos focalizando, convém avaliar quais as porções da cidade de São Paulo mais relacionadas com os subúrbios. Serão as relações,mais intensas com o Centro,ou com os "bairros"? Entre êstes, quais serão os mais ligados aos subúrbios pelos deslocamentos pendulares?

Os dados coletados e o material com êles elaborado permitem algumas apreciações, infelizmente restritas a algumas áreas suburbanas (62). Assim sendo, enquadremos a análise em ítens, cada qual correspondendo a uma área, ou conjunto de distritos, com relação aos quais o pretendido foi possível:

1) Área Caieiras-Franco da Rocha-Francisco Morato.

Os passageiros que de São Paulo se dirigiram a êstes distritos embarcaram nas seguintes estações:

Vemag	0,0%
Ipiranga	1,7%
Moóca	1,1%
Brás	5,8%
São Paulo(Estação da Luz)	47,7%
Barra Funda	5,4%
Água Branca	4,0%
Lapa	27,8%
Km.88 (Vila Bonilha)	0,2%
Pirituba	5,8%
Vila Clarisse	0,3%

Nota-se inicialmente um equilíbrio entre Centro e "bairros", considerados em conjunto. Igualmente se constata, como de resto era de se esperar, que é relativamente pequeno o número de pessôas que se locomovem entre os subúrbios e os bairros sitos "do outro lado" da cidade,

nas relações com os "bairros" predominam as mantidas com os sitos entre o Centro e os subúrbios. Dentre os bairros,a Lapa aprece com nítido destaque. Certamente a Lapa funcionará com relação à área suburbana em foco como importante mercado de trabalho, representado quer por seu importante setôr terciário de atividades, quer pelos numerosos estabelecimentos fabrís, quer pela oficina da ferrovia. Mas, ao mesmo tempo, a Lapa constitue um dos principais e mais completos "sub-centros" da cidade, sendo certamente procurada pelos moradores dos subúrbios em causa, que localmente contam apenas com modesto equipamento, um pouco mais aperfeiçoado - mas ainda muito incompleto - em Franco da Rocha. Além disto,a Lapa ainda é importante foco irradiador de transportes: daí partem ônibus para numerosas "vilas" vizinhas, bem como para bairros afastados, como Casa Verde, Santana, Pinheiros , Jabaquara; é também possível a baldeação para a Sorocabana, cuja estação fica não muito longe da congênere da Santos-a-Jundiaí.

2) Área Ribeirão Pires-Rio Grande da Serra-Paranapiacaba

Como se viu, as relações migratórias entre êstes subúrbios e São Paulo não são muito vultosas, sendo suplantadas por deslocamentos inter-suburbanos. De qualquer forma, os passageiros,que de São Paulo atingem dita área por trem, embarcaram nas seguintes estações:

Pirituba	0,3%
Km.88 (Vila Bonilha)	0,0%
Lapa	1,5%
Água Branca	0,5%
Barra Funda	1,0%
São Paulo(Estação da Luz)	51,2%
Brás	34,8%
Moóca	3,5%
Ipiranga	6,4%
Vemag	0,7%

Novamente verifica-se equilíbrio entre Centro e "bairros", bem como a escassez de relações com os bairros sitos do lado oposto. A hegemonia do Brás entre os bairros se nos afigura estranha;para o fato não encon -

tramos explicação satisfatória. Possìvelmente funcione como ponto de entroncamento de transportes (ônibus, trens da Central).

3) Distrito de Osasco

Os passageiros embarcados na estação de Osasco (a principal do distrito) em demanda a São Paulo, desembarcaram nas estações abaixo, na proporção indicada:

Km. 11 (Vila Leopoldina) Domingos de Morais (Alto da Lapa) Km. 7 (Lapa)	48,3%/50,0%
Barra Funda Júlio Prestes (estação central)	50,0%/51,7%

A proporção é semelhante com relação aos embarques em demanda a São Paulo, processados na estação Presidente Altino. As cifras correspondentes aos mesmos grupos de estações são respectivamente: 43,2% e 56,7%.

Nota-se novamente o equilíbrio entre Centro e "bairros". O trecho Lapa-Vila Leopoldina, além de encerrar o "sub-centro" da Lapa, já comentado, é altamente industrializado, podendo representar mercado de trabalho à população osasqueana; em tôrno das três estações compreendidas abundam as fábricas. Por outro lado, como Osasco é subúrbio industrializado, é de supor que grande número dos desembarques verificados nas estações de Km.11, Domingos de Morais e Km. 7 seja de operários residentes nas imediações, ou em bairros que a partir delas podem ser alcançados por ônibus. Já falamos do papel de foco irradiador de transportes, desempenhado pela Lapa.

Além da via férrea, Osasco é ligado à Lapa por numerosos ônibus: 487 por dia, ou sejam 46,6% dos que ligam o distrito à São Paulo. Os demais alcançam o Centro (63) via Pinheiros, outro bairro paulistano que encerra desenvolvido "sub-centro", com o qual Osasco mantém intensas relações. Parece, contudo, que as relações com a Lapa ganham terreno em detrimento das mantidas com Pinheiros. Veja-se que a estação da Sorocabana na Lapa (Km.7) apenas foi inaugurada em 1958; até então os trens lá não paravam. Os ônibus entre o distrito de Osasco e a Lapa tam

bém são muito recentes, no ano supra-referido ainda não havia nenhuma entre a Lapa e o centro de Osasco. É interessante salientar, que o distrito de Osasco se divide em três faixas no tocante às relações com os dois importantes bairros paulistanos:

a) A porção ao norte da ferrovia, compreendendo numerosos aglomerados suburbanos: Presidente Altino, Rochdale, Jardim Piratininga, Baronesa-Helena Maria, Vila Piauí, Vila dos Remédios (64) é inteiramente voltada à Lapa, no tocante a suas relações com bairros paulistanos. Tôdas as linhas de ônibus intermunicipais da área estabelecem dita ligação.

b) A porção imediatamente ao sul da ferrovia, compreendendo o centro de Osasco, e as áreas lindeiras à avenida dos Autonomistas (ex-estrada de Itu) se relaciona tanto a Pinheiros quanto à Lapa.

c) A porção sudeste de Osasco (Jardim D'Abril, Jardim Novo Osasco) e os pequenos núcleos sitos na rodovia Raposo Tavares se relacionam a Pinheiros.

4) Guarulhos

O"conglomerado suburbano "Guarulhos se assemelha a Osasco no sentido de suas várias partes se relacionarem com diferentes bairros paulistanos. Assim é,que Vila Galvão é ligada por ônibus ao Centro de São Paulo, via Tucuruvi e Santana. Já a linha de ônibus mais antiga a ligar o Centro de Guarulhos ao Centro de São Paulo faz o per - curso através de bairros da zona Leste: Penha, Tatuapé , Belenzinho e Brás.

As relações entre o Centro de Guarulhos (Guarulhos no sentido restrito) e êstes bairros paulistanos orien - tais são muito intensas. Tanto é, que uma vez inaugurada a Via Dutra, que tanto facilitou as comunicações autoviárias com São Paulo, muito demorou a ser instalada uma linha que a utilizasse. Até hoje esta conta com poucas viagens diárias, ao contrário da linha que percorre o velho trajeto (25 e 240 respectivamente , em 1965). Parece serem bastanto importantes as relações entre Guarulhos(sentido restrito) e a Penha, pois além dos 240 ônibus pro-

venientes de Guarulhos, que atravessam êste bairro em demanda ao Centro, outros 45 aí tem seu ponto terminal.

Infelizmente os dados referentes aos ônibus não permitem o dimensionamento exato do que se afirmou a propósito das relações paulistanas de Guarulhos.

5) Distrito de São Miguel Paulista

À semelhança do que se verifica com Guarulhos, importantes são as relações com a Penha. Dos 586 ônibus que atingem o distrito a partir de São Paulo, 150 têm seu ponto inicial na Penha, enquanto todos os demais por ela passam.

Como ocorre com a Lapa, a Penha consolida sua posição de "sub-centro", estendendo seu raio de ação não apenas sôbre os citados distritos suburbanos, mas também sôbre vários bairros paulistanos das imediações.

6) Distrito de São Caetano do Sul

São Caetano do Sul como nos demais casos mantém intensas relações migratórias com o Centro de São Paulo e com os bairros intermediários: Brás, Cambuci, Moóca, Ipiranga, Vila Prudente. Uma linha de ônibus transversal liga São Caetano do Sul à Penha, sita num quadrante completamente diferente da cidade. É o único subúrbio paulistano a contar com linha dêste tipo. Mas, a principal originalidade de São Caetano do Sul, no tocante à relações com bairros paulistanos, reside na verdadeira inversão de hierarquia que se verifica em sua linde setentrional: o "subúrbio" São Caetano do Sul funciona como "sub-centro" com relação a "bairros" paulistanos: Vila Califórnia, Olaria, Vila Industrial, que são ligados a São Caetano do Sul por linhas de ônibus.

Os dados de transporte suburbano não permitem uma apreciação mais generalizada a propósito da direção tomada pela circulação intra-metropolitana no interior da cidade de São Paulo. Não constituindo objetivo específico da pesquisa, nosso propósito foi apenas de aproveitar o material coletado, para na medida do possível depreender algumas tendências, como as que pudemos

constatar com relação ao equilíbrio entre Centro e "bairros" nos três primeiros casos, e à importância especial de alguns bairros nas relações cidade-subúrbio.

A delimitação da Grande São Paulo

Nos sub-capítulos anteriores procuramos caracterizar as porções periféricas e circunvizinhanças da metrópole paulistana, e definir a intensidade de relações diretas que com ela mantém.

Como se recorda, no tocante a disposição geográfica e concentração da "área edificada" (cidade e "subúrbios de cunho urbano") pudemos distinguir quatro zonas: "núcleo de urbanização compacta e contínua", "cinturão de urbanização intercalar", "eixos de urbanização em colar", e "cinturão suburbano periférico". Examinando de modo mais específico as três primeiras zonas a respeito da intensidade de relações migratórias, constatou-se serem elas bastante pronunciadas face à população local, exceto nos distritos de Jundiaí e Mogi das Cruzes. Quanto à direção tomada pelos deslocamentos de pessôas, pôde-se caracterizar uma zona central, em que as relações com São Paulo são "acentuadamente dominantes", duas zonas externas a estas em que estas relações "dominam de modo pouco acentuado" e três zonas periféricas nas quais as mesmas "são minoritárias". Denominamo-las respectivamente de "zona fortemente integrada", "zona medianamente integrada" e "zona fracamente integrada".

Passemos agora a um problema que constitue em certo sentido o corolário dêste trabalho, isto é a delimitação da Grande São Paulo. Tratar-se-ia de proposição apenas acadêmica, não fôsse a utilidade que encerra, de fornecer uma base territorial de pesquisas geográficas sôbre temas específicos, bem como para planejamentos oficiais e eventual instalação de organismos administrativos metropolitanos.

A indagação que se põe é a seguinte: devem tôdas as zonas caracterizadas de uma forma ou de outra como "suburbanas" com relação a São Paulo ser consideradas como integrantes da Grande São Paulo? Não estaríamos, assim agindo, criando uma unidade territorial demasiadamente grande? Afinal, o conceito de

"aglomeração", "área metropolitana" e similares foram criados em função da sub-delimitação representada em quase todo o Globo pela unidade administrativa que encerra a porção mais antiga do organismo urbano, que dêle extravasou. Uma delimitação extremamente ampla não produziria o mesmo inconveniente, embora agindo em sentido oposto?

Autoridades em Geografia Urbana se referem às dificuldades acarretadas pela delimitação externa de um organismo metropolitano. Eis o que a propósito afirma Pierre George em seu ensaio: " . . . cada vez que se trata de definir uma aglomeração, um problema de método se antepõe aos administradores, e que é de essência geográfica: o da fixação dos limites da aglomeração. É raro, com efeito, que a progressão urbana termine nitidamente, sobretudo no caso de uma urbanização multinuclear a partir de povoados suburbanos. A questão é pois de saber a partir de onde começa o campo..." (65).

Georges Chabot assim se manifesta: "Dêste conjunto urbano é bem difícil de fixar os limites; êle se define por seu centro, por suas relações com o núcleo central, não por seus limites" (66). Êste autor passa a examinar vários trabalhos, que, à semelhança do que fizemos nos sub-capítulos anteriores, distinguem zonas caracterizadas por diferente intensidade de urbanização e de relações com a cidade central. Chabot conclue a respeito: "Conforme os casos é-se tentado de incluir ou de excluir tal ou qual destas zonas da definição de aglomeração. E é necessário reconhecer que em nossa concepção de aglomeração como na cidade entra um elemento subjetivo" (67).

Cabe salientar, que tanto Pierre George, quanto Georges Chabot deixam entrever que em suas concepções de "aglomeração" os "subúrbios rurais" estão excluídos. O mesmo ocorre com a maior parte das delimitações empreendidas nos variados estudos, que Chabot passa em revista (68). Como se verá, tal também se dá (em certo sentido) com o conceito norte-americano de área metropolitana.

Transferindo a problemática para o caso específico de São Paulo, podemos dizer, que cabe decidir quais as várias zonas retro-caracterizadas que devem ser consideradas integrantes da Grande São Paulo. O fato de "zonas de urbanização" não coincidirem com as "zonas de integração" em nada facilita a tarefa. Examinemos algumas soluções eventualmente viáveis.

Entre as delimitações que têm sido empreendidas em diferentes organismos metropolitanos, destacam-se as afetuadas pelo "Bureau of the Census" dos Estados Unidos. Este instituto censitário estabeleceu normas para definir e delimitar áreas para tôdas as grandes e médias cidades estadunidenses, de acôrdo com critérios uniformes, testados nas mais diferentes situações geográficas, e constantemente aperfeiçoados. face às novas tendências da expansão urbana, a novos pontos de vista, e a dificuldades que sem emprêgo revela.

Duas são as unidades territoriais consideradas pelo "Bureau of the Census" com relação a cidades médias e grandes: a "urbanized area" e a "metropolitan area".

A urbanized area é a areolarmente mais restrita de ambas. Não é vinculada a limites político-administrativos, considerando tão sòmente áreas com características urbanas. Integram a "urbanized area", além da cidade principal, aglomerados e áreas com características urbanas - a ela contíguas. Afora estas porções, são considerados - como integrantes - aglomerados que satisfaçam condições mínimas de população e de densidade de edificações urbanas, sitas a uma distância não superior a uma milha e meia do limite da porção urbanizada contígua. Externamente a tais aglomerados ainda são considerados como integrantes da "urbanized area" outros que encerram as condições mínimas supra-citadas, e que não estejam a mais de meia milha dos precedentes. Além de aglomerados, ainda são incluídos na "urbanized area" - contanto que contíguos aos aglomerados inclusos - edificações e instalações, tais como:

- fábricas
- pátios e armazens ferroviários, aeroportos, depósitos de caminhões, áreas portuárias.
- áreas recreativas: campos de golfe, parques municipais (mas não reservas florestais) "parques de baile", pistas de corrida, parques de diversões, terrenos empregados para exposições (feiras).
- instalações "municipais", tais como obras hidráulicas, depósitos de lixo, pequenos reservatórios (mas não lagos naturais ou artificiais)
- cemitérios com superfície igual ou superior a 1/4 de milha quadrada.
- escolas oficiais ou particulares.

- instalações militares com no máximo duas milhas quadradas de superfície. Instalações mais amplas podem ser incluídas desde que haja grande emprêgo de civís.
- hospitais gerais e todos os tipos de instituições municipais. Os hospitais estaduais e de condados não são incluídos por normalmente serem operados em conjunto com grandes estabelecimentos agrícolas (69).

Como se percebe, os critérios enunciados, de definição e delimitação da "urbanized area", encerram duas preocupações:

- não delimitar uma área demasiadamente extensa, incluindo apenas a área edificada contínua, ou muito próxima.

- estabelecer a distinção entre áreas urbanas e rurais na intrincada organização espacial das vizinhanças imediatas da metrópole. O articulista Wrigley comenta a respeito: "A segregação de áreas urbanas e rurais desta forma dá aos planejadores uma boa imagem da extensão areolar do padrão urbano metropolitano. Também fornece uma base para melhorar a delimitação e comensuração da população urbana e rural" (70). Antes de mais nada, os critérios elaborados pelo "Bureau of the Census" para a delimitação da "urbanized area" poderiam (uma vez adaptados à realidade brasileira) fornecer subsídios para a delimitação do perímetro urbano em nossas metrópoles.

Procurando-se adaptar o conceito de "urbanized area" ao caso paulistano, chega-se à conclusão que tôda a área edificada do "núcleo de urbanização compacta e contínua" bem como do "cinturão de urbanização intercalar" o integrariam. Os aglomerados dos "eixos de urbanização em colar" estariam excluídos, por não atenderem aos requisitos de distância a partir do último aglomerado territorialmente destacado do núcleo, distância esta que não deveria superar 1/2 milha.

Pois bem, teríamos então uma primeira unidade areolar metropolitana, cujos limites externos coincidem com o limito externo do "cinturão de urbanização intercalar". Assim sendo, tal unidade corresponde a uma realidade geográfica. Se quizermos nos ater a ambas as finalidades encerradas pelo conceito de "urbanized area" consideraremos apenas as porções de área edificada do "núcleo" e do "cinturão" como integrantes. Se quisermos abstrair a finalidade essencialmente censitária de distinguir "urbano" de "rural", consideraremos todo o "núcleo" e todo o "cinturão de urbanização intercalar". De uma forma ou outra temos uma unidade

que engloba os maiores e mais importantes subúrbios "de cunho urbano", e que corresponde a um vago consenso popular existente a respeito. Chamemos a esta unidade de "Aglomeração Restrita", já que a versão de "urbanized area" produz têrmo de conotação vaga e pouco expressiva. A "Aglomeração Restrita", do ponto de vista prático, parece-nos viável para certos estudos de Geografia Humana, como para a unificação administrativa de certos serviços públicos: trânsito, ônibus, corpo de bombeiros, distribuição de água encanada, coleta de esgôtos, etc. O fato de apenas oito prefeituras serem envolvidas (São Paulo, Guarulhos, São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, Taboão da Serra e Osasco) poderia facilitar eventuais contactos administrativos intermunicipais.

Contudo, a não inclusão de pelo menos as porções mais próximas dos "eixos de urbanização intercalar" faz com que fiquem excluídos da unidade considerada, numerosos aglomerados, que tanto do ponto de vista genético, quanto no tocante às relações migratórias, encerram características insofismáveis de "subúrbios de cunho urbano" de São Paulo.

Areolarmente mais extensa que a "urbanized area" é a outra unidade metropolitana definida pela organização censitária dos Estados Unidos: a "metropolitan area". Anteriormente denominadas "metropolitan district ", passaram a receber a designação de "standard metropolitan area" por ocasião do censo de 1950 e de "standard metropolitan statistical area" em 1958 (71). A "metropolitan area", ao contrário da "urbanized area" encerra um vínculo político-administrativo: são consideradas unidades político-administrativas por inteiro, às quais é dado um tratamento global. Determinada unidade, ou é incluída ou é excluída em sua integridade territorial. Nos Estados Unidos a unidade considerada foi o condado (county), com excessão da Nova Inglaterra, onde foram utilizadas unidades menores.

Em 1950 cada "standard metropolitan area", assim se compunha do condado que encerra a principal cidade, bem como de outros que satisfizessem certas condições, descritas pelo articulista Klove:

> "Condados contíguos podem ser incluídos na área, caso satisfaçam certos critérios. O conceito geral adotado é o de uma área econômica integrada, com grande volume de viagens diárias e comunicação entre a cidade central(ou

cidades centrais) e as porções exteriores da área. Isto normalmente resulta em uma área consideràvelmente mais restrita, especialmente para as cidades maiores, que a zona de influência comercial (market of trading area). Os seguintes princípios foram utilizados na determinação da elegibilidade de condados contíguos para a inclusão na Standard metropolitan area:

1. Cada condado precisa ter 10.000 trabalhadores não agrícolas,

ou dez por cento dos trabalhadores não agrícolas da standard metropolitan area, ou mais que metade desta população residindo em minor civil divisions com uma densidade demográfica de 150 ou mais por milha quadrada.

2. Cada condado precisa ter pelo menos dois terços do total de empregados, engajados em trabalhos não agrícolas.

3. Cada condado precisa ser economica e socialmente integrado com o condado que contém a maior cidade da standard metropolitan area. Um condado é considerado integrado (a) se 15 por cento ou mais de seus trabalhadores residentes no condado trabalharem no condado que contém a maior cidade; (b) se 25 por cento ou mais dos que trabalham no condado residirem no condado contondo a maior cidade; ou (c) se as chamadas telefônicas do condado ao condado que contém a maior cidade corresponderem à média de quatro ou mais chamadas mensais por assinante " (72).

Em 1958, além da suplementação do nome para "standard metropolitan statiscal areas" houve algumas modificações de detalhe nos critérios anteriores. O limite mínimo de 10 por cento citado no ítem 1 (da explicação supra de Klove) passou a ser relacionado ao condado da principal cidade e não mais ao conjunto da área metropolitana. Por outro lado, o índice mínimo de dois terços, enunciado no ítem 2 (da explicação de Klove), foi aumentado para três quartos. Para avaliar a integração passou-se a dar mais ênfase aos dados de migração pendular, e a dar menos importância aos dados de ligações telefônicas por causa de "diferenças nas áreas cobertas e nos métodos de compilação empregados" (73).

Nota-se na definição das áreas metropolitanas dos Estados Unidos uma preocupação em

I- incluir apenas unidades administrativas em que preponderem "subúrbios de cunho urbano", excluindo portanto os "subúrbios rurais".

II- dentre estas, incluir apenas as que encerram certo nível mínimo de urbanização, excluindo, portanto, aglomerados suburbanos pequenos.

III- incluir apenas as unidades administrativas que encerram fortes relações diretas com a cidade central, não se considerando as relações mantidas da unidade em estudo com porções periféricas da área metropolitana (ou seja as relações inter-suburbanas).

Procuremos transplantar o conceito de "área metropolitana" com sua definição norte-americana para o caso paulista. A transcrição do trecho de Klove em que êste expõe os critérios, já deixou transparecer, que no nosso caso os mesmos índices e valôres numéricos são impossíveis de aplicar. Antes de mais nada, não há correspondência entre as unidades administrativas dos Estados Unidos e as nossas. Os condados daquele país correspondem do ponto de vista funcional aproximadamente a nossas comarcas, mas são territorialmente mais extensas e mais estáticas em seus limites, que estas. Assim sendo, o emprêgo de outras unidades territoriais invalida requisitos mínimos de habitantes e densidades demográficas. Por outro lado, nossos dados censitários não permitem alguns dos comensuramentos propostos, como o relacionamento da mão de obra agrícola com a população ativa globa. A migração pendular, em nosso caso, apenas pôde ser inferida indiretamente: sabemos quantos viajam, e em muitos casos, de onde para onde, mas não em qual dos dois lados residem (ou trabalham).

Mas, procurando encarar o espírito encerrado na definição e nos critérios de delimitação das "metropolitan areas", podemos definir e delimitar a "área metropolitana" de São Paulo, a partir dos dados computados e trabalhados, e das caracterizações empreendidas. Como unidade territorial de análise não há inconveniente em utilizar o distrito, como vimos fazendo até aqui, pois, nos Estados Unidos a grande unidade administrativa - condado - foi empregada apenas por muitos dados sòmente existirem com relação a êle. Tanto é, que na Nova Inglaterra, onde os dados são comumente tabulados por unidades administrativas menores, estas fo

ram utilizadas na definição e delimitação de áreas metropolitanas (74). É óbvio, que quanto menor a unidade considerada, tanto mais perfeito em seus detalhes o resultado.

Pois bem, dentre os vários distritos que compoem os arredores de São Paulo, aquêles que têm tôda, ou quase tôda sua extensão territorial inclusa no "cinturão suburbano periférico" estão automàticamente excluídos, dada a escassa urbanização, e a preponderância inconteste de atividades rurais. Em sentido oposto, todos os distritos abrangidos na "Aglomeração Restrita de São Paulo", quais sejam os que integram o: "núcleo de urbanização compacta e contínua" e o "cinturão de urbanização intercalar" podem ser considerados integrantes da "área metropolitana", sem hesitação. Restam os distritos abrangidos nos "eixos de urbanização em colar". O problema principal a considerar é a integração com São Paulo. Nesto sentido, julgamos que todos os distritos, dentre os considerados, cujas relações com São Paulo sejam "acentuadamente dominantes" ("zonas fortemente integradas") ou "dominantes de modo pouco acentuado" ("zonas medianamente integradas") poden ser incluídos na "Área Metropolitana". Desta forma teríamos a Área Metropolitana "estendendo-se ao longo do "eixo" da linha Jundiaí até o distrito de Francisco Morato (inclusive), no da Central até o distrito de Suzano (inclusive), no da linha Santos até o distrito de Mauá (inclusive) e no da Sorocabana até o fim (distrito de Itapevi).

A Área Metropolitana de São Paulo assim definida constitue uma realidade geográfica no sentido de ser uma área que engloba todos os distritos intensamente urbanizados vizinhos a São Paulo, e que com ela mantém importantes relações de migração pendular.

Até que ponto tal unidade metropolitana satisfará aos desígnios? Vejamos antes de mais nada algumas decorrências da delimitação:

a. Ficando de fora as "zonas fracamente integradas", ficam excluídas da área metropolitana de São Paulo as áreas subordinadas mais diretamente a Jundiaí e a Mogi das Cruzes.

b. Pelo mesmo motivo fica excluída a área Ribeirão Pires-Vila Elclor, que no entanto mantém importantes relações com partes integrantes da área metropolitana: Santo André e Mauá.

c. Dado o tratamento por unidades político-administrativas, o "cinturão suburbano periférico" fica cortado ao meio: algumas porções integram a "Área Metropolitana", outras não. Acrescente-se que a inclusão ou exclusão não repousa nas características geográficas encerradas por ditas porções, mas tão sòmente no fato de pertencerem a êste ou aquêle distrito.

Conseqüentemente, subúrbios rurais e "eixos de urbanização embrionária", bem como subúrbios"de cunho urbano "isolados, em parte ficam dentro da área metropolitana, em parte fora. Os que se acham incluídos, o foram apenas,podemos dizer, por acaso, e não em função de uma deliberação neste sentido.

Vejamos. Parece-nos que o apontado na alínea a supra, ou seja a exclusão das áreas subordinadas a "cidades-satélites externas" não constitua necessàriamente um inconveniente. Para certos planejamentos e para a coordenação administrativa de certos serviços, o tratamento dado pode até se afigurar vantajoso, em função da forte polarização exercida respectivamente por Jundiaí e Mogi. Numa eventual política de descentralização, as áreas em questão poderiam ser encaradas como distintas da Grande São Paulo. Com relação a Ribeirão Pires-Vila Esclor tal não se dá, em função das relações mantidas com Mauá e Santo André.

Mas, a maior restrição que se pode levantar à adoção da "Área Metropolitana" como unidade básica é o tratamento dado ao "cinturão suburbano periférico". O seu desdobramento em porção incluída e porção excluída pelos motivos comentados, já por si constitue um contrasenso, que contudo pode ser compreendido face à abordagem por unidades político-administrativos. O problema essencial reside no seguinte: não deveria todo o "cinturão suburbano periférico" ser sistemàticamente incluído numa unidade territorial metropolitana? Pelo que se pôde ver em partes anteriores dêste capítulo e em capítulos anteriores, êle é de importância fundamental para a vida do organismo metropolitano. Nêle se situam grande parte do equipamento hidráulico e hidro-elétrico da cidade, dêle a metrópole obtem grande parte de gêneros perecíveis e de luxo que consome , aí os habitantes metropolitanos espairecem ao ar livre. Ao mesmo tempo o "cinturão suburbano periférico", constitue área potencial para uma futura

expansão horizontal da metrópole,cujos germes já estão lançados. Geogràficamente o "cinturão suburbano periférico" se vincula a São Paulo, eis que sua organização espacial se explica essencialmente em função da metrópole internamente contígua; outrossim o "cinturão suburbano periférico" se distingue, quer pelas características intrínsecas, quer pelas estreitas ligações funcionais com São Paulo - das áreas mais externas, embora o limite nem sempre seja claro. Històricamente, o "cinturão suburbano periférico" se vincula a São Paulo. Em sua localização e estrutura atual foi organizado em função da metrópole, e em muitos casos pela metrópole. Ademais, como vimos nos capítulos anteriores, a existência de um cinturão rural estritamente vinculado à cidade têm sido uma constante dos arredores paulistanos no decorrer dos tempos. Aldeamentos indígenas já se vinculavam à proximidade da cidade; em sentido areolarmente mais restrito, o "cinturão das chácaras" já encerrava características de subúrbio quando a cidade ainda não tinha 10.000 habitantes. As características mudaram no decorrer dos tempos, mas São Paulo sempre foi circundado, de forma mais restrita ou mais ampla,por um cinturão rural a ela vinculado, geogràficamente diferenciado de áreas mais afastadas.

Em razão do expôsto, parece-nos mais plausível considerar-se,como unidade metropolitana básica,uma extensão territorial mais ampla que a "Área Metropolitana", que inclua todo o "cinturão suburbano periférico". Parece-nos, que, do ponto de vista geográfico, tal proposição se justifica plenamente. Pensemos em têrmos práticos, de planejamento oficial e de coordenação de serviços públicos. Seria conveniente excluir,da unidade territorial básica,áreas das quais a metrópole tanto depende, e que constituem reserva para sua expansão num futuro até próximo? Se nos afigura que não.

Denominemos tal unidade mais ampla que a "Área Metropolitana" de Região Metropolitana. O substantivo escolhido se revela apropriado, quer por encerrar com relação a "área" uma conotação de maior extensão areolar, quer por constituir a unidade proposta - agora sim - um território funcionalmente integrado,que pode corretamente ser encarado como região geográfica.

Na Região Metropolitana de São Paulo incluímos,então, tôda a "Área Metropolitana de São Paulo" e tôda a porção do"cinturão suburbano periférico" que naquela não havia sido incluí -

do. Julgamos conveniente também incluir as porções dos "eixos de urbanização em colar" que ficaram fora da Área Metropolitana(por serem "zonas fracamente integradas" com São Paulo). Com relação a Ribeirão Pires-Vila Elclor não tivemos dúvida em fazê-lo, em vista das relações que o aglomerado principal (Ribeirão Pires) mantém com subúrbios paulistanos, e do nítido cunho de "subúr - bios rurais" encerrado pelas porções rurais dos distritos abrangidos. Também não hesitamos em incluir a área polarizada por Mogi, em vista das relações importantes (embora não tão vultosas como as existentes no interior da Área Metropolitana) que mantém com São Paulo, e de o distrito de Mogi encerrar subúrbios rurais dos mais típicos.

Problema sério foi o tratamento a ser dado à área polarizada por Jundiaí,compreendendo o distrito homônimo, o de Várzea Paulista e o de Campo Limpo.

Por um lado há várias analogias com a área de Mogi,que já foram mencionadas em várias oportunidades. Trata-se, em ambos os casos, da extremidade externa de um "eixo de urbanização em colar". No tocante a migrações pendulares e às direções que tomam há um impressionante paralelismo entre Jundiapeba e Campo Limpo e entre Brás Cubas e Várzea Paulista. Tanto Mogi quanto Jundiaí funcionam como centros de serviços,de mercado de trabalho, e de mercado de mão de obra com relação aos citados subúr - bios. Tudo isto recomenda dar-se à área de Jundiaí o tratamento dispensado à de Mogi, isto é, a inclusão na Região Metropolitana de São Paulo. No entanto, outros fatos recomendam o contrário,ou seja sua exclusão. As relações diretas entre Jundiaí e São Paulo são muito menores que as existentes entre a metrópole e Mogi. Os dados referentes ao transporte de passageiros (quadro VI) retratam-no. Ao mesmo tempo, a "urbanização em colar" é muito mais densa entre Mogi e São Paulo. Além disto, o distrito de Jundiaí não encerra características de "subúrbio rural" das mais típicas,das mais representativas da "área climax" da Região Metropolitana. É bem verdade,que a porção sul do distrito prolonga a mesma forma de "uso do solo" que tanto marca os distritos confinantes: Cajamar, Jordanésia, Caieiras: eucaliptais para fins industriais.Mas, já a porção norte do distrito se individualiza pela viti-vinicultura, atividade esta, que como se viu, não é característica da "área climax" da Região Metropolitana de São Paulo.

A questão proposta repousa portanto na avaliação dos

prós e contras. Na falta de dimensionamentos mais precisos a respeito das migrações (caso de Mogi), e da extensão areolar das modalidades de "uso do solo" rural, a decisão se transfere para a apreciação subjetiva do pesquisador. É nestes têrmos que houvemos por bem incluir a área de Jundiaí na "Região Metropolitana de São Paulo". Estamos convencidos, que sua exclusão seria igualmente viável e correta.

Delimitamos portanto três áreas, que encarnam diferentes concepções de organismo metropolitano. À guisa de esquematização, recapitulemos.

1. Aglomeração Restrita de São Paulo

encerra porções dos distritos de:

São Paulo
Ermelino Matarazzo
São Miguel Paulista
Itaquera
Guaianazes
Guarulhos
São Caetano do Sul
Santo André
São Bernardo do Campo
Diadema
Taboão da Serra
Osasco

2. Área Metropolitana de São Paulo

encerra:

- a Aglomeração Restrita de São Paulo, e mais:
- as porções restantes dos distritos componentes da Aglomeração Restrita.
- os distritos de:

Jaraguá
Perus
Caieiras
Franco da Rocha
Francisco Morato
Itaquaquecetuba

Ferraz de Vasconcelos
Poá
Suzano
Mauá
Carapicuíba
Aldeia
Barueri
Jardim Belval (1964)
Jardim Silveira(1964)
Jandira
Itapevi

3. Região Metropolitana de São Paulo
encerra:

- a Área Metropolitana de São Paulo e mais:
  - os distritos de

Cajamar
Jordanésia (1964)
Jundiaí
Várzea Paulista
Campo Limpo
Mairiporã
Arujá
Jundiapeba
Brás Cubas
Mogi das Cruzes
Iupeba
Ribeirão Pires
Rio Grande da Serra (Icatuaçú, em 1960)
Paranapiacaba
Riacho Grande
Parelheiros
Embu Guaçu
Itapecerica da Serra
Embu
Caucaia do Alto
Cotia
Raposo Tavares (1964)
São João Novo
Santana de Parnaíba

Das três delimitações, a que se nos afigura mais adequada para planejamentos e quadro territorial de estudos geográficos é a Região Metropolitana, por motivos já salientados no texto. Não obstante, para planejamento e coordenação de certos serviços públicos, bem como certos estudos geográficos, a Aglomeração Restrita se nos afigura viável. Das três delimitações, a Área Metropolitana nos pareceu a menos adequada para qualquer dos fins supra-citados. Talvez a maior utilidade seja a estatística, visando comparações internacionais, eis que é a unidade territorial empregada nos Estados Unidos, e que corresponde grosso modo às utilizadas na Europa.

Uma objeção pode ainda ser levantada: por que não vincular Santos à Grande São Paulo através da delimitação de uma região que englobasse também a aglomoração da Baixada Santista? Afinal, o caráter de "binômio", de desdobramento do mesmo fato urbano é por demais claro e reconhecido. Parece-nos dispensável enumerar as vinculações funcionais entre ambas as cidades. Além destas vinculações, note-se que parte da porção intermediária entre ambas as cidades se acha funcionalmente ligada a ambas. É o caso de Ribeirão Pires: indústrias e olarias funcionalmente vinculadas a São Paulo e ao "A.B.C.", recreação campestre vinculada a Santos. O mesmo diga-se com relação a Embu Guaçu: produção de hortaliças destinadas mais especìficamente ao mercado paulistano, recreação campestre de santistas. A Reprêsa Billings e sua orla constitue outro traço de união. Além de paulistanos, numerosos santistas passam seus domingos aí; a reprêsa fornece energia elétrica a São Paulo e a Santos, água ao "A.B.C." e a Santos. De outro lado, se a reprêsa se situa em área indiscutìvelmente mais ligada a São Paulo, o contrário se dá com as usinas hidro-elétricas sitas no sopé da serra, no distrito de Cubatão. A reserva florestal do Alto da Serra poderá vir a desempenhar importante papel, tanto com relação a São Paulo, quanto com relação a Santos. De resto, elementos asseguradores da circulação e das comunicações entre ambos os pólos do binômio marcam a paisagem da área intermediária, e através de sua densidade a caracterizam como verdadeira "zona de passagem": duas ferrovias, duas rodovias (em futuro talvez não muito distante, três), oleoduto.

Mas, em decorrência do acentuado hiato de urbanização e de povoamento da acentuada polarisação exercida por Santos em relação a tôda a Baixada (que em nada se compara com o verifica

do nas áreas de Jundiaí e Mogi das Cruzes), e da individualidade funcional interna (pôrto, praias), parece-nos mais adequado conferir ao organismo urbano santista um tratamento regional próprio. Por isso não o incluímos na "Região Metropolitana de São Paulo". Numa divisão regional geográfica do estado de São Paulo, parecer-nos-ia conveniente formular uma "Região São Paulo - Santos ", a qual incluiria a Região Metropolitana de São Paulo e a Grande Santos.

Notas ao 5º capítulo

1 - Estimativa do Departamento de Estatística da Secretaria de Economia e Planejamento.

2 - Em artigo de uma das maiores autoridades norte-americanas em Geografia Urbana transparece esta conceituação de "subúrbio": Chauncy D.HARRIS - "SUBURBS", in American Journal of Sociology, volume 49 (1943), pp.1/13. (Reproduzido in "Readings in Urban Geography"). Vários outros trabalhos norte-americanos mostram nitidamente a mencionada vinculação político-administrativa ao conceito de "subúrbio".

3 - Veja-se por exemplo Georges CHABOT in Jacqueline BEAUJEU-GARNIER et Georges CHABOT - "TRAITÉ DE GÉOGRAPHIE URBAINE", pp. 233/234.

4 - Veja-se entre outros: Georges CHABOT in Jacqueline BEAUJEU-GARNIER et Georges CHABOT - (op.cit.), p.233.

5 - Êste aglomerado se situava no distrito de Paranapiacaba (município de Santo André); ao se criar o município de Rio Grande da Serra o território compreendendo o aglomerado a êste foi atribuído, com o que não concordou a prefeitura de Santo André, que contestou a medida pelos meios competentes, criando-se litígio a respeito.

6 - Com efeito, o cadastro industrial do Departamento de Estatística da Secretaria de Economia e Planejamento permitiria o levantamento por aglomerado, através de minuciosa compilação de ficha por ficha (cada qual referente a um estabelecimento), trabalho mais indicado para pesquisa de detalhe referente especìficamente à estrutura industrial. Contudo, para a análise proposta mesmo tal trabalho não surtiria efeito, pois como se sabe, não há dados demográficos referentes aos aglomerados tomados isoladamente.

7 - A população rural não pode contudo ser excluída do cômputo, pois em áreas suburbanas a delimitação entre "zona urbana" e "zona rural" é funcionalmente precária; a última encerra com freqüência pequenos aglomerados "de cunho urbano". Mesmo entre a população pròpriamente rural é numerosa a categoria denominada pelos norte-americanos por "rural-not-farm". De resto, como já salientamos, a delimitação do perímetro urbano (base para o censo) não corresponde a critérios uniformes, e em muitos casos não tem sido atualizada. Compare-se por exemplo, a população urbana e rural de Osasco, distrito onde a população verdadeiramente rural é na realidade escassa.

8 - Os dados do censo demográfico de 1960 até agora publicados não permitem o cálculo da taxa de atividade.

9 - Dados constantes de um levantamento efetuado pela Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo: "RELATÓRIO-RESUMO DA PESQUISA DAS INDÚSTRIAS" (Ano 1962).

10 - Em Jaraguá,"unidade" que figura com o menor contingente operário absoluto (o quadro se refere a 1962!), foi instalada recentemente a indústria "VOITH", o que muda completamente a situação dêste subúrbio.

11 - Fomos tentados a excluir da análise a categoria industrial- "beneficiamento de minerais não metálicos". Contudo esta categoria inclue cerâmicas, fábricas de vidro e porcelana, indústrias tìpicamente urbanas ou peri-urbanas, o que nos levou a não fazê-lo.

12 - Aludimos ao seguinte: nem todos os aglomerados suburbanos que compoem uma "unidade administrativa suburbana" apresentam as mesmas características no tocante à industrialização, o que nos impede de generalizar numa apreciação em escala mais detalhada. Veja-se o caso de Osasco: o "conglomerado rodoviário" Baronesa-Helena Maria é especìficamente residencial. No distrito de São Miguel Paulista (E.F.C.B.)o núcleo Itaim não encerra indústria de vulto, em oposição ao núcleo-sede, onde se situa a "Nitro-Química".

13 - Foi também o caso de Mogi das Cruzes, aglomerado ao qual a rotulação de "subúrbio" é de conveniência dúbia, sendo melhor evitá-la.(Esta questão será discutida adiante). A propósito da industrialização de Mogi e sua relação com a função residencial local, José Domingos TÍRICO escreve: "Assim muitos operários que saíam de Mogi das Cruzes para trabalhar em São Paulo, já não o fazem ; além disso a área tornou-se centro de atração para gente dos municípios vizinhos que não contam com essa modalidade de fonte de produção" ("A REGIÃO DO ALTO CURSO SUPERIOR DO TIETÊ" in Revista Brasileira de Geografia, ano 22 (1960), p.567.

14 - Êste foi também o caso de Jundiaí, com relação ao mais antigo estabelecimento têxtil local, iniciativa de lavradores da área (vide outro capítulo). No caso de Jundiaí o rótulo "subúrbio" é ainda menos conveniente que no caso de Mogi. Vide discussão adiante.

15 - Veja-se a êste respeito: "ESTUDO PARA A GEOGRAFIA DA INDÚSTRIA NO BRASIL SUDÊSTE" (Pedro Pinchas GEIGER, coordenador geral, Fany DAVIDOVICH, redatora) in Revista Brasileira de Geografia, ano 25 (1963), pp.155/271, mais especìficamente pp.233/235.

16 - Estas duas categorias,em pequenas cidades freqüentemente se relacionam com o campo circundante, que lhes fornece os bovinos. Em grandes cidades, contudo, êste provém de modo geral de áreas distantes.

17 - Entre estas a fábrica de porcelana Peccicacco, em Perus.

18 - Dados obtidos no Departamento de Estatística da Secretaria de Economia e Planejamento. O dado referente ao número de leitos é exato, o de população constitue estimativa.

19 - Frizamos "função de prestação de serviços a aglomerados sububanos menores" ,pois alguns subúrbios encerram tal função regional, mas especìficamente voltada aos "subúrbios de cunho rural", como se verá adiante. O caráter distinto de ambos os casos recomendou a abordagem em separado,embora haja subúrbios cuja centralidade funcione em ambos os sentidos.

20 - Aroldo de AZEVEDO - "ITAQUERA E POÁ, SUBÚRBIOS RESIDENCIAIS" (capítulo IV do volume IV de "A Cidade de São Paulo"), p.166.

21 - Apoiamo-nos em trabalho de nossa autoria: "A ORGANIZAÇÃO URBANA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ANALISADA ATRAVÉS DA CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS", a ser publicado in Orientação, e Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

22 - É assim que se referem a São Bernardo do Campo.

23 - Aqui e em outros casos nos referimos a "Interior" como sendo a porção do Estado sita além dos limites da Grande São Paulo.

24 - Em Riacho Grande, Cipó e Embu-Guaçu, a citada função é importante, mas se associa de modo expressivo à recreativa.

25 - Vide observação retro, a propósito do sentido em que empregamos o têrmo "Interior".

26 - Georges CHABOT in Jacqueline BEAUJEU-GARNIER e Georges CHABOT - (op.cit.), p.233.

27 - idem, pp.233/234.

28 - André ALLIX em "VILLES ET CAMPAGNES", pp.46/48. (Simpósio publicado sob direção de Georges FRIEDMANN; é sob êste nome que a obra foi catalogada na Bibliografia no fim dêste trabalho.

29 - Veja-se os trabalhos de Antonio Rocha PENTEADO - "OS SUBÚRBIOS DE SÃO PAULO E SUAS FUNÇÕES"(Capítulo I do Volume IV de "A Cidade de São Paulo") e "A ÁREA SUBURBANA DE SÃO PAULO E SUA CARACTERIZAÇÃO" in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Volume XII (1958/1959), pp.210 e 211 e de Emília Viotti COSTA - "COTIA E ITAPECERICA DA SERRA, SUBÚRBIOS AGRÍCOLAS" (Capítulo III do Volume IV de "A Cidade de São Paulo").

30 - Não julgamos conveniente efetuar a mesma simplificação no caso dos "subúrbios de cunho urbano", devido à redundância etimológica que resultaria da aposição de um adjetivo a um substantivo do qual aquêle é derivado. No caso de "subúrbio rural" tal problema não ocorre.

31 - Estão neste caso os estabelecimentos da emprêsa "Granja Ito" que possue uma granja em Piraporinha (município de Diadema) com 20 mil aves e uma "granja experimental e de seleção" associada a "instituto de genética" em Alvarenga (município de São Bernardo do Campo). (Edição Comemorativa de São Bernardo do Campo de A Gazeta Esportiva, 19 de Agôsto de 1967 p.45). Cite-se também a "Granja Shigueno" e a "Granja Nagao" ambas em Mogi, junto à estrada que leva a Salesópolis, respectivamente nos quilômetros 6,5 e 10. A última "possui cêrca de 80.000 aves", e além do grande número de galinheiros se destaca pelas linhas modernas assumidas por seu pavilhão de incubação (Edição Comemorativa de Mogi das Cruzes de A Gazeta Esportiva, 1 de Setembro de 1967, anúncios, pp. 32 e 21).

32 - Secretaria de Economia e Planejamento - Departamento de Estatística "POPULAÇÃO PECUÁRIA DO ESTADO-ESTIMATIVA EM 31-12-1963 E PRODUÇÃO DE ORIGEM ANIMAL DO ESTADO-1963".

33 - A propósito dos "haras" de Cotia, Manoel SEABRA assim se pronuncia: "tanto quanto as próprias atividades horti-avícolas, refletem a influência da cidade de São Paulo na organização dêste espaço rural\"UMA EXCURSÃO AOS ARREDORES DA CIDADE DE SÃO PAULO: ÁREA DE COTIA-VARGEM GRANDE" in Orientação, nº1, 1965, p.28).

34 - "EDIÇÃO COMEMORATIVA AO ANIVERSÁRIO DO MUNICÍPIO DE SUZANO" A Gazeta Esportiva, 2 de Abril de 1967, p.18:

35 - idem.

36 - Veja-se por exemplo, a razão que levou o proprietário da mencionada granja de coelhos a optar pela localização escolhida: "O dr. Vieira escolheu Suzano por estar esta região situada a poucos quilometros de nossa capital o que facilita sobremaneira o transporte para esta cidade" ("REPORTAGEM COMEMORATIVA AO ANIVERSÁRIO DO MUNICÍPIO DE SUZANO", vide nota anterior).

37 - Em"EDIÇÃO COMEMORATIVA DO MUNICÍPIO DE MAIRIPORÃ",publicada em "A Gazeta Esportiva" de 26 de março de 1967 figura notícia com o expressivo título "Tijôlo é rei em Mairiporã".Na mesma lemos: "Por todos os lados, por onde se vá, dentro das terras de Mairiporã encontrar-se-á a grandiosa indústria do tijolo. É sem dúvida a industria extrativa do barro uma das maiores riquezas da região... A fabricação de tijolos comuns está distribuída pelo meio milhar de olarias de cinco milhões de unidades diariamente, o que a torna uma das maiores produções das circunvizinhanças da Capital". Já em Ribeirão Pires as olarias são em número aproximado de 150.

38 - Aroldo de AZEVEDO - "SUBÚRBIOS ORIENTAIS DE SÃO PAULO", pp. 85/87. A atividade persiste aí em nossos dias.

39 - "LEVANTAMENTO POR MUNICÍPIO DAS ÁREAS FLORESTADAS E REFLORESTADAS DO ESTADO DE SÃO PAULO-1958/59/60/61" in A Rural-Revista da Sociedade Rural Brasileira, nº 484 (1961) pp.16/21.Vide ressalvas no capítulo anterior.

40 - Recentemente abrigou um diretor de departamento do serviço público estadual.

41 - Sobretudo neste caso, a"recreação ao ar livre" freqüentemente não constitue a finalidade principal. Ditos recreios são comumente procurados para encontros extra-conjugais; o isolamento geográfico propiciando a discreção. Diversas "chácaras" têm também, na realidade, tal fim.

42 - Não citamos Ribeirão Pires e Embu Guaçu, pois a função recreativa local não encerra cunho suburbano com relação a São Paulo, eis que são procurados por santistas.

43 - Vide capítulo anterior a propósito da recreação campestre. No tocante a Mairiporã, citamos os expressivos nomes de clubes e loteamentos, que comprovam o afirmado.

44 - Dissemos "parte", pois aí se localiza uma instituição de caridade, à qual pertence a gleba. Aquela contudo ocupa de modo efetivo apenas pequena extensão. A porção restante, inaproveitada, tem sido alvo últimamente de acerbas disputas movidas por pessôas que alegam ser seus proprietários, como mostrou recente série de reportagens publicadas pela "FOLHA DE SÃO PAULO".

45 - No quadro IV procuramos alinhar os subdistritos paulistanos em seqüência espiral horária, à semelhança dos " arrondissements" de Paris. A dimensão por demais heterogênea dos subdistritos prejudica parcialmente o êxito do procedimento.

46 - No caso não existe problema prático - momentâneo, pois como o distrito integra o município de São Paulo não há solução de continuidade administrativa. Conviria no entanto rebaixar-se o referido distrito à categoria de subdistrito e como tal integrá-lo ao de São Paulo.

47 - Fizemos esta estimativa segundo critério empírico: consideramos a população total dos distritos São Miguel Paulista, Diadema, Taboão da Serra e Osasco, a população rural dos subdistritos compreendidos no quadro IV, grupo A, de Penha de França a Pirituba, 70% da população rural de Nossa Senhora do Ó, Santana, Tucuruvi, Ermelino Matarazzo, Santo André; população urbana e 70% da rural de Capela do Socorro, Itaquera e São Bernardo do Campo, população urbana e 30% da rural de Guaianazes, 30% da população rural de Mauá. O total dá691.042 habitantes.

48 - Para a estimativa empregamos critério empírico semelhante ao utilizado para o "cinturão de urbanização intercalar".

49 - É necessário cautela com o têrmo. Na realidade a rodovia Raposo Tavares apenas encerra, como se viu no capítulo anterior, algumas e restritas características de "auto-estradas".

50 - Têrmo empregado por Georges CHABOT in Jacqueline BEAUJEU-GARNIER et Georges CHABOT - (op.cit.), pp.215/219.

51 - Veja-se a propósito da zona em apreço: Manoel SEABRA - (op. cit.), pp.26/32.

52 - Êste aglomerado, aliás "vila", sede do distrito homônimo, tem êste nome aparentemente bizarro por se situar junto a estação implantada em trecho retificado da ferrovia, a alguma distância da estação São João sita na linha velha. Daí o "Novo".

53 - "EDIÇÃO COMEMORATIVA AO 77º ANIVERSÁRIO DA FUNDAÇÃO DE MAIRINQUE", de A Gazeta Esportiva, 27 de outubro de 1967, p.16.

54 - idem.

55 - Utilizamos critério semelhante ao exposto com relação ao "cinturão de urbanização intercalar". A cifra obtida é de273.208.

56 - O difícil é chegar até êles, e globalizar os dados de diferentes ferrovias, dado os díspares critérios de apuração e contabilização.

57 - Como exemplo de tais artifícios vejamos o caso de Barueri. Os passageiros destinados a São Paulo viajavam em 1960 com o mesmo "documento de viagem" portado pelos destinados às estações de Presidente Altino e Osasco sitas fora do distrito de São Paulo. O contingente de passageiros assim definido corresponde a 69,6% dos embarcados no distrito. Teòricamente seria possível que todos se destinassem a São Paulo, e que nenhum tenha desembarcado nas duas estações supra-referidas. O índice 69,6% é portanto um valor limite máximo. Contudo, é de supor que apreciável parcela de passageiros tenha desembarcado nas mencionadas estações. Partimos então do princípio que o transporte de passageiros é bàsicamente simétrico, e computamos os passageiros embarcados em Presidente Altino e Osasco com direção às estações do distrito de Barueri. Acontece que êstes viajam com "documento de viagem" que lhes permite ultrapassar o distrito de Barueri e atingir os de Jandira e Itapevi. Portanto nem todos desembarçam no distrito de Barueri, embora seria teòricamente possível quo o fizessem. Subtraindo o grupo de passageiros ora focalizado do primeiro chegamos ao índice de 56,9%, que constitue o valor limite mínimo. Assim sendo, a proporção exata dos passageiros embarcados no distrito de Barueri, destinados ao de São Paulo está compreendida entre 56,9% e 69,6%.

58 - O descompasso cronológico entre os dados referentes a ônibus e a trens não se nos afigurou por demais pernicioso, pois os dados não permitem mesmo - como já se adiantou - nem a comparação quantitativa, nem a globalização.

59 - A disparidade no caso se traduz no seguinte: o "nº de viagens diárias" dos ônibus intermunicipais pôde ser obtido da ficha de concessão, representando portanto o número de viagens que o empresário deve realizar. Já o "nº de viagens diárias" dos ônibus municipais corresponde a apuração feita por fiscais da C.M.T.C. em determinados dias, correspondendo ao número de viagens efetivamente realizadas nêstes dias.

60 - Com efeito, abstraímos, , antes de mais nada, a lotação média com que os ônibus das várias linhas que servem um distrito atravessam suas divisas; consideramos portanto a mesma lotação média para tôdas elas. Trata-se da abstração de importante variável, que contudo não é dimensionável face à aludida má qualidade dos dados; porém êste procedimento é necessário, pois do contrário a estimativa seria de todo impossível. Assim procedendo, pudemos correlacionar os dados referentes às várias linhas com o número de ônibus diários das mesmas.

Para estimar a percentagem de passageiros dirigidos a São Paulo, distinguimos as linhas de cada distrito em três categorias: 1) as que não se dirigem ao distrito de São Paulo, 2) as que do distrito em questão se dirigem ao de São Paulo, sem servirem a nenhum outro, 3) as que do distrito em questão se dirigem a São Paulo, mas servem também a outros distritos suburbanos. Nas linhas do ítem 1, òbviamente a proporção de passageiros interdistritais destinados a São Paulo é de 0%, nas do ítem 2 é de 100%, nas do ítem 3 corresponde a um valor intermediário, que apuramos através dos dados fornecidos pelas emprêsas do D.E.R. Nestes casos excluímos do cômputo os passageiros correspondentes a seções compreendidas no interior do distrito, como a de Rudge Ra -

mos a São Bernardo do Campo nas linhas que atingem êste subúrbio.

Para exemplificar, vejamos o caso de São Caetano do Sul: 417 ônibus, de 7 linhas, correspondem ao ítem 1 - 0% dos passageiros a São Paulo; 1.154 ônibus, de 9 linhas, correspondem ao ítem 2 - 100% dos passageiros a São Paulo, 517 ônibus de 6 linhas correspondem ao ítem 3 - 52,3% dos passageiros a São Paulo (cifra obtida através dos dados fornecidos pelas emprêsas ao D.E.R.). Média ponderada das três categorias: 68,0%. Esta cifra corresponde ao resultado final da estimativa.

61 - "PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO BERNARDO DO CAMPO" - (op.cit.).

62 - O número de pessôas embarcadas em trens de subúrbio nas estações urbanas não serve para esta apreciação, pois ditos trens são muito utilizados para a circulação interna na própria cidade de São Paulo.

63 - A época retratada neste estudo com relação aos ônibus é anterior às alterações introduzidas pelo Coronel Fontenelle, que afastou os ônibus intermunicipais do Centro.

64 - Os dois últimos são subúrbios parcialmente compreendidos no distrito de São Paulo. Em Vila Piauí a porção contida em Osasco constitue expansão recente do núcleo original. Já em Vila dos Remédios, a principal rua local constitue a divisa.

65 - Pierre GEORGE - "PRÉCIS DE GÉOGRAPHIE URBAINE", p.101. Grifo do autor.

66 - Georges CHABOT in Jacqueline BEAUJEU-GARNIER et Georges CHABOT - (op.cit.), p.250.

67 - idem, p.253.

68 - ibidem, pp.250/254.

69 - Robert L.WRIGLEY, Jr. - "URBANIZED AREAS AND THE 1950 DECENAL CENSUS" in "Readings in Urban Geography", p.43.

70 - idem, p.42.

71 - Robert C.KLOVE - "THE DEFINITION OF STANDARDMETROPOLITAN AREAS" in "Readings in Urban Geography", pp.33/34 e "METROPOLITAN AREAS- A REVIEW OF THREE RECENT PUBLICATIONS" in "Economic Geography" Volume 37, 1961, pp.269/270.

72 - Robert C.KLOVE - "THE DEFINITION OF STANDARDMETROPOLITAN AREAS" in "Readings in Urban Geography" p.34.O grifo das alíneas é do autor. Empregamos o grifo nas expressões deixadas em inglês (por inconveniente a versão).

73 - Robert C.KLOVE - "METROPOLITAN AREAS-A REVIEW OF THREE RECENT PUBLICATIONS" in "Economic Geography" Volume 37,1961, pp.269/270.

74 - Robert C.KLOVE - "THE DEFINITION OF STANDARDMETROPOLITAN AREAS" in "Readings in Urban Geography", p.34.

CONCLUSÃO

O presente trabalho permite várias conclusões de natureza geral. Destaquemos algumas.

1. A Grande São Paulo apresenta estrutura nìtidamente radio-concêntrica e constitue um organismo metropolitano altamente centralizado em tôrno da cidade (no sentido político-administrativo) de São Paulo. A centralidade expressiva exercida por alguns (poucos) subúrbios e cidades satélites não compromete de modo muito acentuado o caráter monopolar da aglomeração.

2. As várias porções periféricas da metrópole se diferenciam entre si tanto pela variada intensidade da urbanização e disposição da área edificada, quanto pelo grau de relações diretas com a cidade de São Paulo. Não se verifica correlação muito acentuada entre as "zonas" caracterizadas por ambos os aspectos. Êste fato concorre para dificultar a definição e delimitação da Grande São Paulo. Na realidade êste problema repousa numa problemática de dimensionamentos e de critérios. Propusemos três delimitações baseadas em critérios diferentes, cada qual com seus prós e contras. A nosso ver a "Região Metropolitana", que engloba propositadamente o "cinturão suburbano periférico" é a mais conveniente como unidade básica. Confessamos que foram as pesquisas efetuadas que nos conduziram a tal conclusão; anteriormente parecia-nos mais apropriada a "Área Metropolitana".

3. Os "subúrbios de cunho urbano" diferem bastante entre si, embora tal à primeira vista seja mascarado por uma certa homogeneidade paisagística e funcional, mais aparente do que efetiva. Diferentes fatôres de origem e desenvolvimento inicial de subúrbios produziram diferentes tipos de "núcleos" e "conglomerados" suburbanos, que ainda hoje traduzem o fato em vários aspectos de

sua estrutura interna. Por outro lado, do ponto de vista funcional ocorre uma graduação - de subúrbios essencialmente residenciais a outros, estritamente industriais -, havendo ainda núcleos que encerram outras funções, que face ao indiscutível predomínio das duas supra-citadas são nìtidamente "secundárias".

O têrmo "subúrbio industrial" deve ser encarado com o devido cuidado, pois, mesmo considerando-se apenas o fato caracterizador - ou seja a atividade industrial -, constatam-se enormes diferenças entre os núcleos com êle rotulados.

4. No tocante à função residencial dos subúrbios cabe salientar o predomínio das classes sócio-econômicas operária e média. As classes mais abastadas pouco se interessaram pelos subúrbios para fins residenciais; quando o fizeram apenas se sentiram atraídos por uma que outra área, bastante próxima da cidade, e que logo mais por ela seria absorvida territorialmente.

5. Verifica-se uma estreita vinculação entre a cidade e a área rural circundante: esta foi e é organizada para a cidade em grande parte pela cidade. O cinturão rural destarte vinculado a São Paulo sempre existiu, e foi gradativamente conhecendo um deslocamento centrífugo acompanhado de ampliação areolar e diversificação. Do "cinturão das chácaras" de meados do século passado, a evolução conduziu ao atual "cinturão suburbano periférico", mais afastado do centro paulistano, mais amplo, mais diversificado do que aquêle, mas a êle se assemelhando no tocante às vinculações com a cidade.

O "cinturão suburbano periférico", que além de encerrar "subúrbios rurais" constitue área de expansão embrionária e futura da metrópole, é de suma importância para a vida desta. Por isto, e pelas vinculações genéticas supra mencionadas sustentamos a formulação da "Região Metropolitana" (ítem 3 supra).

6. O arranjo espacial da Grande São Paulo repousa sobretudo na infra-estrutura em vias de transporte. Sem encon

trar grandes obstáculos físicos pela frente, tanto in - dústrias quanto habitantes funcionalmente vinculados a São Paulo puderam se estabelecer onde a comunicação com a Capital fôsse mais fácil. O caráter rádio-concêntrico de metrópole repousa, é claro, nas vias de circulação, responsáveis pela estruturação dos elementos radiais: "eixos de urbanização em colar", "eixos de urbanização embrionária".

A rêde de transporte, além de oferecer eixos à expansão metropolitana, provocou a estruturação de pólos, cristalizadores do desenvolvimento em escala local.

As ferrovias radiais a São Paulo constituiram os principais eixos de desenvolvimento suburbano, funcio - nando as estações como os principais pólos. As rodovias nêste particular assumem uma posição secundária. Passando a participar mais tarde, já encontraram o essencial es boçado; oferecendo transporte menos rápido não propiciaram expansão a tão grandes distâncias. Dada a ubiqüidade das rodovias, as estradas isoladamente não concentraram o desenvolvimento de modo pronunciado. Dada a dis - persão dos serviços rodoviários, a polarização local também foi menos pronunciada: entroncamentos e alguns aglomerados pré-existentes foram os principais pólos do domínio rodoviário, mas menos importantes que as estações no domínio ferroviário.

Uma vez cristalizado um certo desenvolvimento su - burbano, os pólos citados passam a propiciar um efeito de "bola de neve". Em escala sempre crescente os aglomerados e as fábricas suburbanas passam a atrair um desenvolvimento ulterior em função do que êles mesmos significam; a via (ou meio) de transporte em muitos casos deixa de ser fator preponderante do desenvolvimento suburbano, para funcionar como instrumento do processo. Não é por outra razão que "subúrbios-estação" já antigos se desenvolvem mais que outros mais recentes sitos na mesma linha, e encerrando condições de sítio semelhantes (Itaquera, Guaianazes e Poá; Quinze de Novembro e Ferraz de Vasconcelos).

A estrutura interna dos subúrbios se relaciona também, de modo muito significativo, com o elemento (ou elementos) viário(s), que propiciou (propiciaram) seu surgimento o desenvolvimento inicial.

7. Se a estrutura viária (sobretudo as ferrovias, repita-se) constituiu o fator principal do arranjo espacial e configuração da Grande São Paulo, não é menos verdade que outros fatôres influiram também. Vejamos:

a) O meio natural não condicionou a expansão metropolitana de forma muito acentuada, ao contrário, por exemplo, do Rio de Janeiro e Nova Iorque.

Na realidade, como insinuamos no ítem 6, poucos foram os obstáculos antepostos à progressão da urbanização contínua, e ao surgimento de núcleos isolados. O principal obstáculo é representado pela serra da Cantareira, que realmente mostrou funcionar como barreira à expansão urbana, se bem que outros fatôres tenham concorrido para que naquele setor não tenha havido um desenvolvimento suburbano entre êles a existência de extensa reserva florestal. As reprêsas ao Sul, elemento artificial a integrar o meio físico, não funcionaram como barreiras a expansão urbana, pois na porção mais próxima a São Paulo se dispoem paralelamente aos eixos de desenvolvimento, permitindo a progressão da urbanização ao longo de suas margens, e entre ambas. Como atrativo do povoamento as reprêsas funcionaram <u>indiretamente</u>, através do sistema de transporte que ensejaram (o "Tramway Electrico de Santo Amaro"); como atrativo <u>em si</u> seu papel foi pequeno, pois as classes sócio-econômicas que poderiam tirar proveito de seu caráter de sucedâneo de praia, por elas não se interessaram.

A topografia bastante movimentada do quadrante Nordeste dos arredores paulistanos concorreu para que êste setor conhecesse um desenvolvimento relativamente modesto (não olvidemos que outros fatôres acham-se envolvidos).

Em sentido oposto, as várzeas e baixos terraços atraíram a suburbanização. Inicialmente por terem sido os

colhidos para a implantação de extensos trechos das ferrovias extra-regionais. Isto deu ensejo à formação do trinômio ferrovia-terreno plano e barato (por ser rejeitado pela ocupação residencial) e água fluvial. Êste trinômio atraíu a industrialização suburbana, e como conseqüência desta a suburbanização residencial (São Caetano do Sul-Santo André, São Miguel Paulista e outros). Assim agindo, as várzeas e baixos terraços suburbanos também teriam importante reflexo na estrutura interna dos núcleos suburbanos, com a caracterização nítida de áreas funcionais distintas (industrial e residencial).

b) A posição geográfica face a áreas externas à Grande São Paulo desempenhou um papel de destaque sobretudo na porção dos arredores paulistanos voltada para Santos:o desenvolvimento do "A.B.C." se explica grandemente em função disto. No tocante a subúrbios rurais, a horticultura de Mogi das Cruzes parece ter-se beneficiado de sua posição na porção dos arredores paulistanos voltada para o Rio de Janeiro, para onde envia grande parte de sua produção.

c) A rêde de aglomerados (é pouco próprio falar-se em "rêde urbana" no caso) antiga, pré-existente à implantação ferroviária pouca influência teve sôbre a estruturação da Grande São Paulo. A extrema modéstia dos aglomerados propiciou indiretamente tal omissão: como não interessaram às ferrovias, por ela não foram servidos, ficando "desclassificados" para a expansão metropolitana.Os poucos que ficavam mais próximos a São Paulo constituem exceção. Dentre os demais, relativamente afastados, alguns passaram a funcionar como pólos do processo recentemente, em função do grande crescimento da metrópole e dos progressos da autoviação. Vários continuam modestos vilarejos caipiras. Convém insistir: não foi a modéstia dos aglomerados em si que fez com que não atraíssem localmente o desenvolvimento suburbano,mas o fato de por causa da modéstia terem ficado apartados do meio

de circulação que propiciou o essencial do processo, ou seja a ferrovia.

Foram portanto essencialmente aglomerados mais recentes, enquadrados na nova estrutura viária, que cristalizaram localmente o desenvolvimento suburbano. Êste trabalho revelou, que, uma vez bem situados, aglomerados insignificantes têm revelado um poder de cristalização até mesmo espantoso.

8. Em correlação com o comentado nos ítens 6 e 7, as diretrizes essenciais do arranjo espacial da Grande São Paulo se estruturaram no período imediatamente anterior à metropolização, período êste que delimitamos entre 1875 e 1915.

Nêste período estruturou-se a rêde ferroviária que forneceu os principais eixos e pólos ("povoados-estação") ao processo. Já nesta ocasião se prenunciou o grande desenvolvimento de São Caetano-Santo André. Várias vocações se definem de modo duradouro: recreação de paulistanos em Santo Amaro e Cantareira, recreação de santistas em Ribeirão Pires, "uso do solo" da área Perus-Caieiras-Cajamar, função de cura em Franco da Rocha e nos contrafortes da Cantareira, função militar na Sorocabana. As principais reservas florestais se definem. Esboça-se o equipamento hidráulico e hidro-elétrico; a construção de represas enseja a construção de ferrovias locais - novos eixos a comandar a suburbanização vindoura.

O grande desenvolvimento metropolitano, que vem a seguir, se adapta ao padrão já formado nesta época, embora introduza uma que outra tendência nova, como a recente valorização das faixas cortadas pelas "auto-estradas".

9. O desenvolvimento das porções periféricas da Grande São Paulo se deve em elevadíssimo grau, quase que com exclusividade, a iniciativas tomadas em São Paulo, em função de São Paulo, e como decorrência da expansão centrífuga da cidade. Os arredores paulistanos sempre foram pobres, como se viu. Desde os tempos coloniais muito do

que lá havia existia em função de São Paulo: aldeamentos indígenas, abastecimento da Capital, concentração de atividades ligadas à circulação em decorrência da concentração de estradas e correntes de tráfego. De qualquer forma, nunca houve na porção mais típica dos arredores paulistanos uma concentração de capitais ou de contingentes humanos suficientemente significativa para gerir um desenvolvimento local endógeno. A extrema pequenez dos aglomerados retrata-o. Uma parcial excessão é representada pela colonização empreendida no período prè-metropolitano em São Caetano e São Bernardo: parte do desenvolvimento local (sobretudo no último caso) deve-se à iniciativas dos colonos italianos. Mas, note-se: êstes aí foram localizados visando especìficamente a proximidade de São Paulo.

Apenas na parte mais externa da Grande São Paulo duas áreas se desenvolveram parcialmente em função de um potencial engógeno, antes de serem abrangidas mais fortemente pelo grande organismo metropolitano. Trata-se de Mogi das Cruzes e Jundiaí, sobretudo a última, onde a industrialização se iniciou sob influxo de capitais acumulados pela cafeicultura local.

Assim sendo, quando nas porções mais típicas dos arredores paulistanos um aglomerado começa a se povoar ou a se industrializar, isto s e relaciona diretamente com São Paulo: a população local tradicional, caipira, pouca participação tem. Haja vista que mesmo como operário das indústrias suburbanas pouco parcicipou. O mesmo se verificou com relação à maioria das transformações e desenvolvimentos verificados no setor rural da Grande São Paulo.

Êste caráter monopolar do desenvolvimento constitue um dos fatôres a explicar o caráter altamente centralizado da Grande São Paulo atual.

Muitos subúrbios ao se desenvolverem adquirem uma maior auto-suficiência interna, bem como certo potencial endógeno de desenvolvimento, responsável por várias ini-

ciativas locais (" cidades satélites "). Isto conduz a uma relativa descentralização, que contudo ainda não foi muito longe, como o estudo das relações intra-metropolitanas mostrou.

BIBLIOGRAFIA

- I -

1. AB'SABER, Aziz Nacib - " A REGIÃO DE SANTA ISABEL " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros , volume V, tomo I (1950-1951) , São Paulo, 1953.

2. AB'SABER, Aziz Nacib - " O SÍTIO URBANO DE SÃO PAULO (Capítulo V do volume I de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana"- Companhia Editora Nacional , São Paulo , 1958).

3. AB'SABER, Aziz Nacib e BERNARDES - " VALE DO PARAÍBA, SERRA DA MANTIQUEIRA e ARREDORES DE SÃO PAULO " (Guia da excursão nº 4, realizada - por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia), Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1958.

4. AGUIRRA, João B.C. - " TOMBAMENTO DE 1817 " in Revista do Arquivo Municipal, volume XII, Ano I (1935), São Paulo.

5. ALMEIDA, Fernando F.M. - " O PLANALTO PAULISTANO " (Capítulo IV do volume I de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " - Companhia Editôra Nacional , São Paulo, 1958)

6. ALMEIDA, João Mendes de - " DICCIONARIO GEOGRAPHICO DA PROVINCIA DE SÃO PAULO " - Espindola, Siqueira, São Paulo, 1902.

7. AMERICANO , Jorge - " SÃO PAULO NAQUELE TEMPO (1895-1915)" Saraiva, São Paulo, 1957.

8. ANDREWS, C.C. - " BRAZIL, ITS CONDITIONS AND PROSPECTS " - Appleton, Nova Iorque, 1887.

9. ARAÚJO FILHO, J.R. de - " O CAFÉ, RIQUEZA PAULISTA " - in Boletim Paulista de Geografia, nº 23 - (1956) , São Paulo.

10. ARAÚJO FILHO, J. R. de - " A POPULAÇÃO PAULISTANA " (Capítulo IV do Volume II de " A Cidade de São Paulo " Estudos de Geografia Urbana - Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958.

11. ARAUJO, Oscar Egídio de - " UMA PESQUISA DE PADRÃO DE VIDA" (Suplemento ao vol. LXXX da "Revista do Arquivo Municipal " - Departamento de Cultura , São Paulo, 1941.

12. ARNOLD, Samuel Greeme - " VIAJE POR AMERICA DEL SUR - 1847 1848 " - Emecé, Buenos Aires, tradução do original inglês por Clara de La Rosa.

13. ARROYO, Leonardo - " IGREJAS DE SÃO PAULO "-José Olympio , Rio de Janeiro, 1954.

14. ASUA, Luis Jiménez - " UN VIAJE AL BRASIL " - Reus, Madrid - 1929.

15. AVÉ-LALLEMENT, Roberto - " VIAGEM PELO SUL DO BRASIL NO ANO DE 1858 " (Segunda Parte) - Instituto - Nacional do Livro, Rio de Janeiro, 1953 tradução do original alemão " Reise durch Süd -Brasilien " por Teodoro Cabral.

16. AZEVEDO, Aroldo de - " SUBÚRBIOS ORIENTAIS DE SÃO PAULO " , São Paulo, 1945.

17. AZEVEDO, Aroldo de - " VILAS E CIDADES DO BRASIL COLONIAL (Ensaio de Geografia urbana retrospectiva)"in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume IX, tomo I - (1954-1955) , São Paulo, 1957.

18. AZEVEDO, Aroldo de - " EMBRIÕES DE CIDADES BRASILEIRAS " -in Boletim Paulista de Geografia, nº 25 , (1957) , São Paulo.

19. AZEVEDO, Aroldo de - " SÃO PAULO, CIDADE TRIMILIONÁRIA " - (Capítulo I do volume I de " A cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " - Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

20. AZEVEDO, Aroldo de - " ITAQUERA E POÁ , SUBÚRBIOS RESIDENCIAIS " (Capítulo IV do volume IV de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " - Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

21. AZEVEDO, Aroldo de - " GEOGRAFIA DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS- OS ESTUDOS EXISTENTES: SEUS CARACTERES, E SUA ORIENTAÇÃO " - in Anais da Asso - ciação dos Geógrafos Brasileiros, volume XII (1958-1959) , São Paulo, 1960.

22. AZEVEDO, Aroldo de - " AIDEIAS E AIDEAMENTOS DE ÍNDIOS " in Boletim Paulista de Geografia nº 33 - (1959) , São Paulo.

23. AZEVEDO, Aroldo de - " SÃO PAULO, METRÓPOLE DO PLANALTO " in Guia da excursão nº 3, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia , Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1960.

24. AZEVEDO, Aroldo de - " SÃO PAULO : DA VILA QUINHENTISTA À METRÓPOLE REGIONAL " - in Boletim Paulista de Geografia, nº 39,1961-S.Paulo.

25. AZEVEDO, Aroldo de (Presidente e redator geral); FRANÇA, Ary MATTOS, Dirceu Lino de; ALMEIDA, Fernando F.M.; LEFÉVRE, Valdemar; ROMARIZ, Dora do Amarante (Assessor) (Comissão de Geografia Regional)" MANUAL BIBLIOGRÁFICO DA GEOGRAFIA PAULISTA (Junho de 1956) Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, São Paulo, 1957.

26. AZEVEDO, Salvio de Almeida - " IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO " - in Revista do Arquivo Municipal, ano VII, volume LXXV, (1941) São Paulo.

27. BANDEIRA JUNIOR, Antonio Francisco - " A INDUSTRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO " - Typ. do Diário Official, São Paulo, 1901.

28. BAYERN, Therese Prinzessin von -(Princesa Teresa da Baviera) " MEINE REISE IN DEN BRASILIANISCHEN TROPEN " (Minha viajem pelos Trópicos Brasileiros) - Dietrich Reimer, Berlim, 1897.

29. BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline e CHABOT, Georges - " Traité de Géographie Urbaine " - Colin, Paris,1963

30. BERNARDES, L.N.C. - " QUADRO SUMÁRIO DE NOMENCLATURA DAS ZONAS URBANAS "in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume XII (1958-1959) São Paulo, 1960.

31. BEYER, Gustavo - " LIGEIRAS NOTAS DE VIAGEM DO RIO DE JANEIRO À CAPITANIA DE SÃO PAULO, NO BRASIL " (Tradução de Alberto Löfgren) in Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, volume XII (1907) São Paulo .

32. BORBA, Francisco A. Pacheco - " ANEL FERROVIÁRIO SERÁ EIXO DE SUSTENTAÇÃO " in Grande São Paulo : o desafio do ano 2.000 (Suplemento Especial de Folha de São Paulo) Caderno 3, São Paulo, 1967.

33. BRITO, Luiz Tenório de - " MEMÓRIA SÔBRE ITAPECERICA DA SERRA- UM DOS FATÔRES NA CONSOLIDAÇÃO DO COLÉGIO DE SÃO PAULO DE PIRATININGA " in Anais do IV Congresso de História Nacional (1949) Oitavo Volume, Rio de Janeiro

34. BRUNO, Ernani Silva - " HISTÓRIA E TRADIÇÕES DA CIDADE DE SÃO PAULO " - 3 volumes, José Olympio , Rio de Janeiro, 1953.

35. BRYCE, James - " SOUTH AMERICA-OBSERVATIONS AND IMPRESSIONS" Macmillan, Londres, 1912.

36. CALDEIRA, João Netto - " ÁLBUM DE SÃO BERNARDO " - Cruzeiro do Sul, São Paulo, 1937.

37. CAMARGO, José Francisco de - " CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO E SEUS ASPECTOS ECONÔMICOS " 3 volumes, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1952.

38. CAMARGO, Paulo F. da Silveira - " NOTAS PARA A HISTÓRIA DE PARNAHYBA " , Ave Maria, São Paulo, 1935

39. CAMPOS FILHO , Cândido Nalte - " VISÃO METROPOLITANA É O QUE AINDA FALTA " in Grande São Paulo : O desafio do ano 2,000 (Suplemento Especial de Folha de São Paulo) Caderno 3 , São Paulo, 1967.

40. CAMPOS, Pedro Dias de - " QUARTÉIS DA CAPITAL " - in Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, volume XIV (1909), São Paulo.

41. CANABRAVA, Alice Pifer - " AS CHÁCARAS PAULISTANAS " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros , volume IV, tomo I (1949-1950), São Paulo, 1953.

42. CANO, Wilson - " SÃO PAULO: UM CASO TÍPICO DE CONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL " in Grande São Paulo : O desafio do ano 2,000 (Suplemento Especial de Fôlha de São Paulo) Caderno 4 , São Paulo, 1967.

43. CANSTANT , Oscar - " BRASILIEN, LAND UND LEUTE " (Brasil , Terra e Povo), Mittien, Berlim, 1877.

44. CASAL , Manuel Aires de - " COROGRAFIA BRASÍLICA OU RELAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DO REINO DO BRASIL " (Tomo I), Edições Cultura, São Paulo, 1943. Reprodução do original (título idêntico, com outra grafia, Impressão Régia , Rio de Janeiro, 1817).

45. CHARRIER, Jean-Bernard - " CITADINS ET RURAUX " Presses Universitaires de France (coleção " Que sais-je ? " nº 1107) , Paris, 1964.

46. CHAVES, Elias Antonio Pacheco ; JAGUARIBE Filho, Domingos - José Nogueira ; CARVALHO, Joaquim José Vieira; PINTO, Adolpho Augusto; MARQUES Aurelio da Silva -(Comissão Central de Estatística) - " RELATÓRIO APRESENTADO AO EXMO. SR. PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " King, São Paulo, 1888.

47. CODMAN, John - " TEN MONTHS IN BRAZIL " , R.Grant, Edinburgo 1870.

48. CORTE, Judith de la - " ALGUNS DADOS SÔBRE ITAPECERICA DA SERRA " in Orientação nº 2 (1966) , São Paulo.

49. CORTE, Judith de la - " ITAPECERICA DA SERRA - UM ESTUDO DE POPULAÇÃO URBANA " - Súmula de palestra- São Paulo, 1967.

50. COSTA, Emilia Viotti - " COTIA E ITAPECERICA DA SERRA,SU - BÚRBIOS AGRÍCOLAS " (Capítulo III do volume IV de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " Companhi a Editôra Nacional, São Paulo, 1958.

51. CRISSIUMA, Eddy de F. - " CONCENTRAÇÃO JAPONESA EM SÃO PAULO" in Geografia Ano I, nº 1 (1935) São Paulo.

52. D'ALINCOURT, Luiz - " MEMÓRIAS SÔBRE A VIAGEM DO PÔRTO DE SANTOS À CIDADE DE CUIABÁ ",Martins, São Paulo, 1953.

53. D'ATRI, A. - " L'ÉTAT DE SÃO PAULO ET LE RENOUVELLEMENT ECONOMIQUE DE L'EUROPE ", Paris, 1926.

54. DAVIDOVICH, Fany - " TIPOS DE CIDADES BRASILEIRAS " in Revista Geográfica(do Instituto Pan - Americano de Geografia e História) nº 60 - (1964), Rio de Janeiro.

55. DAVIS, Kingsley (direção) - " THE WORLD'S METROPOLITAN AREAS " (equipe International Urban Research do Institute of International Studies da Universidade da Califórnia-Berkeley , University of California Press, Berkeley 1959.

56. DEFFONTAINES, Pierre - " COMO SE CONSTITUIU NO BRASIL A RÊDE DAS CIDADES " - in Boletim Geográfico (do Conselho Nacional de Geografia) Ano II nº 14 e 15 (1944) - tradução do original francês (de 1938) por Orlando Valverde.

57. DENIS, Pierre - " AMÉRIQUE DU SUD " (Première Partie) Cole - ção Géographie Universelle , Colin, Paris, 1927.

58. DERRUAU, Max - " PRÉCIS DE GÉOGRAPHIE HUMAINE ", Colin, Paris, 1961.

59. DICKINSON, Robert E. - " CITY REGION AND REGIONALISM " , Londres, 1952.

60. EDGCUMBE, E. R. Pearce - " ZEPHYRUS - A HOLLIDAY IN BRAZIL - AND ON THE RIVER PLATE " - Chatto & Windus, Londres, 1887.

61. EGAS, Eugenio - " A CIDADE DE SÃO PAULO " in Revista do Instituto Historico e Geographico de São - Paulo, volume XIV (1909), São Paulo.

62. EGAS, Eugenio - " DICCIONARIO GEOGRAPHICO DO ESTADO DE SÃO PAULO " - 2ª Edição, Escolas Profis. do Lyceu Comação de Jesus, São Paulo, 1930

63. FERREIRA, Barros - " MEIO SÉCULO DE SÃO PAULO " - Melhoramentos, São Paulo, 1954.

64. FERREIRA, Emilio A. - " MOGY DAS CRUZES - DADOS HISTÓRICOS E NOTAS DIVERSAS " - Livraria Liberdade, São Paulo, 1935.

65. FLORENCE, Hercules - " VIAGEM FLUVIAL DO TIETÊ AO AMAZONAS, DE 1825 a 1829 " - (tradução do Visconde de Taunay) Melhoramentos, São Paulo

66. FORMIGA, Euricledes - " CLUBE DE CAMPO DE SÃO PAULO, UM PARAISO ÀS MARGENS DA REPRESA DO GUARAPIRANGA " in Folha da Manhã, 24 e 25 de janeiro de 1954 , São Paulo.

67. FRANÇA, Ary - " O QUADRO CLIMÁTICO-BOTÂNICO " (Capítulo III do volume I de " A Cidade de São Paulo-Estudos de Geografia Urbana " Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958.

68. FRANÇA, Ary - " A MARCHA DO CAFÉ E AS FRENTES PIONEIRAS " - Guia da Excursão nº 3, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia. Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro , 1960.

69. FRANÇA, Maria Cecília - " PIRAPORA DO BOM JESUS, CENTRO RELIGIOSO DO ALTO TIETÊ " in Boletim Paulista de Geografia nº 41(1964) , São - Paulo.

70. FREITAS, Affonso A. de - " GEOGRAPHIA DO ESTADO DE SÃO PAULO " - Escolas Profissionais Salesianas São Paulo, 1906.

71. FREITAS, Affonso A. de- " TRADIÇÕES E REMINESCENCIAS PAULISTANAS ", Monteiro Lobato & Cia., São Paulo, 1921.

72. FREITAS, Affonso A. de - " PROSPECTO DO DICCIONARIO ETYMOLOGICO, HISTORICO, TOPOGRAPHICO, ESTATISTICO, BIOGRAPHICO, BIBLIOGRAPHICO E ETHNOGRAPHICO. ILLUSTRADO DE SÃO PAULO" J.Rossetti, São Paulo, 1924.

73. FREITAS, Affonso A. de - " A CIDADE DE SÃO PAULO NO ANNO DE 1822 " - in Revista do Instituto Histórico e Geographico de São Paulo, Volume XXIII (1925), São Paulo.

74. FREITAS, Affonso A. de - " A IGREJA DE SÃO MIGUEL " in Revista do Instituto Histórico e Geographico de São Paulo, volume XXIII (1925) , São Paulo.

75. FREITAS, Affonso A. de - " DICCIONARIO HISTORICO, TOPOGRAPHICO, ETNOGRAPHICO ILLUSTRADO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO " (tomo I), Graphica Paulista, São Paulo, 1929.

76. FREITAS, Affonso A. de - " O ANASTACIO " - in Revista do Arquivo Municipal, ano I, volume IX (1935) São Paulo.

77. FRIEDMANN, Georges (direção) - " VILLES ET CAMPAGNES - CIVILIZATION URBAINE ET CIVILISATION RURALE EN FRANCE ", Colin, Paris, 1953.

78. GEIGER, Pedro Pinchas - " RELAÇÃO ENTRE A POPULAÇÃO E A PRODUÇÃO INDUSTRIAL DAS CIDADES BRASILEIRAS" in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume XII (1958-1959) , São Paulo, 1960.

79. GEIGER, Pedro Pinchas - " EVOLUÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA " - Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, Ministério de Educaçãoe Cultura, Rio de Janeiro, 1963.

80. GEIGER, Pedro Pinchas - " NO CONTINENTE, LIDERANÇA PAULISTA AINDA PRECISA DO RIO " - in Grande São Paulo : o desafio do ano 2.000 (suplemento especial de Folha de São Paulo) Caderno 6, São Paulo, 1967.

81. GEIGER, Pedro Pinchas (Coordenador) e DAVIDOVICH, Fany (redatora) - " ESTUDOS PARA A GEOGRAFIA DA INDUSTRIA NO BRASIL SUDESTE " - in Revista Brasileira de Geografia nº 2, ano XXV (1963) - Rio de Janeiro.

82. GEORGE, Pierre - " PRÉCIS DE GÉOGRAPHIE URBAINE " - Presses Universitaires de France, Paris, 1961.

83. GEORGE, Pierre - " CRÍTICA GEOGRÁFICA DO DESENVOLVIMENTO URBANO " (Capítulo IV da Terceira Parte de " A Geografia Ativa ", Difusão Européia do Livro e Editôra da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1956 (traduzido do original francês)

84. GEORGE, Pierre; AGULHON, M. , LAVANDEYRA, L. A. , ELHAI, N. D. e SCHAEFFER, R. - " ÉTUDES SUR LA BANLIEUE DE PARIS " - Essais méthodologiques - Colink Paris, 1950.

85. GODOI, Joaquim Floriano - " A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " - Diário do Rio de Janeiro , Rio de Janeiro , 1875.

86. GOULART, José Alípio - " TROPAS E TROPEIROS NA FORMAÇÃO DO BRASIL " - Conquista, Rio de Janeiro, 1961

87. GRINBERG, Isaac - " HISTÓRIA DE MOGI DAS CRUZES (Do começo até 1954) " - São Paulo ,1961.

88. GRINBERG, Isaac - " MOGI DAS CRUZES DE ANTIGAMENTE " - Saraiva, São Paulo, 1964.

89. GRINBERG, Isaac - " MOGI DAS CRUZES SURPREENDE A TODOS ! "in Grande São Paulo : O desafio do ano 2.000 (Suplemento Especial de Folha de São Paulo) , Caderno 5, São Paulo, 1967.

90. HADFIELD, William - " BRAZIL AND THE RIVER PLATE IN 1868 ", Bates, Handy, Londres, 1869.

91. HANSEL, Emil - " EIN AUSFLUG NACH BRASILIEN " (Uma excursão ao Brasil) , Max Leipelt , Lípsia ,1895.

92. HARRIS, Chauncy D. - " SUBURBS " - in Readings in Urban Geography. The University of Chicago Press, Chicago, 1959 (reprodução do original publicado em 1943).

93. HERRMANN, Lucila - " ESTUDO DO DESENVOLVIMENTO DE SÃO PAULO, ATRAVÉS DA ANÁLISE DE UMA RADIAL (A Estrada do Café - 1935) " - in Revista do Arquivo Municipal, ano X, volume XCVIII, São Paulo.

94. HOUSSAY, F. - " DE RIO DE JANEIRO A S. PAULO " - Gauthier - Villars, Paris, 1877.

95. HU, Charles - " LE BRÉSIL " (omisso quanto a editor e data - de publicação).

96. JACQUES , Norbert - " NEUE BRASILIENREISE " (Nova Viagem ao Brasil), Drei Masken, Munique, 1925.

97. JAMES, Preston E. - " RIO DE JANEIRO AND SAÕ PAULO " in The Geographical Review, vol. 23, nº 2(1933) Nova Iorque.

98. JARDANOVSKI, Isaac - " PLANO DE OSASCO " in Folha de São Paulo, 24 de Dezembro de 1966, São Paulo

99. JORDÃO, M. F. - " O EMBU NA HISTÓRIA DE SÃO PAULO " - Prefeitura Municipal de Embu, 1960.

100. KIDDER, Daniel P. - " REMINISCÊNCIAS DE VIAGENS E PERMANÊNCIA NO BRASIL " - (Tradução de Moacyr N. de Vasconcellos), Martins, São Paulo , 1940/43 (2 volumes).

101. KIDDER, D.P. e FLETCHER, J.C. - " O BRASIL E OS BRASILEIROS" (2º volume) Companhia Editôra Nacional , São Paulo, 1941, tradução de Elias Dolanti, do original norte-americano " Brazil and the Brazilians (portrayed in Historical and Descriptive Sketches)"

102. KLOVE, Robert C. - " THE DEFINITION OF STANDARD METROPOLITAN AREAS " in Readings in Urban Geography, The University of Chicago Press, Chicago, 1959 (reprodução do original publicado em 1952).

103. KLOVE, Robert C. - " METROPOLITAN AREAS - A REVIEW OF THREE RECENT PUBLICATIONS " in Economic Geography, volume 37, nº 3 (1961).

104. KOSERITZ, Carl von - " IMAGENS DO BRASIL " (tradução do original alemão por Afonso A. de Melo Franco) , Martins, São Paulo, 1943.

105. LANGENBUCH, Juergen Richard - " A ORGANIZAÇÃO URBANA DO ESTADO DE SÃO PAULO ANALISADA ATRAVÈS DA CIRCULAÇÃO DE ÔNIBUS INTERMUNICIPAIS " inédito, no prelo (a ser publicado em Orientaçao nº 4, e nos Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros).

106. LAVEDAN, Pierre - " GÉOGRAPHIE DES VILLES ", Gallimard, Paris 1959.

107. LEBRET, Louis Joseph - " SONDAGEM PRELIMINAR A UM ESTUDO SÔBRE A HABITAÇÃO EM SÃO PAULO " in Revista do Arquivo Municipal, volume 139, ano XVII (1951), São Paulo.

108. LEBRET, Louis Joseph (direção geral) - " ESTRUTURA URBANA DA AGLOMERAÇÃO PAULISTANA (Estruturas atuais e estruturas racionais) " - (Estudo elaborado por Sagmacs e Comissão de Pesquisa Urbana da Prefeitura do Município de São Paulo), datilografado, inédito, São Paulo, 1958.

109. LEITE, Aureliano - " PEQUENA HISTÓRIA DA CASA VERDE " Elvino Pocai, São Paulo (2ª Edição) 1940.

110. LIMA, Gastão Cesar Bierrenbach - " DICIONÁRIO GEOGRÁFICO DO ESTADO DE SÃO PAULO " Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, São Paulo, 1943.

111. LOMBROSO-FERRERO, Gina - " NELL'AMERICA MERIDIONALE ", Treves Milão, 1908.

112. LOMONACO, Alfonso - " AL BRASILE ", Vallardi, Milão, 1889.

113. LUNÉ, José Baptista e FONSECA Paulo Delfino - " ALMANAK DA PROVINCIA DE SÃO PAULO PARA 1873 " Typ. Americana, São Paulo, 1873.

114. MAGALHÃES, Couto de - " VIAGEM AO ARAGUAYA ", Companhia Editôra Nacional, São Paulo.

115. MANTOVANI, José Carlos - " DO MÓVEL AO AUTOMÓVEL - S.BERNARDO DO CAMPO "in Orientação nº 2 (1966) - São Paulo.

116. MARC, Alfred - " LE BRÉSIL-EXCURSION A TRAVERS SES 20 PRO - VINCES " , Journal Le Brésil, Paris , 1890 (2 tomos).

117. MARQUES, Abilio A.S. - " INDICADOR DE SÃO PAULO ADMINISTRATI VO, JUDICIAL, INDUSTRIAL, PROFISSIONAL E COMMERCIAL PARA O ANNO DE 1878 " - Seck- ler, São Paulo, 1878.

118. MARQUES & Irmão - " ALMANAK ADMINISTRATIVO, COMMERCIAL E IN- DUSTRIAL DA PROVINCIA DE SÃO PAULO PARA O ANNO DE 1857 " - Imparcial, São Paulo, 1856.

119. MARTINS , Antonio Egydio - " SÃO PAULO ANTIGO " - Primeir o volume, Francisco Alves, Rio,1911 ; se - gundo volume, Typographia do Diario Offi cial, São Paulo, 1912.

120. MARTINS, José de Souza - "SÃO CAETANO DO SUL EM IV SÉCULOS - DE HISTÓRIA " - São Caetano do Sul, 1957

121. MARQUES, Manoel Eufrazio de Azevedo - " APONTAMENTOS HISTORI COS, GEOGRAPHICOS, BIOGRAPHICOS , ESTA - TISTICOS E NOTICIOSOS DA PROVINCIA DE SÃO PAULO ",Laemmert, Rio de Janeiro , 1879.

122. MASSUKADO, Tomotoshi - " AS FORMAS DE USO DA TERRA NO VALE SUPERIOR DO RIO JUQUERI " - in Orienta - ção nº 2 (1966) São Paulo.

123. MATTOS, Dirceu Lino de - " O PARQUE INDUSTRIAL PAULISTANO " (capítulo I do volume III de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urba na " , Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

124. MATTOS, Dirceu Lino de - " VINHEDOS E VITICULTORES DE SÃO ROQUE E JUNDIAÍ (São Paulo) " , Faculda- de de Ciências Econômicas e Administra - tivas-Universidade de São Paulo, São Paulo, 1958.

125. MATOS , Odilon, Nogueira de - " A EVOLUÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO PAULO " in Anais do 9º Congresso Bra sileiro de Geografia, IV, Rio de Janeiro 1944.

126. MATOS, Odilon Nogueira de - " SÃO PAULO NO SÉCULO XIX " (Ca pítulo II do Volume II de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana", Companhia Editôra Nacional, São Paulo , 1958).

127. MATOS, Odilon Nogueira de - " VIAJANTES ESTRANGEIROS QUE PERCORRERAM O BRASIL DURANTE O SÉCULO XIX" in Boletim Paulista de Geografia nº 38 , (1961), São Paulo.

128. MAWE, John - " TRAVELS IN THE INTERIOR OF BRAZIL ", Longman , Londres, 1822.

129. MELLO, Astrogildo Rodrigues - " IMMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO "in GEOGRAFIA, Ano I nº 4 (1935), São Paulo.

130. MELLO, Elisiario Venancio de - " A ANTIGA ESTRADA DE FERRO DE SANTO AMARO " in Interlagos - Santo Amaro em Revista nº XX, Ano XI (1961), Santo Amaro (Edição dedicada ao Quarto Centenário da Cidade de Santo Amaro).

131. MELLO, Elisiario Venancio de - " BROOKLYN PAULISTA, ANTIGO BAIRRO DE SANTO AMARO " in Interlagos Santo Amaro em Revista nº XX ano XI (1961) , Santo Amaro (Edição dedicada ao Quarto Centenário da Cidade de Santo Amaro).

132. MELLO, Elisiario Venancio de - " FESTA EM LOUVOR DO DIVIN O ESPÍRITO SANTO NO ANO DE 1906" in Interlagos-Santo Amaro em Revista nº XX, ano XI (1961) , Santo Amaro (Edição dedicada ao Quarto Centenário da Cidade de Santo Amaro).

133. MELLO, Elisiario Venancio de - " SANTO AMARO ANTIGO " in Interlagos - Santo Amaro em Revista nº XX , ano XI (1961) (Edição dedicada ao Quarto Centenário da Cidade de Santo Amaro).

134. MELO, Mário Lacerda de - " OS PROBLEMAS DO ESTUDO DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume XII (1958-1959), São Paulo, 1960.

135. MENDES, Renato da Silveira - " AS ESTRADAS DE RODAGEM DE SÃO PAULO " in Anais do 9º Congresso Brasileiro de Geografia, IV, Rio de Janeiro , 1944.

136. MENDES, Renato da Silveira - " OS BAIRROS DA ZONA NORTE E OS BAIRROS ORIENTAIS " (Capítulo IV do volume III de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " - Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

137. MENDES, Renato da Silveira - " OS BAIRROS DA ZONA SUL E OS BAIRROS OCIDENTAIS " - (Capítulo V do volume III de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

138. MILANO, Miguel - " OS FANTASMAS DA SÃO PAULO ANTIGA (Estudo Histórico - Literário da Cidade de São Paulo)", Saraiva, São Paulo, 1949.

139. MILLIET, Sérgio - " ROTEIRO DO CAFÉ E OUTROS ENSAIOS " - Departamento de Cultura, São Paulo, 1939.

140. MOMSEN JR., Richard P. - " ROUTES OVER THE SERRA DO MAR -The Evolution of Transportation in the Highlands of Rio de Janeiro and São Paulo ", in Revista Geográfica (do Instituto Pan-Americano de Geografia e História)nº 58, tomo XXXII (1963) Rio de Janeiro.

141. MONBEIG, Pierre - " UNE NOUVELLE LIAISON ENTRE SÃO PAULO ET SANTOS " in Annales de Géographie, volume XLVI (1937), Paris.

142. MONBEIG, Pierre - " ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO CRESCIMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO " in Novos Estudos - de Geografia Humana Brasileira (coletânea de trabalhos do autor) , Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1957.

143. MONTEIRO, Moupyr - " SÃO PAULO É A CAPITAL DAS ROSAS NO BRASIL " in Fôlha Agropecuária Ano XLVII,nº 14.027 (1967) , São Paulo.

144. MORAES, J. A. Leite - " APONTAMENTOS DE VIAGEM " Gazeta do Povo, São Paulo, 1883.

145. MORICONI, Ubaldo A. - " NEL PAESE DE MACACCHI " - Roux Frassati, Turim, 1897.

146. MORSE, Richard M. - " SÃO PAULO, RAIZES OITOCENTISTAS DA METRÓPOLE " (Tradução de Rosa Rosenthal) Imprensa Oficial do Estado, São Paulo , 1950.

147. MORSE, Richard M. - " DE COMUNIDADE A METRÓPOLE - Biografia de São Paulo " - Tradução de Maria Aparecida Madeira Kerbeg, Comissão do IV Centenário, São Paulo, 1954.

148. MOURA, Gentil de Assis - " SANTO ANDRÉ DA BORDA DO CAMPO "in Revista do Instituto Histórico e Geographico de São Paulo, volume XIV (1909) , São Paulo.

149. MOURA, Paulo Cursino de- " SÃO PAULO DE OUTRORA (Evocação da Metrópole) " - Martins, São Paulo, 1954, 3ª Edição.

150. MOUTINHO, Joaquim Ferreira - " ITINERÁRIO DA VIAGEM DE CUYABÁ A SÃO PAULO ",Henrique Schroeder,São Paulo, 1869.

151. MUHALL , M.G.& E.T. - " HANDBOOK OF BRAZIL " Buenos Aires , 1877.

152. MULLER, Daniel Pedro - " ENSAIO D'UM QUADRO ESTATISTICO DA PROVINCIA DE SÃO PAULO " (Reedição Literal do original de 1838) " O Estado de São Paulo ", São Paulo 1923.

153. MULLER, Nice Lecocq - " EM MENOS DE UM SÉCULO, A CIDADE DE SÃO PAULO VIU ALTERAR-SE PROFUNDAMENTE SUA FISIONOMIA URBANA " (Comentário de fotografias) in Boletim Paulista de Geografia nº 16 (1954) São Paulo.

154. MULLER, Nice Lecocq - " A ÁREA CENTRAL DA CIDADE " (Capítulo III do volume III de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " Companhia Editôra Nacional , São Paulo 1958).

155. NÉRY, M.F. J. de Santa Anna - " LE BRÉSIL EN 1889 - Delagrave, Paris, 1889.

156. NÉRY, M.F.J. de Santa Anna - " AUX ÉTATS-UNIS DU BRÉSIL " , Delagrave, Paris.

157. NOGUEIRA, Emília da Costa e NUNES, Francisca M. - " PROPRIEDADES DE JAPONESES NA REGIÃO DE COTIA " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume V, tomo I (1950-1951) , São Paulo, 1953.

158. NORONHA, Adolfo de Vasconcelos - " GUARULHOS CIDADE SÍMBOLO História de Guarulhos 1560-1960 " - Edição Comemorativa do 4º Centenário, Guarulhos.

159. OLIVEIRA, Antônio Rodrigues Vellozo - " MEMORIA SÔBRE O MELHORAMENTO DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " - Typografia Nacional, Rio de Janeiro, 1822

160. OLIVEIRA, Joaquim Machado de - " NOTÍCIA RACIOCINADA SÔBRE AS ALDEIAS DE ÍNDIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, DESDE O COMEÇO ATÉ A ACTUALIDADE " in Revista Trimensal de Historia e Geographia ou Jornal do Instituto Histórico e Geográphico Brasileiro, 8º vol., 1846, Rio de Janeiro.

161. PASCOALICK, Romeu - " UMA FERROVIA PAULISTA : - A SOROCABANA " in Revista do Arquivo Municipal , ano VII, volume LXXVI (1941) São Paulo.

162. PEGAIA, Uyvão Antônio - " ESTUDO GEOGRÁFICO DOS CEMITÉRIOS DE SÃO PAULO " - in Boletim Paulista de Geografia nº 44 (1967) São Paulo.

163. PENTEADO, Antônio Rocha - " CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA REGIÃO SUBURBANA DE SÃO PAULO " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume IX, tomo I (1954-1955) São Paulo , 1957.

164. PENTEADO, Antônio Rocha - " OS SUBÚRBIOS DE SÃO PAULO E SUAS FUNÇÕES " (Capítulo I do volume IV de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " - Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958.

165. PENTEADO, Antônio Rocha - " SÃO CAETANO DO SUL " (1ª parte do Capítulo II do volume IV de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

166. PENTEADO, Antônio Rocha - " A ÁREA SUBURBANA DE SÃO PAULO E SUA CARACTERIZAÇÃO " - in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros , volume XII (1958-1959) São Paulo,1960.

167. PETRONE, Pasquale - " AS INDUSTRIAS PAULISTANAS E OS FATORES DE SUA EXPANSÃO " in Boletim Paulista de Geografia nº 14 (1953), São Paulo

168. PETRONE, Pasquale - " SÃO PAULO NO SÉCULO XX " (Capítulo III do volume II de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

169. PETRONE, Pasquale - " OSASCO " (2ª parte do capítulo II do volume IV de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana " Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958).

170. PETRONE, Pasquale - " NOTAS SÔBRE O FENÔMENO URBANO NO BRASIL " - in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume XII (1958 - 1959), São Paulo, 1960.

171. PETRONE, Pasquale - " O PÔRTO E A CIDADE DE SANTOS " in "Guia da Excursão nº 3, realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia " Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1960.

172. PETRONE, Pasquale (relator geral) - " PINHEIROS- ASPECTOS GEOGRÁFICOS DE UM BAIRRO PAULISTANO " Editôra da Universidade de São Paulo , São Paulo, 1963.

173. PETRONE, Pasquale - " OS ALDEAMENTOS PAULISTAS E SUA FUNÇÃO NA VALORIZAÇÃO DA REGIÃO PAULISTANA " - Estudo de Geografia Histórica " - inédito, mimeografado, São Paulo, 1964.

174. PETRONE, Pasquale - " POVOAMENTO E CAMINHOS NO SÉCULO XVIII, E PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX " (Capítulo 7º de " A Baixada Santista, volume II, Editôra da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1965.

175. PETRONE, Pasquale - " A BAIXADA DO RIBEIRA-Estudos de Geografia Humana " - Faculdade de Filosofia , Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (Boletim nº 283, Geografia nº 14) , São Paulo, 1966.

176. PETRONE, Pasquale - " NA BAIXADA SANTISTA - A PORTA E O - PORTO DO PLANALTO " in Grande São Paulo : o desafio do ano 2.000 (Suplemento Especial de Fôlha de São Paulo), Caderno 2, São Paulo, 1967.

177. PINTO, Adolpho Augusto - " HISTÓRIA DA VIAÇÃO PÚBLICA DE SÃO PAULO (BRASIL)" - Vanorden, São - Paulo, 1903.

178. PINTO, Alfredo Moreira - " A CIDADE DE SÃO PAULO EM 1900 " Imprensa Nacional, Rio de Janeiro , 1900.

179. PIZA, Marcello - " OS MUNICIPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO - Informações Interessantes " - Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, São Paulo, 1924.

180. PORTELA, Paulo - " GUAIÓ ERA CAMPOS DE MIRAMBAVA ANTES DA SUZANO DE HOJE ! " in A Gazeta Esportiva - 2 de Abril de 1967 , São Paulo.

181. PRADO JUNIOR, Caio - " DISTRIBUIÇÃO DA PROPRIEDADE FUNDIÁRIA RURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO " in Geografia: Ano Inº 1 (1935) São Paulo.

182. PRADO JUNIOR, Caio - " CONTRIBUIÇÃO PARA A GEOGRAFIA URBANA DA CIDADE DE SÃO PAULO " in Evolução Política do Brasil e Outros Estudos , Brasiliense, São Paulo, 1957 (2ª Edição).

183. PRADO JUNIOR, Caio - " O FATOR GEOGRÁFICO NA FORMAÇÃO E NO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO" in Evolução Política do Brasil e outros estudos (2ª Edição) Brasiliense, São Paulo, 1957 (anteriormente publicado em Geografia nº 3, 1935, São Paulo).

184. QUEIROZ, Victorino Seixas e ARANTES JUNIOR, Lourenço - " OS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO - Informações Interessantes ", Secretaria da Agricultura, Industria e Commercio, do Estado de São Paulo, São Paulo, 1933.

185. RADESCA, Maria de Lourdes P. Souza - " O PROBLEMA DA ENERGIA ELÉTRICA " (Capítulo II do volume III de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana ", Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1958.

186. RAFFARD, Henrique - " ALGUNS DIAS NA PAULICÉA " in Revista Trimensal do Instituto Historico e Geographico Brazileiro, tomo LV, parte II, (1892) Rio de Janeiro.

187. RANALI, João - " GUARULHOS, HISTÓRIA , ESTATÍSTICA ", Guarulhos, 1944.

188. RELLUS, Elisée - " ESTADOS UNIDOS DO BRASIL, GEOGRAPHIA, ETNOGRAFIA, ESTATÍSTICA. " Garnier, Rio de Janeiro, 1900 (traduzido do original francês, datado de 1893).

189. REIS, José Miranda da Silva e d'Eça, Joaquim da Gama Lobo - " ITINERÁRIO DA VIAGEM TERRESTRE DA CIDADE DE SANTOS, NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO A CUYABÁ, CAPITAL DA PROVÍNCIA DE MATO GROSSO " in Revista Trimensal do Instituto Historico, Geographico e Etnographico do Brasil, tomo XXVI (1863) - Rio de Janeiro.

190. REIS FILHO, Nestor Goulart dos - " É PRECISO SUPERAR O SÉCULO XIX" in Grande São Paulo : O desafio do ano 2.000 (Suplemento Especial de Folha de São Paulo) Caderno 1, São Paulo, 1967.

191. REISMANN, Lia - " LARANJEIRAS : UM BAIRRO RURAL CAIPIRA DO SERTÃO DE ITAPECERICA " - in Orientação nº 3 (1967), São Paulo.

192. RIBEIRO, José Jacintho -" CHRONOLOGIA PAULISTA " (3 volumes), São Paulo, 1899.

193. RIBEIRO, Maria Conceição Martins - " FONTES PRIMÁRIAS PARA A HISTÓRIA DAS POVOAÇÕES PAULISTAS " - Publicações do Instituto de Administração, São Paulo, 1949.

194. ROBBE, J. Alberto J. - " O PALACIO DO IPIRANGA " in Almanaque do O Estado de São Paulo - 1940, São Paulo.

195. ROBBE, J. Alberto J. - " MUSEU PAULISTA " in Almanaque de O Estado de São Paulo - 1940, São Paulo.

196. ROCCA, Enrico - "AVVENTURA SUDAMERICANA " - Alpes, Milão , 1926.

197. RUDOLFER, Bruno e LE VOCI, Antonio - " O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO - Pesquisas Recenseamento e Estudos Técnicos " (volume I) ,Prefeitura do Município de São Paulo, São Paulo, 1943.

198. SAINT-HILAIRE, Auguste de - " SEGUNDA VIAGEM DO RIO DE JANEIRO A MINAS GERAIS E A SÃO PAULO - (1822) " - Companhia Editôra Nacional , São Paulo, 1938 (2ª Edição) tradução de Affonso de E.Taunay.

199. SAINT-HILAIRE , Auguste de - " VIAGEM À PROVINCIA DE SÃO PAULO E RESUMO DAS VIAGENS AO BRASIL, PROVÍNCIA CISPLATINA E MISSÕES DO PARA - GUAY "(Tradução do original francês por Rubens Borba de Moraes), Martins, São Paulo, 1940.

200. SAITO, Hiroshi - " O JAPONÊS NO BRASIL - Estudo de Mobilidade e fixação " - Editôra Sociologia e Política, São Paulo, 1961.

201. SALVADOR, José Gonçalves - " OS TRANSPORTES EM SÃO PAULO NO PERÍODO COLONIAL (Subsídios para a história de São Paulo) " in Revista de História , ano X, nº 39 (1959) , São Paulo.

202. SAMPAIO, Theodoro - " SÃO PAULO NO SÉCULO XIX " in Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, volume VI (1900-1901), São Paulo.

203. SANGIRARDI, Luiz Gomes - " DE ANCHIETA AO ANO 2.000 - ou a história da cidade que mais cresce " in Grande São Paulo : O desafio do ano 2.000 (suplemento especial de Folha de São Paulo) Caderno 1, São Paulo, 1967.

204. SANT'ANNA, Muto - " SÃO PAULO HISTÓRICO (Aspéctos, Lendas e Costumes) "- 6 volumes.

205. SANTOS, Elina O. - " TIETÊ, O RIO DE SÃO PAULO " (Capítulo - II do volume I de " A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana ", Companhia Editôra Nacional, São Paulo,1958.

206. SANTOS, Paulo da Silveira - " HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE SÃO ROQUE " in 3º Centenário de São Roque - Documentário ilustrado, Atlas dos Municípios, São Paulo, 1957.

207. SAVAGE-LANDOR, A. Henry -" ACROSS UNKNOWN SOUTH AMERICA " , Little, Brown, Boston, 1913 (2 volumes)

208. SCHMIDT, Carlos Borges - " TROPAS E TROPEIROS " in Boletim Paulista de Geografia nº 32 (1959), São Paulo.

209. SEABRA , Manoel - " ASPECTOS DA GEOGRAFIA AGRÁRIA E AGRÍCOLA DE VARGEM GRANDE " in Orientação - nº 1 (1965) São Paulo.

210. SEABRA, Manoel - " UMA EXCURSÃO AOS ARREDORES DE SÃO PAULO" in Orientação nº 1 (1965) São Paulo.

211. SECKLER, Jorge - " ALMANACK ADMINISTRATIVO, COMMERCIAL E INDUSTRIAL DA PROVINCIA DE SÃO PAULO PARA O ANNO DE 1886 ", Seckler, São Paulo 1886.

212. SETZER, José - " O ESTADO ATUAL DOS SOLOS DO MUNICÍPIO DE ITAPECERICA, SP." - In Anais da Asso - ciação dos Geógrafos Brasileiros, volu me VI, tomo I (1951/1952), São Paulo , 1954.

213. SETZER, José - " OS SOLOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO " in - Boletim Paulista de Geografia, nº 20 (1955), 22 (1956) e 24 (1956), São Pau lo.

214. SILVA, José Bonifácio de Andrada e , e ANDRADA, Martim - Francisco Ribeiro de - " VIAGEM MINERA LÓGICA NA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO " in Boletim Paulista de Geografia, nº 16 e 17 (1954) São Paulo.

215. SILVA, Raul de Andrada e - " A CIDADE DE SANTO ANDRÉ E SUA FUNÇÃO INDUSTRIAL " - in Revista do Ar quivo Municipal, ano VII, volume LXXIX (1941), São Paulo.

216. SILVEIRA , João Dias da - " ESTUDO SÔBRE A EVOLUÇÃO DA REPARTIÇÃO DAS DENSIDADES HUMANAS NO ESTADO DE SÃO PAULO " in Anais do 9º Congresso Brasileiro de Geografia , III Rio de Janeiro, 1944.

217. SIMÕES, Carlos Quirino - " AS RODOVIAS NO ESTADO DE SÃO PAU LO " - Duprat-Mayença, São Paulo, 1929 (edição patrocinada pela Secretaria de Viação e Obras Públicas).

218. SMAILES, Arthur E. - " THE GEOGRAPHY OF TOWNS ", Londres , 1953 .

219. SMOTKINE, H, - " LA BANLIEUE " - in l'Information Géogra - phique, ano 16, nº 1 (1952).

220. SOARES, M.T. de Segadas - " DIVISÕES PRINCIPAIS E LIMITES EXTERNOS DO GRANDE RIO DE JANEIRO " in Anais da Associação dos Geógrafos Bra- sileiros, volume XII (1958-1959), São Paulo, 1960.

221. SORRE, Max - " LES FONDEMENTS DE LA GÉOGRAPHIE HUMAINE " Tomo III, Colin, Paris, 1952.

222. SOUKUP, João - " UM EXEMPLO DE LEVANTAMENTO LINEAR APLICA- DO À GEOGRAFIA HUMANA " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros . Volume IX, tomo I (1954-1955) , São Paulo, 1957.

223. SOUSA, Everardo Vallim Pereira de - " A PAULICÉIA HÁ 60 ANOS " - in Revista do Arquivo Munici - pal, volume III, ano XIII (1946) São Paulo.

224. SPIX, J.B. von e MARTIUS, C.F.P.von - " VIAGEM PELO BRASIL " (Traduçao de Lucia Furquim Lahmeyer) Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1938 (4 volumes).

225. TABUTEAU, Michel - " A CIRCULAÇÃO URBANA " in Boletim Paulista de Geografia nº 31 (1959), Sao Paulo.

226. TAUNAY, Affonso de Escragnolle - " COLECTANEA DE MAPPAS DA CARTOGRAPHIA PAULISTA ANTIGA " Melhoramentos, São Paulo, 1922.

227. TAUNAY, Affonso de Escragnolle - " ANTIGOS ASPECTOS PAULISTAS " in Annaes do Museu Paulista, Tomo Terceiro (1927) São Paulo.

228. TAUNAY, Affonso de Escragnolle - " ESTUDOS DE HISTÓRIA PAULISTA " in Annaes do Museu Paulista, Tomo Terceiro (1927) São Paulo.

229. TAUNAY, Affonso de Escragnolle - " VELHO SÃO PAULO " (volume I) Melhoramentos, São Paulo, 1954.

230. TAUNAY, Alfredo de Escragnolle - " RELATÓRIO GERAL DA COMISSÃO DE ENGENHEIROS JUNTO ÀS FÔRÇAS PARA A PROVINCIA DE MATTO GROSSO 1865-1866 , CORRECTO, AUGMENTADO, E APRESENTADO AO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRAPHICO BRASILEIRO PELO EX-SECRETÁRIO DA MESMA COMISSÃO DE BACHAREL ... " in Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico e Etnographico do Brasil, tomo XXXVII, parte segunda (1874) Rio de Janeiro.

231. THORMAN, Canuto" COMPLETO ALMANAK ADMINISTRATIVO, COMMERCIAL E PROFISSIONAL DO ESTADO DE SÃO PAULO PARA 1896 " Companhia Industrial, Sao Paulo, 1896.

232. TÍRICO, José Domingos - " CONTRIBUIÇÃO À GEOGRAFIA URBANA DE MOGI DAS CRUZES " in Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume XI, tomo I (1957-1958), Sao Paulo, 1959.

233. TÍRICO, José Domingos - " RUA DA CONSOLAÇÃO, UMA DAS ARTÉRIAS DA CAPITAL PAULISTA " in Boletim Paulista de Geografia, nº 29 (1958) , Sao Paulo.

234. TÍRICO, José Domingos - " A REGIÃO DE ALTO CURSO SUPERIOR DO TIETÊ " in Revista Brasileira de Geografia, ano XXII, nº 4 (1960), Rio de Janeiro.

235. TÍRICO, José Domingos - " A PAISAGEM NATURAL NA REGIÃO DE MOGI DAS CRUZES (Primeiros Estudos)" in Boletim Paulista de Geografia, nº 34 - (1960), São Paulo.

236. TOLEDO, Gil Sodero de - " ASPECTOS DE GEOGRAFIA URBANA PAULISTANA-AEROFOTOINTERPRETAÇÃO " in Orientaçao nº 1 (1965) São Paulo.

237. TRAVASSOS, Nelson Palma - " A CONTRIBUIÇÃO EDITORIAL PAULISTA PARA A DIFUSÃO NACIONAL DO LIVRO" in Folha da Manhã, 24 e 25 de Janeiro - 1954, São Paulo.

238. TRICART, J. - " COURS DE GEOGRAPHIE HUMAINE " (fascículo II) Centre de Documentation Universitaire , Paris.

239. TSCHUDI, J.J.von - " VIAGEM ÀS PROVINCIAS DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO " (tradução de Eduardo de - Lima Castro) , Martins, São Paulo, 1953

240. VIEIRA, A. Paim - " CHÁCARA DO CAPÃO-ESBÔÇO HISTÓRICO DO BAIRRO DA BELA VISTA, ANTES BELA CINTRA" in Revista do Arquivo Municipal, volume 148, ano XVIII, 1952, São Paulo.

241. VILAÇA, Flavio - " A IMPLANTAÇÃO URBANA DE SÃO BERNARDO DO CAMPO " inédito, datilografado, São Paulo, 1964 (Pseudônimo do autor : Paulistarum Terra Mater).

242. VINCENT, Mark - " AROUND AND ABOUT SOUTH AMERICA " Appleton, Nova Iorque, 1890.

243. WEHRWEIN, George S. - " THE RURAL-URBAN FRINGE " in Readings in Urban Geography, The University of Chicago Press, Chicago, 1959 (reprodução de original publicado em 1942).

244. WIENER, Charles - " 333 JOURS AN BRÉSIL " Delagrave, Paris

245. WILHEIM, Jorge - " SÃO PAULO METRÓPOLE 65 - Subsídios para seu plano diretor " Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1965.

246. WRIGHT, Marie Robinson - " THE NEW BRAZIL - ITS RESOURCES - AND ATTRACTIONS ",George Barrie, 1901.

247. WRIGLEY, Mr. Robert - " URBANIZED AREAS AND THE 1950 decenni a l CENSUS " in Readgins in Urban Geography The University of Chicago Press, Chicago, 1959 (reproduçao de original publicado em 1952).

248. XAVIER , Maria Galdina A. - " UM RECANTO DA CANTAREIRA :GO - POÚVA " in Boletim nº 38 da Faculdade - de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1944

249. ZALUAR, Augusto Emilio - " PEREGRINAÇÃO PELA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO (1860-1861) " Martins, São Paulo, 1953.

250. ZENHA, Edmundo - " A COLÔNIA ALEMÃ DE SANTO AMARO - SUA INSTALAÇÃO EM 1829 " in Revista do Arquivo Municipal, ano XVI, volume CXXXII(1950), Sao Paulo.

251. ZENHA, Edmundo - " O SANTO AMARO DE PAULO EIRÓ " in Revista do Arquivo Municipal, volume 153, ano XIX (1952), Sao Paulo.

252. ZÖLLER, Hugo - " DIE DEUTSCHEN IM BRASILISCHEN URWALD "(Os alemaes na selva brasileira), W.Spemann, Berlim e Stuttgart, 1883.

- II -

TRABALHOS SEM INDICAÇÃO EX - PRESSA DE AUTOR (Almanaques, Guias, Publicaçoes estatísticas, etc.)

253. "ALMANACCO DELLA TRIBUNA ITALIANA PER IL 1905 " - Tribuna Italiana, São Paulo, 1905.

254. " ALMANACH DO ESTADO DE SÃO PAULO PARA 1891 " Companhia Industrial, Sao Paulo, 1891.

255. " ANUÁRIO COMMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO PARA 1905-1906 ", Medeiros, São Paulo.

256. " BANCO BRASILEIRO DE DESCONTOS S.A. - RELATÓRIO ANUAL-EXERCÍCIO DE 1966 ", Bradesco, Osasco.

257. " CATÁLOGO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (Exclusive o Município da Capital) " ,Departamento Estadual de Estatística, São Paulo,1943

258. " CATÁLOGO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (Exclusive o Município da Capital) 1945 " Departamento Estadual de Estatística, Sao Paulo, 1947.

259. " CATÁLOGO DAS INDÚSTRIAS DO MUNICÍPIO DA CAPITAL " - Departamento Estadual de Estatística, Sao Paulo, 1943.

260. " CENSUS AREAS OF 1950 " (por U.S. Bureau of the Census) in Readings in Urban Geography, The University of Chicago Press, Chicago, 1959 - (reproduçao de original publicado em - 1951).

261. " DETA - Deutscher Taschenführer - São Paulo und Umgebung " (Indicador portátil alemão - São Paulo e arredores), Ediçao de 1925, DEBA , Sao Paulo, 1926.

262. " DISTRITOS DE PAZ DE SÃO PAULO ", Departamento Estadual de Estatística, São Paulo, 1938.

263. " DIVISÃO JUDICIÁRIA E ADMINISTRATIVA DO ESTADO " Departamento Estadual de Estatística, Sao Paulo, 1939.

264. " ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS " Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, XXVIII volume (1957) XXIX volume (1957) e XXX volume (1958).

265. " ENSAIO DE UM QUADRO DEMONSTRATIVO DO DESMEMBRAMENTO DOS MUNICÍPIOS " Departamento Estadual de Estatística, São Paulo, 1938.

266. " ESTATÍSTICA ESCOLAR DE 1930 " Directoria Geral de Ensino do Estado de Sao Paulo (Brasil), São Paulo, 1931.

267. " GUIA DE SÃO PAULO AUTOMOBILÍSTICO " 1935, Castiglione , São Paulo.

268. " GUIA LEVI " Edição 377 - Anno XXXIII (1930), Edição de Sao Paulo, Miglino, Sao Paulo.

269. " GUIA GERAL DAS ESTRADAS DE FERRO E EMPRÊSAS DE TRANSPORTE COM ELAS ARTICULADAS " Contadoria Geral de Transportes, 1960.

270. " GUIA LEVI " Edição 483, Ano XLII , Edição de São Paulo - (1939) Miglino, Sao Paulo.

271. " IMPRESSÕES DO BRAZIL NO SECULO VINTE, SUA HISTORIA, SEU POVO, COMMERCIO, INDUSTRIAS E RECURSOS" (publicado sob o ilustre patrocínio de S.E. O Marechal Hermes da Fonseca, Presidente da República).

272. " ITAPECERICA, A PEQUENA CIDADE QUE OS SÉCULOS CONTEMPLAM " Diário da Noite, julho de 1934, transcrito em Revista do Arquivo Municipal nº 3 , ano I (1934), São Paulo.

273. " L'ÉTAT DE SÃO PAULO Renseignements utiles ", 1911, Laporte A Dosse, Antuérpia.

274. " LEVANTAMENTO POR MUNICÍPIO DAS ÁREAS FLORESTADAS E REFLORESTADAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - 1958/59/60/61 " in A Rural : Revista da Sociedade Rural Brasileira nº 484 (1961).

275. " LIVRO DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO ", Martins , São Paulo, 1951.

276. " LOCALIDADES PAULISTAS " Departamento de Estatística do Estado, São Paulo, 1966.

277. " MORADORES QUE FICAVAM ENTRE A PENHA, SÃO MIGUEL e GUARULHOS, ÀS MARGENS DO TIETÊ EM 1806 " (Mapa pictórico, anônimo) in Revista do Arquivo Municipal, volume 6, ano I (1934) São Paulo.

278. " NOTICIÁRIO ESTATÍSTICO 1 " Secretaria de Economia e Planejamento - Departamento de Estatística , São Paulo, 1967 (multilith).

279. " NOTICIÁRIO ESTATÍSTICO 2 " Secretaria de Economia e Planejamento - Departamento de Estatística , São Paulo, 1967 (multilith).

280. " O BRASIL, SUAS RIQUEZAS NATURAES. SUAS INDÚSTRIAS " - Publicação do Centro Industrial do Brasil, M. Orosco, Rio de Janeiro, 1909.

281. " O GUIA " Edição de 1942, O Guia, São Paulo.

282. " PASSEIO GERAL DOS ALUNNOS DO LYCEU DO S.CORAÇÃO -SÃO PAULO " in Santa Cruz, Revista Mensal de Religião, Letras, Artes e Pedagogia , ano VIII, nº 3 e 4 (1907-1908), São Paulo.

283. " POPULAÇÃO PECUÁRIA DO ESTADO - Estimativa em 31/12/1963 e PRODUÇÃO DE ORIGEM ANIMAL DO ESTADO - 1963 " - Secretaria de Economia e Planejamento - Departamento de Estatística , São Paulo, 1967 (multilith).

284. " PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO ESTADO - Estimativa por município - 1961 " - Departamento de Estatística do Estado de São Paulo, 1963 (multilith) .

285. " PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO ESTADO - Estimativa por Município - 1963 " - Secretaria de Economia e Planejamento, Departamento de Estatística , São Paulo, 1967 (multilith).

286. " QUADRO TERRITORIAL ADMINISTRATIVO E JUDICIÁRIO DO ESTADO- Quinquenário 1954/1958" - Departamento de Estatística do Estado de São Paulo , São Paulo, 1954.

287. " QUADRO TERRITORIAL, ADMINISTRATIVO E JUDICIÁRIO DO ESTADO - Quinquenário 1954/1958" - Departamento de Estatística, São Paulo, 1966.

288. " QUE É O BANCO BRASILEIRO DE DESCONTOS S.A." , Bradesco , Osasco, 1962.

289. " RECENSEAMENTO ESCOLAR REALIZADO EM 1934 " - Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio e Secretaria da Educação e Saúde Pública , São Paulo, 1938.

290. " RELATÓRIO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARULHOS - Exercício de 1943 " (Prefeito José Maurício de Oliveira).

291. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1877 " Rio de Janeiro.

292. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1878 " Rio de Janeiro.

293. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1879 " Rio de Janeiro.

294. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1894 ", Anexo Leandro Dupré, São Paulo.

295. " RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA - 1880 " Rio de Janeiro.

296. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO - 1892 " - São Paulo.

297. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO , 1893 " - São Paulo.

298. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1894 " - São Paulo.

299. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1895", São Paulo.

300. " RELATÓRIO DA SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1897 " - São Paulo.

301. " SÃO CAETANO DO SUL " (Coleção de Monografias nº 64) - I.B.G.E. Conselho Nacional de Estatística, Rio de Janeiro, 1956.

302. " SINOPSE ESTATÍSTICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO " Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística , Rio de Janeiro, 1948.

303. " SINOPSE ESTATÍSTICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - O Estado de São Paulo " Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro 1950.

304. " SINOPSE ESTATÍSTICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - Estado de São Paulo " Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística , Rio de Janeiro, 1951.

305. " TRANS-VIAS - Guia Geral dos Transportes " novembro de 1951, Trans-Vias, São Paulo.

COLETÂNEAS DE ARTIGOS, REPORTAGENS, NOTÍCIAS (Almanaques e Edições comemorativas, suplementos jornalísticos, etc.)

Obs. - Alguns dos trabalhos contidos trazem o nome do autor. Dentre êsses, os citados no texto, e os que se revelaram úteis figuram na unidade I da Bibliografia .

306. "A GAZETA ESPORTIVA " 19 de março de 1967 - Edição Comemorativa ao Aniverssário de Ribeirão Piros - São Paulo

307. " A GAZETA ESPORTIVA " 25 de março de 1967 - Edição Comemorativa ao Aniversário de Barueri - São Paulo

308. " A GAZETA ESPORTIVA " 25 de março de 1967 - Edição Comemorativa do 2º aniversário da emancipação de Carapicuíba , São Paulo

309. " A GAZETA ESPORTIVA " 26 de março de 1967 - Edição Comemorativa ao aniversário de Mairipora ,São Paulo.

310. " A GAZETA ESPORTIVA " 28 de março de 1967 - Edição Comemorativa do 2º aniversário de emancipação do município de Jandira , São Paulo

311. " A GAZETA ESPORTIVA " 29 de março de 1967 - Edição Comemorativa do 2º aniversário de emancipação do Município de Campo Limpo Paulista . São Paulo

312. " A GAZETA ESPORTIVA " - 2 de abril de 1967 - Edição Comemorativa ao aniversário do município de Suzano, São Paulo

313. " A GAZETA ESPORTIVA " 28 de julho de 1967 - Aniversário de São Caetano da Sul - Edição comemorativa, São Paulo

314. " A GAZETA ESPORTIVA " 19 de agôsto de 1967 - Edição Comemorativa do 414º aniversário de São Bernardo do Campo , São Paulo

315. " A GAZETA ESPORTIVA " 1 de setembro de 1967 - Edição Comemorativa ao 407º aniversário da cidade de Mogi das Cruzes, São Paulo

316. " A GAZETA ESPORTIVA " 8 de setembro de 1967 - Edição Comemorativa de Itaquaquecetuba , São Paulo

317. " A GAZETA ESPORTIVA " 27 de outubro de 1967 - Edição Comemorativa ao 77º Aniversário de fundação de Mairinque , São Paulo

318. " A GAZETA ESPORTIVA " 14 de dezembro de 1967 - Edição Comemorativa ao aniversário de Caieiras , São Paulo

319. " ÁLBUM DO CENTENÁRIO DE COTIA " (Direção de Paulo Zingg) , SETIP , São Paulo

320. " ALMANAQUE DE O ESTADO DE SAO PAULO -1940 " - O Estado de São Paulo, São Paulo, 1939

321. " O CAMINHO DA GRANDE SÃO PAULO " (suplemento Especial de Fôlha de São Paulo, 25 de janeiro de 1967 São Paulo)

322. " 3º CENTENÁRIO DE SÃO ROQUE - Documentário ilustrado " Atlas dos Municípios, São Paulo, 1957 (organizado por Vero de Lima e André Villani)

323. " UH- São Paulo " - 28 de julho de 1967 - Caderno Especial- 90 anos de São Caetano do Sul , São Paulo

324. " WERIL " , ano VIII, nº 43 e 44 (1965) - Número Histórico- São Paulo, 1965 (espécie de edição comemorativa a Mairiporã, onde se sedia a fábrica, responsável pelo pequeno jornal)

MAPAS CONSULTADOS

(mencionados apenas os avulsos, omitidos aquêles integrantes de obras citadas na Bibliografia. Foram omitidas também as plantas modernas da cidade de São Paulo, extremamente numerosas)

(1) PLANTA DA IMPERIAL CIDADE DE SÃO PAULO, Rufino J. Felizardo COSTA, escala gráfica, 1810 .

(2) MAPPA CHOROGRAPHICO DA PROVINCIA DE SÃO PAULO, Daniel Pedro MULLER , escala 1:1.800.000, 1836.

(3) PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO, Henry JOYNER, Companhia Cantareira e Esgotos, escala gráfica, 1881.

(4) PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO, Jorge SECKLER & Cia.,escala 1:10.000, 1883.

(5) COLONIA DA GLÓRIA, escala 1:10.000, 1883.

(6) PLANTA DA CAPITAL DO ESTADO DE SÃO PAULO E DE SEUS ARRABALDES, Jules MARTIN, escala gráfica, 1890.

(7) PLANTA GERAL DA CAPITAL DE SÃO PAULO, Gomes CARDIM, escala 1:20.000, 1897.

(8) FOLHA DE S.PAULO, Edição preliminar, Comissão Geographica e Geologica, escala 1:100.000, 1899.

(9) NÚCLEO COLONIAL DE SANT'ANNA, escala 1:20.000, 1906.

(10) NUCLEO COLONIAL SÃO CAETANO, escala 1:10.000, 1906.

(11) PLANTA GERAL DA CIDADE DE SÃO PAULO COM INDICAÇÕES DIVERSAS, Comissão Geographica e Geologica, escala 1:20.000, 1914.

(12) NUCLEO COLONIAL DE SÃO BERNARDO, escala 1:30.000, 1918.

(13) CARTA DOS EXCURSIONISTAS. PRIMEIRA SECÇÃO, Comissão Geographica e Geologica, escala 1:200.000, 1923.

(14) PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO, Escritório Tecnico Julio STREICHER, escala 1:20.000, 1926.

(15) MAPA DAS ESTRADAS DE RODAGEM DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, Diretoria de Obras Municipais, escala 1:50.000, 1927.

(16) MAPA TOPOGRAPHICO DO MUNICIPIO DE SÃO PAULO, SARA Brasil S.A., escala 1:5.000, 1930.

(17) MAPA TOPOGRAPHICO DO MUNICIPIO DE SAO PAULO, SARA Brasil S.A., escala 1:20.000, 1930.

(18) NÚCLEO COLONIAL RIBEIRÃO PIRES, escala 1:10.000, 1940.

(19) FÔLHA TOPOGRÁFICA DE SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Geológico do Estado de São Paulo, escala 1:250.000, 1954.

(20) FÔLHA GEOLÓGICA DE JUNDIAÍ, Instituto Geográfico e Geológico do Estado de São Paulo, escala 1:100.000, 1954.

(21) PLANTA DA CIDADE DE JUNDIAÍ INCLUINDO OS PERÍMETROS URBANO E SUBURBANO- ANTIGO E ATUAL (sem outras indicações), 1958.

(22) MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E SEUS ARREDORES, José NONOYA Filho, Edição Biagio B.GAGLIARDI, escala 1:100.000, 1959.

(23) MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Geológico, escala 1:100.000, 1961.

(24) PLANTA DAS CIDADES DE SANTO ANDRÉ, SÃO BERNARDO DO CAMPO, SÃO CAETANO DO SUL e DIADEMA, Edição Biagio B.GAGLIARDI, escala 1:20.000, 1962.

(25) CIDADE DE JUNDIAÍ, Ulysses Jorge MARTINHO e Geraldo TOMANIK, Prefeitura Municipal de Jundiaí, escala 1:10.000, 1962.

(26) DIAGRAMA DA ÁREA OCUPADA EM 1950 (São Bernardo do Campo), Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, escala 1:20.000, 1965 (?).

(27) DIAGRAMA DA ÁREA OCUPADA EM 1955 (São Bernardo do Campo), Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, escala 1:20.000, 1965 (?).

(28) DIAGRAMA DA ÁREA OCUPADA EM 1960 (São Bernardo do Campo), Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, escala 1:20.000, 1965 (?).

(29) SÍNTESE DO USO DO SOLO - ANO 1950 (São Bernardo do Campo), Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, escala 1:10.000, 1965 (?).

(30) SÍNTESE DO USO DO SOLO - ANO 1960 (São Bernardo do Campo), Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, escala 1:10.000, 1965 (?).

(31) ZONEAMENTO DA CIDADE (São Bernardo do Campo), Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo, escala 1:20.000, 1965 (?).

INDICE DOS QUADROS

1º Capítulo

I	Produções e rebanhos - 1836	23
II	Produção de café - 1836/1854	44
III	População em 1836	79
IV	População em 1874	80
V	Variação da população - 1836/1874	82
VI	Comparação com a população total da província - 1836/1872	82
VII	Composição da população por grupos raciais em 1836	88

2º Capítulo

I	A população dos núcleos coloniais em 1887	136
II	Efetivo demográfico e variação da população 1874/1920	174
III	Distribuição da população - 1874/1920	175
IV	Correspondência das unidades territoriais comparáveis	176
V	Brasileiros e estrangeiros em 1886	180
VI	Brasileiros e estrangeiros em 1920	181

3º Capítulo

I	População do município de São Paulo 1920/1940	253
II	População dos demais distritos-1920/1940	254
III	População-1920/1940. Tabulação por agrupamentos areolares	255
IV	População dos arredores paulistanos em 1940	258
V	População ativa dos municípios vizinhos, por setôres-1920/1940	261

4º Capítulo

I	Nº diário de trens suburbanos-1939/1965	286
II	População das áreas suburbano-ferroviárias... 1940/1965	288
III	Automóveis de passageiros - 1940/1965	295
IV	Ônibus São Paulo-Municípios vizinhos 1942/1965	296
V	Industrialização em vários setôres suburba-.. nos 1949/1959	314
VI	Desmembramentos Municipais 1940/1967.....	336
VII	Agricultura - dados gerais - 1940/1960	353
VIII	Produtos da agricultura caipira - 1940/1963 ..	353
IX	Principais produções de origem animal 1940/1963	354
X	Horticultura - principais produções-1950/1963	355
XI	Produção de frutas e tomate - 1950/1963	356
XII	Reflorestamento com eucaliptos - 1937/1961	359
XIII	Variação da população - 1940/1960 ..... A.Cidade	364
XIV	Variação da população - 1940/1960 ..... B.Arredores	365
XV	Proporção dos agricultores na população to-. tal - 1940/1960	373

5º Capítulo

I	Pessoal e estabelecimentos industriais-1962,,	395
II	Equipamento terciário - 1966	404
III	Área coberta por eucaliptais-1958/1961,,,,,,	417
IV	Distribuição da população -1960,,,,,,,,,,,,	424
V	População agrícola -1960	425
VI	**Circulação de pessoas - 1960/1965**	443

ÍNDICE DAS FOTOGRAFIAS

(1) Capela Bom Jesus do Itaqui 55/ 56

(2) Capela Santa Cruz dos Tabuões 55/ 56

(3) Rua de Santana de Parnaíba 59/ 60

(4) Casarão de Santana de Parnaíba 59/ 60

(5) Trecho central de Perus 150/151

(6) Trecho central de Francisco Morato 150/151

(7) Estação e fábricas de Santo André 277/278

(8) Terminal de ônibus de Santo André 277/278

(9) e (10) Fábricas em Jurubatuba 284/285

(11) Centro de Parada de Taipas 299/300

(12) Centro de Diadema 299/300

(13) Centro de Rio Bonito 299/300

(14) Vista ampla de Rio Bonito 299/300

(15) Centro de Rudge Ramos 299/300

(16) Vista geral de Rudge Ramos 299/300

(17) e (18) Centro de Aldeia de Carapicuíba 300/301

(19) Vista geral de Aldeia de Carapicuíba 300/301

(20) Centro de Piraporinha 300/301

(21) Rua principal de Cidade Adhemar 303/304

(22) Rua principal de Cidade São Mateus 303/304

(23) Trecho de Osasco 303/304

(24) Estrada Aldeia de Carapicuíba - Carapicuíba ... 303/304

(25) Antigas fábricas de São Bernardo do Campo 310/311

(26) Aspecto do comércio movelheiro de São Bernardo do Campo 310/311

(27) A fábrica de papel COPASE junto à Via Anhanguera 312/313

(28) Extrativismo vegetal entre Jordanésia e Caieiras 312/313

(29) e (30) Aspectos do "Morumbi" 322/323

(31) Residências em Interlagos 323/324

(32) Restaurantes dançantes em Interlagos 323/324

(33) Área residencial operária junto à barragem da represa de Guarapiranga ..... 323/324.

(34) Um iate-clube em Riviera Paulista 323/324

(35) Vista da Cidade Dutra 327/328

(36) Avenida Corifeu de Azevedo Marques (Osasco-Butantã) 327/328

(37) e (38) O centro de Santo André 344/345

(39) e (40) Ruas comerciais de Santo André 344/345

(41) Residências finas em Santo André 344/345

(42) O "Centro Cívico" de Santo André 344/345

(43) Principal rua comercial de Itaquera 386/387

(44) Largo central de Carapicuíba 386/387

(45) Vista ampla de Antonio João 386/387

(46) Pequeno aglomerado junto ao km.111 da E.F.S.J.. 386/387

(47) A estação e o aglomerado de Caieiras 401/402

(48) Pinheirais em Caieiras 401/402

(49) Granja em Capela do Socorro 414/415

(50) Pedreira em Perus 414/415

(51) O Tietê represado junto a Santana de Parnaíba.. 421/422

(52) Proximidades de Santana de Parnaíba 421/422

(53) e (54) O "cinturão de urbanização intercalar" entre Diadema e São Bernardo do Campo 428/429

(55) e (56) Vistas de duas expressivas porções do "cinturão de urbanização intercalar" 428/429

ÍNDICE DOS MAPAS

(em pasta anexa)

Nº

1. Os arredores paulistanos em meados do século XIX, escala 1:200.000.
2. Colônias oficiais instaladas em São Paulo e Arredores no último quartel do século XIX, escala 1:250.000.
3. Evolução de Rudge Ramos, 1950/1960, escala 1:10.000.
4. Cidade de São Paulo e Arredores - Distribuição da população - 1960, escala 1:250.000.
5. Município de São Paulo - Distribuição da população - 1960, escala 1:200.000.
6. São Paulo e Arredores - Área edificada, 1962, escala 1:100.000.
7. Função industrial dos subúrbios, 1962, escala 1:250.000.
8. Transporte de passageiros por trem, 1960, escala 1:250.000.
9. Ônibus suburbanos intermunicipais, 1965, escala 1:100.000.
10. Grande São Paulo - Zonas - Delimitações, escala 1:250.000.
11. Arredores da Cidade de São Paulo, escala 1:250.000 (mapa-base, utilizado para a construção dos mapas nºs 4, 7, 8 e 10; anexado para o confronto das unidades político-administrativas).
12. São Paulo e Arredores - Divisão Político-Administrativa, escala 1:100.000 (em papel heliográfico transparente, para sobreposição ao mapa nº [illegible]).

INDICE GERAL

Sumário 1

INTRODUÇÃO 3

Capítulo 1 - OS ARREDORES PAULISTANOS EM MEADOS DO SÉCULO XIX 12

- Propriedades e estabelecimentos rurais 13
- Produções e atividades agro-pecuárias 21
- O sistema viário: os caminhos de tropa 33
- As correntes de circulação 40
- Os pousos de tropa 46
- Os aglomerados e suas reduzidas dimensões 52
- As funções dos aglomerados 62
- O caráter funcional sui-generis dos ex-aldeamentos e sua metamorfose 67
- A dinâmica dos aglomerados 73
- A estrutura demográfica 77
- Resumo dos traços essenciais - Conclusões 93

Notas 98

Capítulo 2 - A EVOLUÇÃO PRÉ-METROPOLITANA DOS ARREDORES PAULISTANOS (1875-1915) 116

- A expansão da cidade entre 1875 e 1890 118
- A expansão da cidade a partir de 1890 121
- Os núcleos coloniais 128
- O "cinturão caipira" e as ferrovias 142
- Os "povoados-estação": seu desenvolvimento e funções 150
- A evolução das atividades rurais - Equipamento hidráulico e hidro-elétrico 160
- O desenvolvimento de área apartada da ferrovia: Itapecerica - Embu 169
- A evolução demográfica 173
- Resumo dos traços essenciais. Conclusões 183

Notas 187

Capítulo 3 - PERÍODO 1915-1940: O INÍCIO DA METROPOLIZAÇÃO 199

- A expansão pròpriamente urbana de São Paulo... 199
- O surgimento do "cinturão de loteamentos residenciais suburbanos" 205
- A ferrovia continua a comandar a industrialização suburbana 211
- A ferrovia e a suburbanização residencial. Do "povoado-estação" ao "subúrbio-estação" 219
- O papel secundário - embora significativo - da circulação rodoviária 227
- Os desenvolvimentos verificados no meio rural dos arredores paulistanos 240
- A evolução demográfica 251
- Resumo dos traços essenciais. Conclusões 262

Notas 266

Capítulo 4 - A PARTIR DE 1940: A GRANDE METROPOLIZAÇÃO RECENTE 272

- A compactação da cidade 273
- O desenvolvimento suburbano no domínio geográfico das ferrovias 274
- O desenvolvimento suburbano apoiado na circulação rodoviária 297
- O papel das "auto-estradas" na metropolização dos arredores paulistanos 305
- Novas formas de desenvolvimento suburbano ou peri-urbano 321
- O crescimento dos núcleos suburbanos. Fusões e absorções 330
- O esfacelamento político-administrativo 334
- A formação de cidades satélites 343
- O meio rural dos arredores paulistanos 347
- A recente evolução vista através dos censos demográficos 363
- Resumo dos traços essenciais. Conclusões 374

Notas 379

Capítulo 5 - A ESTRUTURA ATUAL DA GRANDE SÃO PAULO ... 384

- Os "subúrbios de cunho urbano": ensaio de uma tipologia 384
- Os "subúrbios rurais" 410
- A disposição geográfica dos subúrbios: "zonas de urbanização" 422
- As relações intra-metropolitanas: migrações interdistritais - "zonas de integração" 438
- A delimitação da Grande São Paulo 462

Notas 477

CONCLUSÃO 484

Bibliografia 492

Mapas consultados 518

Índice dos quadros 520

Índice das fotografias 522

Índice dos mapas 524

Índice geral 525