

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

GUILHERME LERIA SANCHES

Avenida Celso Garcia, a rua e a geografia: em busca de uma visão geográfica da rua

São Paulo
2021

GUILHERME LERIA SANCHES

De estrada da Penha à Av. Celso Garcia: abordagem da “rua” por meio da teoria geográfica

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr.

São Paulo
2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

S211e Sanches, Guilherme Leria
De estrada da Penha à Av. Celso Garcia: abordagem da "rua" por meio da teoria geográfica / Guilherme Leria Sanches; orientador Ricardo Mendes Antas Jr. - São Paulo, 2021.
87 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.

1. Geografia da rua. 2. Avenida Celso Garcia. 3. Geografia de São Paulo. 4. Geografia Urbana. I. Antas Jr., Ricardo Mendes, orient. II. Título.

SANCHES, Guilherme Leria. Avenida Celso Garcia, a rua e a geografia: em busca de uma visão geográfica da rua. Trabalho de graduação individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em:

Banca examinadora

Prof: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof: _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

Primeiro de tudo agradeço minha família: Gabriel, Lucinda e Luiz. Sou extremamente grato por tudo, dos momentos de apoio aos conflitos que me impulsionaram e me fortaleceram nas escolhas que tomei. Sem vocês literalmente não seria possível estar onde estou agora.

Agradeço também a Bárbara, Nina, Clarice, Gustavo e Kitaro. Sou eternamente grato por todos os momentos e ensinamentos que vocês me proporcionaram, sem os quais nem a Celso Garcia eu conheceria.

Ao Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Jr. pela paciência e calma que me guiou pelas dificuldades não apenas do presente trabalho como também pelas dificuldades da quarentena. Bem como a todos os professores, funcionários e frequentadores da FFLCH, que me proporcionaram a experiência incrível de poder estudar gratuitamente em um das melhores instituições de ensino do mundo, em especial Eduardo Giroto, Amélia Damiani, Carlos Toledo, Fernanda Padovesi, Mônica Arroyo e Ricardo Baitz.

Não posso esquecer de destacar os amigos que tornaram o bacharelado em geografia uma experiência transformadora, uma marca profunda na formação do meu caráter. Jamais esquecerei o que passamos juntos no CEGE, nas aulas, dentro e fora da universidade.

Sem querer dar mais ou menos importância a colegas mas sinto a necessidade de agradecer especialmente Amanda, Larissa, Xandi, Polvilho, Fábio, Ana Luisa, Pedro Caetano, Miguel, Rafael, Gabigol, Dan, Adler, Gustavo, Andrews, Bianca, Beatriz, Tomás, Marcus, Breno, Linniker, Caio, Leonardo, Vinícius Brean, Vini, Rosendo, Henrique, Ariel, Gabriela, Luciana, Matheus, Malu, Roberta, Marina, Pedrão, Romã, Vitão e todos da PCL.

Sou grato aos amigos Felipe, Yuri, Dardes, Davi e Mateus, parceiros nos melhores e piores momentos da vida. E por fim também agradeço a pessoas maravilhosas que neste último ano me ajudaram a passar pela quarentena, Érika, Luciana e Vini.

*“Não, não...
São Paulo é outra coisa
Não é exatamente amor
É identificação absoluta
Sou eu*

*Eu não me amo (Eu não me amo)
Mas me persigo
Bonita palavra, perseguir
Eu persigo São Paulo
(...)
São Paulo sou eu”*

Itamar Assumpção, Persigo São Paulo

RESUMO

SANCHES, Guilherme Leria. Avenida Celso Garcia, a rua e a geografia: em busca de uma visão geográfica da rua. Trabalho de graduação individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

A presente monografia busca analisar a relação entre a Celso Garcia e a cidade de São Paulo. Para dar conta desse objetivo o trabalho se divide em dois momentos: uma periodização nos dois primeiros capítulos, buscando delimitar melhor a relação entre modo de produção e a formação socioespacial; e uma análise da atualidade da avenida e da cidade, se utilizando de um levantamento de dados socioespaciais e de um trabalho de campo. Em suma o trabalho se utiliza do caso da avenida Celso Garcia para desvendar sua relação com a cidade e refletir acerca do conceito de rua para geografia urbana.

Palavras-chave: geografia da rua, avenida Celso Garcia; geografia da cidade de São Paulo.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Pintura de Jean Baptiste Debret 1827, vista da chegada das tropas de burro pelo Carmo na Estrada da Penha.....	21
Figura 2 - Foto do Bonde na Celso Garcia, 1916.....	34
Figura 3 - Foto atual da Vila Maria Zélia.....	37
Figura 4 - Foto da Avenida Celso Garcia de 1976.....	48
Figura 5 - Modelo de Ulhôa Cintra para explicar o modelo de avenidas radiais.....	51
Figura 6 - Foto da avenida Celso Garcia nos anos 2000.....	54
Figura 7 - Imagem de Satélite do começo da avenida, com destaque para a avenida Celso Garcia.....	66
Figura 8 - Fotografia de uma loja de tecidos que tem em sua fachada uma bandeira do Brasil e da Bolívia.....	67
Figura 9 - Modelo 3D identificando cada um dos templos nessa passagem.....	69
Figura 10 - Imagem de Satélite da passagem pelo Templo de Salomão.....	70
Figura 11 - Fotografia do templo da vista do Templo de Salomão na passagem para o Belém	71
Figura 12 - Fotografia da favela Nelson Cruz num primeiro plano e o Condomínio Projeto Viver ao fundo. Ao lado direito está o Parque Belém.....	73
Figura 13 - Imagem de Satélite do Belém.....	74
Figura 14 - Fotografia do monumento a Celso Garcia.....	75
Figura 15 - Fotografias da passagem pela avenida Salim Farah Maluf.....	76
Figura 16 - Fotografia das casas antigas presentes na rua Tuiuti.....	77
Figura 17 - Imagem de Satélite do Tatuapé.....	78
Figura 18 - Fotografia da Igreja da Penha vista da Celso Garcia.....	79
Figura 19 - Fotografia da avenida Aricanduva e o fim da Avenida Celso Garcia.....	81

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Recorte da Planta Imperial da cidade de São Paulo, levantada pelo Eng. Rufino J. Felizardo e Costa em 1810.....	25
Mapa 2 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo de C.A. Bresser, 1841.....	26
Mapa 3 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo de Carlos Frederico Rath, 1868.....	27
Mapa 4 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo levantada por Companhia Cantareira e Esgotos, 1881. Fonte: Museu Paulista.....	38
Mapa 5 - Recorte da Planta Geral da Cidade de São Paulo organizada por Dr Gomes Cardim em 1897.....	39
Mapa 6 - Recorte da Planta Geral da Cidade de São Paulo, organizada pela Comissão Geographica e Geológica de São Paulo, 1914.....	40
Mapa 7 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circunvizinhos, 1943.....	41
Mapa 8 - Recorte do Mapa de São Paulo de 1952.....	42
Mapa 9 - Mapa das principais marcas na área próxima da avenida Celso Garcia.....	55
Mapa 10 - Mapa da Celso Garcia sobreposta ao transporte público.....	56
Mapa 11 - Mapa dos usos predominantes na Celso Garcia.....	57
Mapa 12 - Mapa dos usos predominantes na Celso Garcia em uma escala mais geral.....	58
Mapa 13 - Mapa da Celso Garcia com os distritos pelos quais ela passa.....	59
Mapa 14 - Mapa da Celso Garcia segundo o PDE.....	61
Mapa 15 - Celso Garcia e Rangel Pestana nas Macroáreas de estruturação Metropolitana.....	62
Mapa 16 - Mapa dos trabalhos de campo.....	63
Mapa 17 - Mapa das áreas identificadas no trabalho de campo.....	79

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Dados socioespaciais diversos da avenida Celso Garcia.....	59
Tabela 2 - Quadro resumido da periodização da avenida e da cidade.....	82

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1 APRESENTAÇÃO DA AVENIDA CELSO GARCIA E A SUA GÊNESE.....	15
1.1 DA ANTIGA ESTRADA DA PENHA A CELSO GARCIA.....	19
2 MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO E A AVENIDA CELSO GARCIA	
.....	30
2.1 METROPOLIZAÇÃO DA CELSO GARCIA.....	44
3. A ATUALIDADE DA AVENIDA CELSO GARCIA.....	56
3.1 O TRABALHO DE CAMPO NA CELSO GARCIA.....	65
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
BIBLIOGRAFIA.....	86

INTRODUÇÃO

A presente monografia tem como principal objetivo analisar a relação espacial entre São Paulo e a avenida Celso Garcia, buscando utilizar de conceitos e teorias da geografia urbana para traçar como a formação e atualidade da avenida se insere dentro do espaço urbano que a envolve e dá significado.

Para tal o primeiro capítulo debate mais a fundo quais são os conceitos envolvidos na dialética entre a totalidade do espaço e os lugares que a compõe. É então apresentada a problemática mais geral que envolve essa questão, partindo de um conceito de espaço apresentado por Milton Santos (2014a) e tentando aprofundar, através de alguns exemplos, como a geografia urbana pode contribuir no entendimento da relação entre a rua a cidade.

Neste sentido torna-se essencial partir da dialética entre o tempo histórico (modo de produção) e a formação socioespacial (materialidade) (SANTOS 2014^a), sendo que através dessa relação é possível notar como as dinâmicas mais gerais da sociedade são responsáveis por mover a realidade local, dando sentido ao seu funcionamento e as suas transformações mas também tornando imprescindível entender que é através da formação socioespacial e suas “possibilidades limitadas” que a sociedade consegue se realizar.

É principalmente através dessa dialética que o trabalho busca compreender a relação entre rua e cidade, observando as transformações que ocorrem na rua, ou seja, como a rua se adaptou a cada momento e função que o movimento geral da cidade precisava, e também qual sua posição (cartográfica e social) dentro da organização do espaço urbano, as principais marcas no seu trajeto e como eles se ligam com a vida na cidade.

Contudo, mesmo com esse caminho relativamente delimitado, é preciso dar conta da infinidade de ruas que existem dentro da cidade, cada uma representando uma situação e oportunidade de estudo específicos para tratar da cidade. Porque escolher a avenida Celso Garcia? Há alguma rua mais exemplar que outra para entender a cidade?

Obviamente que ela não representa o caso mais indicado para se tratar da cidade, já que como as ruas da cidade são apenas uma pequena parcela o seu território é impossível se achar um caso que dê conta de todas as particularidades que formam a cidade.

Ainda assim, a avenida Celso Garcia permite que o presente trabalho articule um recorte de mais de dois séculos de história, e aborde fenômenos que estruturam o espaço urbano de São Paulo, como a colonização, a industrialização e a metropolização, sendo sua escolha, portanto, uma tentativa de tratar a história da cidade e demonstrar a relação com a rua nos períodos chaves para se compreender o que é a cidade hoje em dia.

Desta forma em uma segunda parte do primeiro capítulo há uma descrição da Estrada da Penha, antiga via colonial que dá origem a avenida Rangel Pestana e a Celso Garcia. Aqui é fundamental buscar compreender os usos que davam significado a avenida durante a colonização, com as chácaras que ela atravessava e principalmente a circulação de mercadorias através pelos tropeiros, e a materialidade presente nela para sustentar esses usos. Para tal se trabalha com autores como Seabra (1987), Theodoro da Silva (1984), Marx (1989) Petrone (1955) e Azevedo (1945), bem como de mapas históricos que mostram a evolução da mancha urbana e a Estrada da Penha.

O segundo capítulo é dedicado a modernização da cidade, dividindo a explicação em duas partes: a industrialização e a metropolização. O período industrial se inicia com a construção das estradas de ferro São Paulo Railway e Dom Pedro II e das estações de trem Brás e Estação do Norte, explicando como a Estrada da Penha se transforma na avenida Celso Garcia e um novo momento na relação entre a avenida e a cidade, debatendo como o projeto modernizador da cidade dependeu da área da avenida para expandir a cidade a leste, bem como a vida operária que passou a dinamizar a avenida.

Aqui os trabalhos de Andrade (2004), Souza (2004), Petrone (1955), Theodoro da Silva (1984), Seabra (1987), entre outros, servem como principal base para compreender a industrialização como parte do desenvolvimento capitalista no Brasil, e novamente são utilizados mapas históricos para demonstrar como a avenida se transformou durante o fim do século XIX e começo do XX.

Já no período metropolitano, que conclui o segundo capítulo, são elencados três fenômenos interligados para se discutir o processo de metropolização: o desenvolvimento das técnicas da informação; o rodoviarismo e a descentralização da indústria. Através desses três processos a avenida, neste momento marcada pela vida operária que se desenvolvia por ela novamente transforma-se, produzindo uma parte significativa do que há até os dias de hoje na avenida. Ao final do capítulo se faz uma breve diferenciação com o momento de democratização e do novo momento das políticas urbanas já no século XXI.

O último capítulo parte de uma apresentação mais aprofundada do atual momento da Celso Garcia, apresentando alguns mapas e dados sobre a área da avenida na atualidade e também explicando como a Celso Garcia é pensada no Plano Diretor Estratégico (PDE). E numa segunda parte, buscando fazer um diálogo com esses dados quantitativos, é relatada a experiência de um trabalho de campo na avenida, apresentando fotos e mapas da área e tentando demonstrar como a metropolização acabou fragmentando internamente a avenida durante sua reformulação.

O trabalho de campo foi profundamente afetado pelo contexto da pandemia de Covid 19, sendo sua metodologia uma tentativa de se adaptar ao que era possível fazer neste momento. Ainda assim, através do trabalho de campo se produziu uma cartografia da avenida, indicando possível recortes observados na paisagem e na dinâmica da vida na rua.

1 APRESENTAÇÃO DA AVENIDA CELSO GARCIA E A SUA GÊNESE

Por toda a história das cidades, nos burgos medievais, nas polis da Grécia antiga ou até nas mais modernas metrópoles, a rua – o espaço da circulação e do encontro, da separação e das fronteiras, possivelmente o maior¹ e mais complexo espaço público – é um dos pontos imprescindíveis não apenas para delimitar onde se encontra a vida urbana como também para teorizar sobre seu funcionamento.

Não à toa a rua é um conceito central nos estudos sobre a cidade e o urbano, seja em áreas mais voltadas para o planejamento urbano, nas ciências humanas como um todo ou até nas ciências naturais, elas são o espaço público fundamental de qualquer sociedade urbana e que nos permite interpretar suas relações sociais e sua história.

Algo mais complexo do que simplesmente uma parte significativa da materialidade da cidade, as ruas são uma ligação fundamental com a cultura e a vida urbana, quase como um senso comum extremamente enraizado na vida urbana, um objeto de estudo que atravessa as várias situações que compõe a realidade diversa e fragmentada da sociedade contemporânea.

O próprio uso do termo “a rua” no singular acaba por esconder a enorme variedade de significados que esse termo tem na vida urbana contemporânea, indo das vias mais capilares dos bairros, passando pelas vielas e travessas, até casos maiores como as grandes avenidas, estradas e rodovias, cada uma com sua participação específica na vida urbana.

As vias públicas acabam representando assim um objeto de estudo com incontáveis possibilidades de interpretações, já que dependendo da posição que esse objeto se encontra dentro da cidade e das possibilidades de apropriação pela dinâmica da urbe a pesquisa acabará por levantar uma série de problematizações diferentes.

Com essa complexidade de temas e de campos de estudo que podem usufruir da rua em suas pesquisas faz-se necessário traçar aqui qual metodologia, temas e objetivos o presente trabalho propõe para entender a rua no contexto urbano das metrópoles atuais.

Como a presente monografia busca dialogar com a ciência geográfica é fundamental partir de uma definição atual e operacional de espaço:

“O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento.” (SANTOS 2014a).

1 Maior aqui se refere a extensão das ruas nas cidades, sendo o espaço público mais extenso em área da cidade.

Seguindo a definição de espaço por Milton Santos em *Metamorfose do Espaço Habitado* (SANTOS 2014a) a relação entre as vias públicas e o espaço geográfico fica mais evidente. Sendo a rua um dos vários conjuntos de objetos que compõe o espaço da cidade e uma parte central na vida urbana seu estudo toma a frente como um dos mais relevantes para a geografia urbana.

Contudo, para utilizar-se da rua como esse objeto de estudo na geografia urbana é preciso dar conta de uma problemática fundamental: a relação entre o lugar e a totalidade. É a cidade que produz a rua ou a rua que faz a cidade? O que importa mais: o lugar ou a totalidade na atual dinâmica urbana?

Casos específicos de vias importantes de São Paulo como a Marginal Tietê, a avenida Paulista ou a rua Direita, por exemplo demonstram como lógicas que dinamizam uma área maior que suas proximidades ditam uma parte significativa do seu funcionamento. Ainda mais no período globalizado, no qual as atuais metrópoles ganham mais notoriedade na rede urbana e na economia nacional, parece óbvio afirmar que a cidade, ou ainda a metrópole, faz a rua.

“Por local entendemos segmentos ou momentos, que são simples frações de uma variável em seu todo, ou seja, como ela se constitui na totalidade, isto é, no Estado-Nação.” (SANTOS 2014b). As ruas da cidade são apenas uma minúscula fração de uma realidade muito mais ampla e complexa, organizada principalmente através da escala do Estado-Nação e pela dinâmica da globalização.

É inclusive da enorme complexidade de fenômenos e situações que atravessam a rua que deriva a enorme variedade de situações, fragmentações, possíveis de serem observados nas metrópoles modernas. As vias públicas representam apenas uma pequena parcela de um território cada vez mais especializado e funcionalizado dentro da lógica do capitalismo contemporâneo que se encontra cada vez mais globalizado, reafirmando a necessidade de se observar a escala total.

Contudo a rua também interfere no funcionamento do espaço urbano, sendo por meio da expansão e ramificação delas que a área urbana vai ganhando sua definição e promove novas formas de relação social que caracterizam as cidades.

Voltando no exemplo da Marginal Tietê, a Avenida Paulista e a rua Direita, cada uma delas tem um papel dentro da cidade no tempo presente, seja em sua materialidade como parte da circulação ou como parte do patrimônio histórico e das referências geográficas da vida urbana, sem as quais a cidade não seria a mesma.

“Cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente.” (SANTOS, 2014b, p.170). A realidade é que a rua não pode ser

compreendida nem como um elemento dominante na organização da cidade, mas também não deve ser pensada como parte de um determinismo do todo sobre as partes.

Neste sentido a rua seria representativa de uma localidade integrada à cidade, indo além das funções de circulação normalmente relacionada a elas. Elas são esse encontro das “razões globais e razões locais”.

Para então dar conta dessa dialética entre lugar e totalidade da qual a rua faz parte é essencial entender o que significa a relação entre essas diferentes escalas que atravessam a avenida, algo que não diz respeito a uma relação cartográfica, mas a uma série de relações humanas, aos usos que dinamizam em ritmos e proporções diferentes o território nacional, sua rede de cidades, os municípios e as avenidas.

Modo de produção, formação social, espaço – essas três categorias são interdependentes. Todos os processos que, juntos, formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo) são historicamente e espacialmente determinados num movimento de conjunto, e isto através de uma formação social (SANTOS 2014b, p.27 e 28)

As ruas, enquanto uma parte significativa do espaço público e da circulação da cidade, só podem ser devidamente compreendida como uma parte da história e espaço relacionado a ela – na junção do tempo com o espaço (SANTOS 2014a) – na qual tanto sua participação na organização o espaço da cidade, bem como as dinâmicas maiores que a integram com o movimento do mundo são entendidos em conjunto no caminhar da história.

Se a geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial aliada à sociedade local pode servir como fundamento da compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social. (SANTOS 2014b, p.22)

Desta forma, para além dessas escalas, nas quais se desenvolvem a ação humana, dos usos mais locais até os agentes capazes de dinamizar uma enorme parcela do globo, é na própria integração entre tempo e o espaço, ou seja, do modo de produção com o espaço integrado a ele, ou ainda, os diferentes ritmos e necessidades que compõe a sociedade e o território por ela ocupado, que a relação entre as ruas e a cidade devem ser analisadas.

As relações entre espaço e formação social são de outra ordem, pois elas se fazem num espaço particular e não num espaço geral, tal qual para os modos de produção. Os modos de produção escrevem a História no tempo, as formações sociais escrevem-na no espaço. (SANTOS 2014b, p.29)

Cada período histórico representa simultaneamente uma certa materialidade, uma disposição de objetos em uma determinada porção do território como também uma certa dinâmica, uma temporalidade na qual esses objetos ganham uso, movimento, significado e são constantemente transformados.

É com essa visão, das características essenciais de cada modo de produção e das formações socioespaciais afetadas por eles, que as estabilidades e instabilidades, os períodos e as suas crises – ou seja, as transformações pelo qual o espaço passou – podem ser periodizadas e a formação das ruas e da cidade que a compõe compreendida.

Se comparada com os dias atuais a formação de cada uma das vias tomadas como exemplo acima não apresentariam a mesma materialidade, bem como não apresenta os mesmos usos e a mesma relação com a cidade de São Paulo.

A rua Direita uma das mais antigas vias da cidade, é uma marca da colonização Portuguesa que persiste até a atualidade da cidade; a avenida Paulista surge em outro momento, com usos residenciais já ligados a uma cidade que passava a se modernizar; e a Marginal Tietê é fruto de um complexo projeto histórico de apropriar as várzeas alagadas e as bordas dos rios Tietês e Pinheiros ao restante da cidade.

Cada um desses casos representa uma série de relações locais e específicas, uma história de um lugar da cidade, mas, ao mesmo tempo, eles estão interligados com a formação da cidade de São Paulo e ao desenvolvimento do território nacional, bem como a atual dinâmica do espaço da cidade.

Em suma esse caminho metodológico permite analisar a dialética presente entre as ruas e a vida na cidade, o lugar e a totalidade, devidamente conceituando e localizando ambos como uma parte da dinâmica do espaço.

Cada uma das ruas de uma cidade como São Paulo carrega em si uma história específica que ao mesmo tempo elucida o espaço total da cidade ao trazer à tona como o modo de produção e a formação socioespacial vão progressivamente dando novos conteúdos e formas ao espaço, mas também contrasta com o movimento geral da organização da cidade ao exemplificar como a formação de cada parcela da cidade oferece uma gama limitada de possibilidades a ação do modo de produção, gerando assim as várias situações presentes na cidade, por vezes indicativas de um novo momento histórico e em outros casos demarcando a formação daquele local.

Desta forma, mesmo com os conceitos de modo de produção, formação socioespacial e espaço (SANTOS 2014) devidamente interligados, é preciso lidar com a enorme diversidade

de casos passíveis de serem estudados. Qual rua que permite uma melhor compreensão dessa relação?

Voltando ainda aos exemplos da rua Direita, avenida Paulista e Marginal Tietê, cada uma revela uma parte específica da história e da formação da cidade, como também acaba por não ser representativo de outras partes dessa mesma história. Um estudo sobre a avenida Paulista dificilmente será demonstrativo do que foi a colonização em São Paulo como seria um mesmo estudo da rua Direita, da mesma forma que a rua Direita não seria tão demonstrativa da atual condição econômica da cidade como poderia ser a avenida Paulista. O mesmo com as áreas das várzeas do Rio Tietê e da atual Marginal Tietê.

Não há um objeto de estudo perfeito, capaz de ser o mais exemplar. Contudo a escolha do caso específico a ser analisado deve caminhar junto com um objetivo maior da pesquisa. No caso da presente monografia, objetivando estudar a relação entre São Paulo e suas ruas durante sua formação e desenvolvimento como a maior metrópole do país, perpassando pelos seus períodos colonial, industrial e metropolitano, a avenida Celso Garcia foi escolhida como estudo de caso que guiará o trabalho.

1.1 DA ANTIGA ESTRADA DA PENHA A CELSO GARCIA

A avenida Celso Garcia é uma das mais tradicionais vias da cidade São Paulo. Atualmente com aproximadamente seis quilômetros de extensão a avenida atravessa os bairros do Brás, Belém e Tatuapé, sendo uma passagem fundamental entre o centro da cidade e a Zona Leste de São Paulo.

Por conta de sua origem como um caminho colonial, nesta época chamada de Estrada da Penha, ela nos ajuda a compreender o que significou o surgimento da indústria e da vida operária nos bairros do além-Tamanduateí e nos “subúrbios orientais” de São Paulo. Além disso, tratando-se de uma via importante até a atualidade ela também permite uma compreensão, ainda que localizada e limitada, do que foi a modernização de São Paulo e do Brasil, da integração dos mercados nacionais às dinâmicas do capitalismo internacionalizado, da industrialização à formação da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

A Avenida Celso Garcia representa um estudo de caso de amplas possibilidades no contexto da metrópole paulistana.

Contudo, antes de se partir para uma análise da atualidade da avenida ou mesmo o período no qual a Celso Garcia surge oficialmente com esse nome é oportuno realizar uma breve apresentação do que seria sua via original, a Estrada da Penha.

A avenida Celso Garcia constitui, por muitos motivos, a grande artéria da região. Iniciando-se no bairro do Brás, prolonga-se por 6km, através do Tatuapé, até à colina da Penha. Nada mais é que o velho caminho da Penha, que se tornou depois Avenida da Intendência e que sempre foi o traço de união entre a metrópole e este seu bairro-subúrbio.” (AZEVEDO 1945 p.94 e 95)

A necessidade da construção de uma via que interligasse São Paulo aos aldeamentos no “além-Tamanduateí” ou ainda com os “sertões” mais a leste, data dos primórdios da colonização do Brasil. Uma das primeiras vias oficialmente traçadas para fazer tal trajeto foi o Caminho ou Estrada da Penha – ou ainda Caminho ou Estrada do Brás –, servindo como uma rota fundamental entre São Paulo e o outro núcleo colonial na Penha de França.

Não é muito claro quando surgiu ou porque há uma diferença entre nomes para designar a Estrada da Penha. O que parece, seguindo os mapas e outros documentos históricos, é que o caminho da Penha se refere a essa via no contexto mais próximo a sua criação, quando a freguesia do Brás ainda não existia, sendo o nome “Caminho do Brás” uma referência já do começo do século XIX para designar principalmente a parcela da Estrada que seguia entre o pequeno núcleo da cidade e a freguesia do Brás. Apesar dessa aparente diferença ambos os nomes são usados como sinônimos em várias referências analisadas e assim também aparecem no restante da monografia como referentes a todo o trajeto entre São Paulo e Penha.

Mesmo tratando o período colonial como algo coeso, o que poderia dar a impressão de homogeneidade, é necessário observar que a Estrada da Penha, primeiramente construída em meados do século XVIII² por mão de obra dos povos indígenas escravizados, não está diretamente relacionada com o primeiro momento de implantação do empreendimento colonial no sudeste brasileiro.

Seja internamente como também no ambiente externo da vila de São Paulo, como descreve Janice Theodoro da Silva³, os primeiros séculos da colonização (séculos XIV, XV e XVI) tiveram como principal foco a “iniciação do colonizador” (SILVA 1984), algo que definia a organização territorial da vila.

(...) as primeiras construções dos paulistas assumiam neste contexto duas características iniciais: de defesa (indicando desta forma a existência de um ‘agressor bárbaro’, tido como inferior), como também de ataque (administrando

2 “A atual Avenida Celso Garcia na época beirava os meandros do Tietê, e, segundo Petrone (1995) seu caminho fora traçado por indígenas, ligando o centro da cidade aos subúrbios à Leste, principalmente a Freguesia da Penha (atual bairro da Penha de França), servindo de parada aos tropeiros e bandeirantes que seguiam caminho ao Rio de Janeiro.” (BRIOLA, 2019, p.19).

3 A obra de Janice Theodoro da Silva (SILVA 1984) é particularmente interessante neste debate pois, baseada nas Atas da Câmara de São Paulo, a autora consegue demonstrar como a ideologia da organização territorial transformou-se segundo o momento histórico, econômico, social e espacial.

sacramento, impondo seus padrões culturais ao invadido, garantido uma certa coesão ideológica aos habitantes da vila) (SILVA 1984, p.28)

Tal dinâmica proporcionava uma integração com o território de tal forma que o processo de colonização fosse valorizado, evitando que uma cooperação entre os colonos e os povos nativos ou ainda uma ocupação descontrolada das grandes porções de terra da colônia, algo que potencialmente poderia levar ao desmantelamento do núcleo colonizador⁴.

A Coroa Portuguesa neste primeiro momento do empreendimento colonial era representada pela Câmara, que servia como um agente responsável por implementar as exigências da colonização: “(...) de muros, para que se definisse o contorno do espaço onde se poderiam efetivar cobranças de impostos; e de uma igreja mantivesse viva a ética do trabalho.” (SILVA, 1984, p.35).

Nas palavras de Murilo Marx “Portugal não criou um corpo de legislação especial para suas colônias; preferiu transferir sua legislação e sua jurisprudência” (MARX 1989, p.18), sendo possível afirmar que São Paulo segue, no período que vai da colonização à proclamação da república, uma progressiva laicização do poder do Estado e da organização do espaço da cidade, passando do controle religioso mais ligado aos usos e tradições coloniais, para um controle laico mais ligado aos usos e tradições liberais e capitalistas. Indicando o que o autor pensa ser uma transição “do sagrado ao profano” (MARX 1989).

Em relação a totalidade da cidade nos momentos anteriores a construção da Estrada da Penha, São Paulo se limitava ao pequeno núcleo colonial sitiado no morro do Piratininga, sem muitas conexões com outros núcleos coloniais para além da importante relação com o litoral através da cidade de Santos⁵, ligação da qual o núcleo sustentava sua frágil economia, baseada no escambo e de produtos coloniais como cera, couro, carne, panos, algodão (SEABRA 1987).

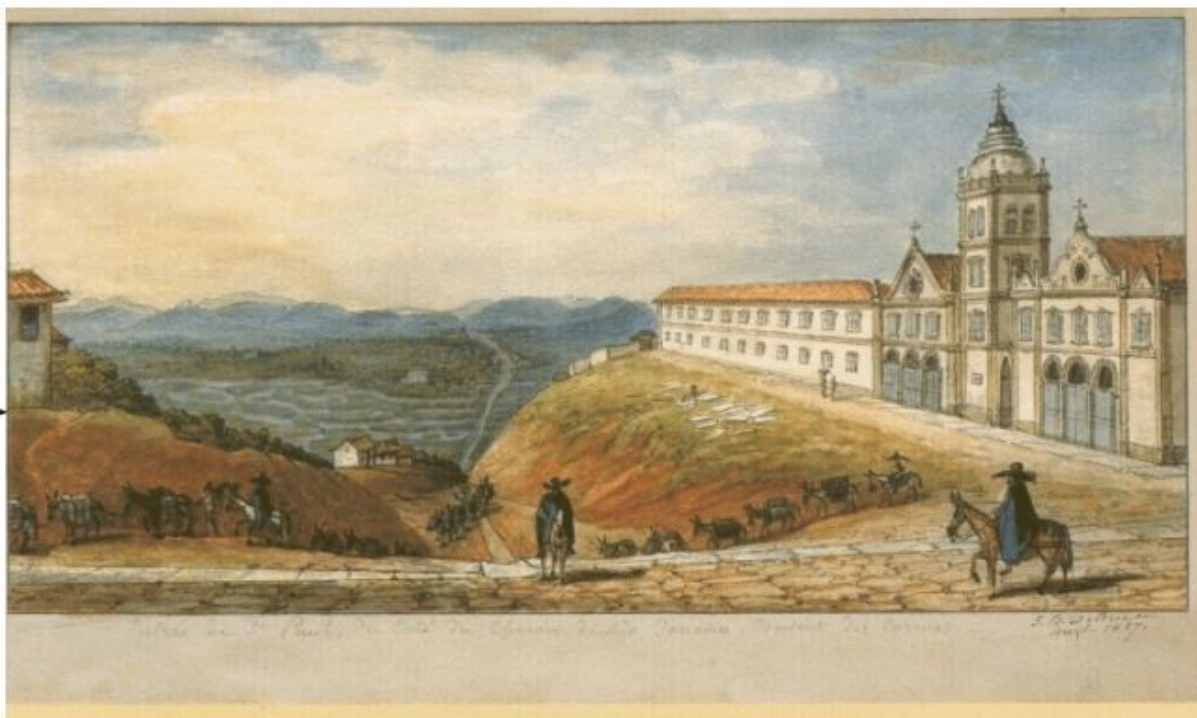
Essa condição inicial da colonização do Brasil se transformou conforme Portugal expandia a ocupação do território brasileiro. No momento em que São Paulo foi elevada a categoria de cidade em 1711, quando “se integrava aos circuitos de um capital mercantil como

4 Sobre essa questão é fascinante notar a preocupação que havia com a manutenção do núcleo colonizador para que este não fosse abandonado como outros núcleos da região, sendo que até mesmo marcos como a força e a cadeia tinham outro significado se comparadas com metrópole Portugal: “Do ponto de vista institucional, a força e a cadeia eram elementos integrantes da vida urbana. Contudo, na colônia, eles não possuíam o mesmo significado que a na metrópole. Aqui, a punição não era representada pelo isolamento, mas sim pelo degredo, papel que não negava ao criminoso sua condição de colonizador (...) continuava sendo importante sua presença em outro lugar ‘vazio de civilização’ (...) onde poderia ele, para sobreviver, criar outro núcleo colonizador.” (SILVA 1984, p.60)

5 É fundamental notar que essa relação entre Santos e São Paulo não foi harmoniosa. “(...) a história de São Paulo no segundo século do período colonial, está profundamente vinculada ao desenvolvimento de Santos. Coube à Coroa gerir esta relação, de tal forma que os centros desenvolvimentos do litoral não acabassem por destruir seus próprios celeiros.” (SILVA 1984 p.55).

centro de administração colonial, com atribuições político-administrativas, militares comerciais e culturais” (SEABRA, 1987 p.29), a cidade tornou-se um entroncamento de rotas.

Figura 1 - Pintura de Jean Baptiste Debret 1827, vista da chegada das tropas de burro pelo Carmo na Estrada da Penha.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal

É então, somente neste novo contexto do empreendimento colonial no início do século XVIII, como um reflexo direto da nova condição política e econômica que se consolidava no sudeste brasileiro, que a Estrada da Penha será construída⁶ e a cidade começará a se interligar com os núcleos coloniais próximos. Ou como descreve Janíce Theodoro da Silva (1987):

(...) o comércio, por um lado, e a fuga dos índios, provocando a instituição de uma fiscalização rigorosa, por outro, acabaram por redefinir os limites da urbe – que passará de vila a cidade em 1711 –, incorporando ao movimento do núcleo uma série de bairros com trajetos definidos, os quais serviram de indicadores para um processo ulterior de ocupação do solo paulistano. (SILVA 1984 p.81)

Com a construção do Caminho da Penha a ligação com as terras à leste da cidade, nos subúrbios conhecidos como além-Tamanduateí, passará a ser uma das mais relevantes passagem a leste, chegando a se conectar com outros caminhos a Minas Gerais e ao Rio de Janeiro, a época feita principalmente pelas tropas de burros.

6 “... se mandarão coatro cartas para os juizes de vintena hua para Santo Amaro outra para a Penha outra para Cotia outra para Thibaia e se pasou mandado para caminho de juquery outra para Nazare para se fazerem os caminhos...” (Atas da Câmara, 6 de março de 1723, p.246 apud SILVA 1984, p.102)

As tradições religiosas e o papel da igreja na cidade, se expandiam para as novas áreas, guiando parte da ocupação como também da manutenção dos espaços de uso comum. O próprio traçado da estrada entre São Paulo e a aglomeração urbana na Penha carrega além de um fator econômico e político uma preocupação fundamental com os grandes eventos religiosos do período colonial⁷.

Como lembra Murillo Marx:

Tais eventos oficiais de cunho religioso pontuavam o tempo, o calendário anual e o espaço, as áreas comuns, especialmente as urbanas. Eram seus acontecimentos maiores e transcendiam inegavelmente seu cunho litúrgico e sua função cívica. (...) Essa transcendência enriquecia seu significado não somente pela variedade como por seu porte. Tornavam-se verdadeiros espetáculos de fé como desejava a Igreja e de fidelidade à metrópole como esperava a coroa. (MARX 1989, p.64)

Outro fator fundamental no trajeto da estrada eram os fatores geográficos do sítio de São Paulo, sendo os rios e córregos, ou melhor, as pontes usadas para atravessá-los o principal fator na implantação da avenida. Como explica Janice Theodoro da Silva: “A facilidade ou dificuldade na travessia de um rio poderá ser responsável pela escolha de um caminho, passando ou não por São Paulo” (SILVA 1984, p.106), e consequentemente condicionando a possibilidade de cobrar os impostos que sustentavam a economia urbana que surgia em São Paulo.

As características básicas do Período Colonial da Celso Garcia começavam então a apontar uma crescente funcionalização das áreas próximas a cidade, com novos usos surgindo pela via conforme a Estrada da Penha se tornava um caminho importante na cidade, com estábulos, pastagens comuns e outras infraestruturas que sustentavam o comércio e a chegada das tropas de burros (SEABRA, 1987, p.32).

Essa relação entre cidade e estrada passará por mudanças relevantes com a passagem para o século XIX, com novos elementos importantes começando a despontar na economia de São Paulo como explica Odette Seabra:

Ao final do século XVIII e começo do século XIX, parte da agricultura paulista passa a integrar o comércio colonial, principalmente a produção de cana-de-açúcar da depressão periférica (Campinas e Itu) e do Litoral (São Sebastião e Ubatuba), com indícios de certa diferenciação de atividades na cidade. (SEABRA, 1987. p.29 e 30).

7 “No século XVIII, a fixação da capela de Nossa Senhora da Penha, na Margem direita do ribeirão Aricanduva, atrai fiéis de diversos pontos da cidade, especialmente em períodos de secas prolongadas e epidemias.” (ANTUNES 2007, p.12)

Essas mudanças também vão encontrar respaldo na organização espacial da cidade pela Câmara. Como explica Janice Theodoro da Silva:

O final do século XVIII é um momento extremamente importante na história da cidade de São Paulo. A Câmara ensaia mudanças, ao nível da administração da cidade, assumindo novos encargos. Trabalhos que até então eram informalmente considerados prioritários para a vida na cidade transforma-se em posturas. As ruas, que até então eram encaradas como continuação as casas, começam a receber um tipo de acabamento que lhes dava a condição de ser encaradas como lugar público. (SILVA 1984, p.116)

Especialmente no que diz respeito a presença da Câmara no espaço da cidade, agente que passava a tomar a posição da igreja como principal organizador do espaço da cidade durante o Império (MARX 1989),

“Lentamente, delimitava-se calçadas, ruas, becos e serventias, fixando-se também os limites da propriedade pública e privada, enquanto o Estado se erguia como elemento “neutro”, administrador do novo espaço urbano.” (SILVA 1984, p.115).

Esta suposta neutralidade da política, baseada na “defesa do interesse público”, obviamente não está alheia aos interesses de classe que permeavam a sociedade naquela época, e demarca o surgimento de um discurso até os dias de hoje extremamente presente na retórica governamental, dissimulando a disputa de classe subjacente ao poder político.

O que ocorria na realidade é que as elites provinciais que se beneficiavam do crescimento econômico de São Paulo eram também aquelas que controlavam a organização territorial da cidade. “As classes dominantes utilizavam-se dos aparelhos de Estado para obter os terrenos que desejavam. Obtida a doação, os retinham para em conjuntura adequada negociar o lote.” (SILVA 1984, p.113).

Não é por acaso que acompanhando esse momento nasce um importante mercado de terras em São Paulo, ainda muito pequeno, mas já decorrente da lei de Terras e das transformações que tomavam a Câmara de São Paulo⁸ principalmente durante as “modernizações” trazidas pelo Império.

8 “No Brasil, a Constituição Federal garante a propriedade. O Código Civil estabelece, taxativamente, os casos de desapropriação. A atribuição de legislar sobre a matéria, nos casos de sua aplicação, foi outorgada às assembleias provinciais pelo artigo 10 Ato Adicional à Constituição do Império, de 12 de agosto de 1834. Em São Paulo a matéria ainda se regula pela lei provincial Nº 57 de 18 de março de 1836. (...) Nesse caso, proprietários rurais são ao mesmo tempo proprietários urbanos e legisladores nas assembleias, de modo que a formação de um circuito urbano avantajado de apropriação de mais-valia não lhes teria causado nenhum pânico” (SEABRA, 1987, p.26 e 27)

A terra começara a assumir funções econômicas que se expressavam no seu preço como equivalente geral da riqueza, tanto que negociar títulos de propriedade no século XIX é uma prática que o poder público reconhece e que nela interferir na materialidade urbana. (SEABRA, 1987, p.30)

A especulação imobiliária começa a se estruturar como uma importante força na produção da cidade a partir dessas transformações, sendo que através da ação da Câmara como instrumento para maximizar os ganhos da especulação não apenas da venda de terrenos como também de sua utilização em novos empreendimentos comerciais durante o século XIX, São Paulo passará por um esgotamento dos terrenos do centro da cidade, forçando, em seguida, uma busca por novas áreas a serem integradas ao perímetro urbano e ao jogo especulativo.

O poder público colou-se como veículo da organização e da manutenção de uma unidade urbana inicialmente teórica, que começaria a ser real no processo que separou e distinguiu uma esfera pública de uma privada na produção da cidade. Esse processo, concebido em sua gênese como racionalizador, acabou sendo um referencial para justificar o desempenho intervencionista do Estado, apoiado em suas relações com o setor privado. (SEABRA 1987 p.23).

Assim sendo, ainda nas primeiras décadas do século XIX, os objetos e a dinâmica que produziram a cidade de São Paulo durante o período colonial começava a dar lugar a uma diferenciação cada vez maior entre o que seria o espaço urbano e os subúrbios rurais que o cercavam, acompanhando as mudanças institucionais que sucederam o Brasil Império.

O processo crescente de padronização dos arruamentos e das construções definia seu novo perfil. Embora os traçados coloniais básicos para se ganhar as estradas fossem mantidos, a nova disposição interna das construções com relação à rua, bem como a crescente aglomeração dos prédios, caracterizava uma ruptura. (SILVA 1984, p. 150 e 151)

Contudo essa ruptura não é absoluta ou rápida. As bases da antiga organização colonial persistem lado a lado com as novas formas e conteúdos presentes na cidade, sendo conjuntamente integrados a especulação imobiliária. A freguesia do Brás, fundada a partir da construção da Igreja do Senhor Bom Jesus de Matosinhos na virada para o século XIX (TORRES 1968) demonstra bem essa situação, com o tamanho da cidade expandindo sem romper com a organização colonial.

É baseado nas mudanças materiais na cidade, principalmente na composição técnica do território (SANTOS 2012) e da nova racionalidade de sua organização que as futuras transformações chegariam ao ambiente urbano, seja com a propriedade urbana representando

uma possibilidade de lucro por si só (SILVA 1984) como também nos instrumentos usados para aplicar tal racionalização, como novas técnicas construtivas e a criação de projetos e mapas para guiar os melhoramentos.

A 'eficiência técnica' do engenheiro é logo associada à 'eficiência orçamentária'. A combinação desses elementos facilitará a montagem de uma estrutura onde a racionalidade se apresentará sempre como capaz de escolher os melhores técnicos e os melhores orçamentos (...) (SILVA 1984 p.153)

Assim sendo, os mapas são ótimos documentos históricos para observar essas transformações. Enquanto uma representação cartográfica, eles representam o arranjo territorial e outros fatores relevantes ao espaço, entretanto, por conta da sua natureza essencialmente política, os objetos cartográficos também representam planos e intenções políticos dos agentes que os produzem (KUVASNEY 2016).

Mapa 1 - Recorte da Planta Imperial da cidade de São Paulo, levantada pelo Eng. Rufino J. Felizardo e Costa em 1810



Fonte: Museu Paulista

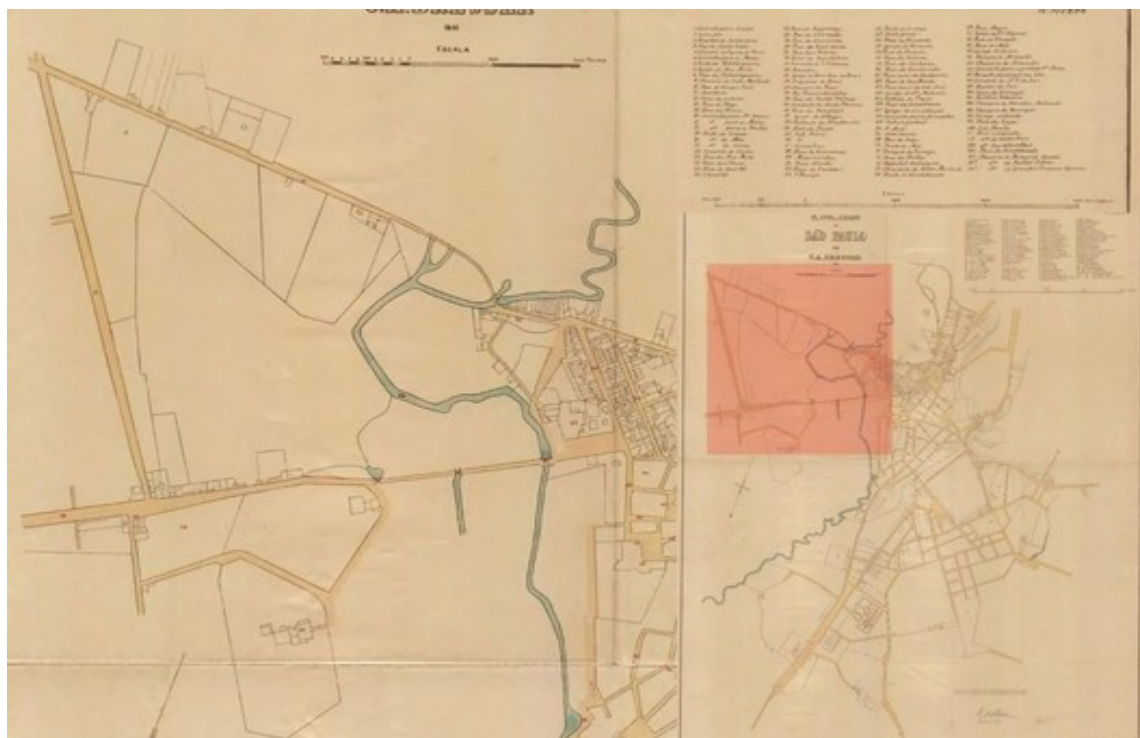
Um primeiro exemplo desses registros cartográfico da cidade de São Paulo é a Planta Imperial da cidade de São Paulo, levantada pelo Eng. Rufino J. Felizardo e Costa em 1810. Observando o mapa é possível notar tanto o tamanho reduzido da cidade como também, na porção mais acima do mapa, que o Caminho da Penha é mapeado apenas em sua saída da

cidade, somente representando o convento do Carmo que ficava já dentro do núcleo central da cidade – aparecendo na legenda do mapa com a letra G, algo representativo da divisão entre o que era o espaço urbano e o espaço rural neste momento

Este mapa, apesar de pouco detalhado sobre a situação de toda a extensão da Estrada da Penha é um dos mais antigos mapas a representá-la, e, demarcando apenas a presença do Largo do Carmo, o Convento do Carmo, marcas da presença religiosa na cidade, e a ponte do Carmo, que possibilitava uma travessia mais segura do rio Tamanduateí, ele demonstra bem quais eram as marcas fundamentais da racionalidade urbana que dava sentido a via durante o período colonial.

Outro mapa relevante dessa mesma época é a Planta da Cidade de São Paulo de C. A. Bresser, de 1841. Aqui novamente essas mesmas marcas do espaço se destacam, com a legenda identificando seis itens relevantes: Caminho da Penha – agora nomeado e identificado –; Ponte do Meio; Ponte do Carmo; Igreja do Bom Jesus do Brás; a Freguesia do Brás; e Chácara do Bispo.

Mapa 2 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo de C.A. Bresser, 1841



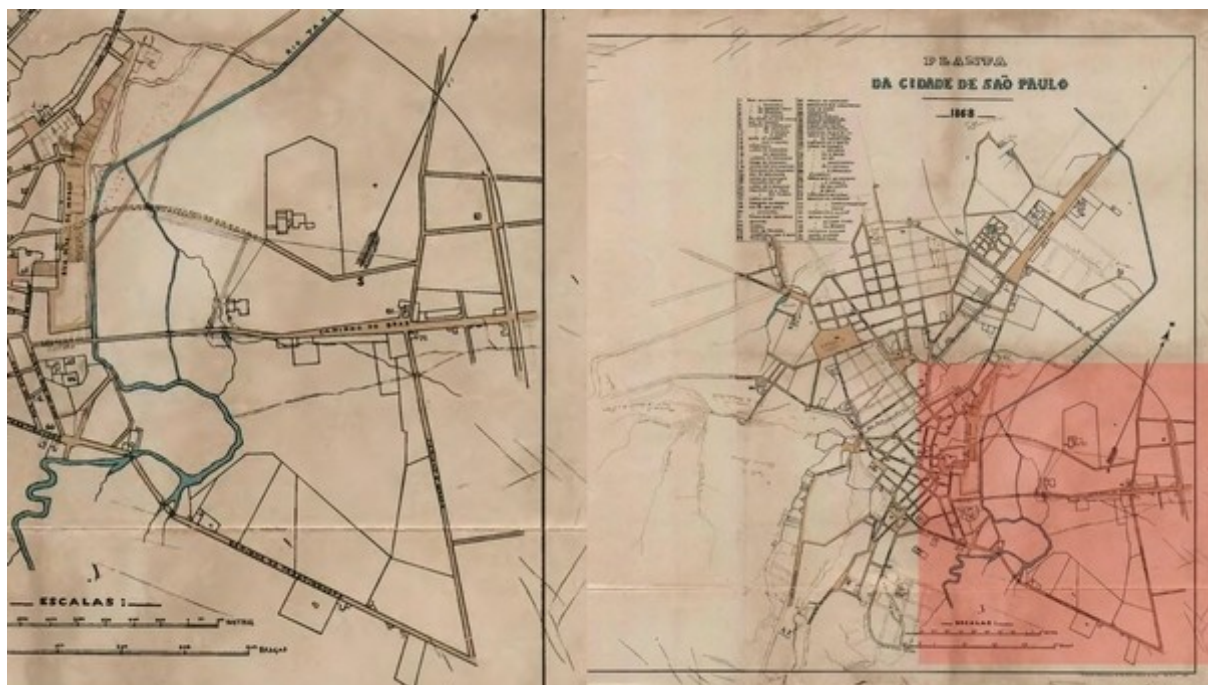
Fonte: Museu Paulista

Apesar de os detalhes também não serem tão trabalhados em relação a totalidade da avenida é possível observar como a Estrada já se ligava a uma rede precária de vias nos

subúrbios próximos a leste da cidade, bem como uma delimitação mais detalhada das propriedades da região, que apesar de ainda serem rurais já começavam a integrar uma faixa de transição entre a cidade e o restante dos subúrbios.

Um último mapa para compreender esse período é a Planta da Cidade de São Paulo de Carlos Frederico Rath, de 1868. Nele é possível entender melhor o momento final do Período Colonial, tanto em relação ao tamanho que o núcleo urbano, que passava a ocupar a Estrada Penha, como também em relação as infraestruturas fundamentais para a modernização que tomou São Paulo nos séculos seguintes, as quais se estacam a estrada de Ferro.

Mapa 3 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo de Carlos Frederico Rath, 1868



Fonte: Museu Paulista

Neste mapa ainda é possível observar os principais marcos religiosos que garantiam o funcionamento da Estrada da Penha durante o Período Industrial, com o Convento do Carmo e a Igreja do Brás identificados na legenda, bem como o tamanho do espaço urbano, ainda pouco integrado as áreas “além-Tamanduateí”.

Porém, com a chegada da Estação do Brás (1868) e a Estação Norte (1875), ligadas respectivamente a São Paulo Railway Company Santos Jundiaí e com a Estrada de Ferro Dom Pedro II a dinâmica dos bairros além-Tamanduateí foram tomados por um enorme fluxo migratório vindo principalmente da Europa e, principalmente, pela industrialização que tomaria a frente da produção da cidade por décadas. Como afirma Seabra “Inaugurando-se a

fase das ferrovias como modalidade de transportes, com elas surgiram novas tendências quanto aos processos de ocupação do espaço.” (SEABRA 1987, p.35), que afetam a Estrada da Penha tanto pela integração de sua área ao restante da cidade como também ao alterar a organização da circulação pela região.

2 MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO E A AVENIDA CELSO GARCIA

A construção da Estrada de Ferro e da Estação Braz em meados do século XIX representa uma ruptura importante para a inauguração da modernização e industrialização de São Paulo, com um impacto profundo na área próxima da Estação do Braz e no restante da Estrada da Penha.

Tendo como foco as proximidades da Estrada da Penha, a chegada das ferrovias implica uma nova relação entre a dinâmica local daquela parcela do território e a dinâmica global da cidade, da economia nacional e até da dinâmica internacional do capitalismo.

Seja no caso da Estação do Brás, ligada a São Paulo Railway Company no percurso entre Santos e Jundiaí, ou com a Estação Norte, ligada a Estrada de Ferro Dom Pedro II no percurso até a capital Rio de Janeiro, através das ferrovias uma nova modalidade de transporte, mais eficiente e moderna se instala na cidade, afetando diretamente o abastecimento de mercadorias feito pelas tropas de burro.

A chegada dessas Estações também afetou a materialidade da via. Não bastava mais os antigos estábulos, os pastos comuns e as antigas pontes para que as Estações fossem organicamente integradas ao restante da cidade, era preciso uma reorganização do espaço da avenida, em especial na sua porção próxima a São Paulo, para sustentar os novos usos proporcionados pelas ferrovias.

Como uma modalidade de transporte adequada e eficiente para época, a ferrovia criou, nas estações que foram gradativamente sendo implantadas no trecho paulistano, locais apropriados ao estabelecimento de indústrias, ao estabelecimento de armazéns de depósitos e, como desdobramento lógico, valorizou lógico, valorizou os terrenos adjacentes, por vezes em plena várzea (...) (SEABRA 1987, p.60)

Essas transformações foram graduais, se desenrolando durante o final do século XIX e dependendo também de outras mudanças que já passavam a fazer a cidade de São Paulo mais que um cruzamento de rotas mas um ambiente propício para a modernização. Desta forma, para compreender melhor esse processo é interessante analisá-lo tendo em vista a totalidade da modernização, como um momento chave da economia internacional e do desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

Assim, as transformações na Cidade de São Paulo, nas últimas décadas do século XIX, têm suas raízes em modificações profundas na sociedade brasileira, que inicia o movimento pelo qual à base agrário-exportadora se agrega o componente urbano-industrial. (ANDRADE 2004 p.175)

Como foi descrito no último capítulo a passagem para o Brasil Império e o novo contexto econômico que favorecia a produção de café no Estado São Paulo gerava excedentes que eram investidos na cidade, iniciando uma nova racionalidade da organização do espaço urbano, baseada no mercado de terras e a expansão do Estado no controle das áreas comuns já em meados do século XIX (SILVA 1984).

Essa nova racionalidade não estava desprendida dos interesses das elites cafeeiras, representando um projeto, um caminho específico para a modernização, baseado no estabelecimento das bases legais na qual o mercado atuaria no processo de acumulação de capital – regulação do trabalho, dos impostos, etc. –, como também no papel do Estado como o agente responsável pela adaptação do espaço ao novo funcionamento da economia.

Para que o projeto de modernização das elites paulistas fosse completo era fundamental dar ao Estado um novo funcionamento, mais eficaz na aplicação das melhorias e reformas necessárias para integração da crescente economia do café no cenário político e econômico internacional.

No Brasil, a passagem do século XIX para o XX é um período de profundas transformações, que podem ser denotadas por meio da transição da mão de obra escrava para a livre, a intensificação do braço imigrante e essencialmente a mudança no quadro político, da transição entre a monarquia e a República. Com o novo regime, uma nova forma de administração pública se instaura nos municípios, racionalizando as ações individuais e buscando orquestrar as dinâmicas de transformações urbanas. Em São Paulo, a partir de janeiro de 1890, o município passou a ser governado por um Conselho de Intendências, e nove anos depois, a cidade passou por uma nova reorganização político-administrativa, com a introdução do cargo de Prefeito, assistido por quatro seções – Justiça, Polícia e Higiene, Obras e Finanças – regidos pela Lei nº 374 de 29/11/1898. (REIS, 2018, p.1)

Somente, então, ao final do século XIX, mais de 20 anos depois da construção da Estação do Brás, o projeto modernizador das elites cafeeiras tomava de vez a frente na produção da cidade e parte significativa do controle da economia nacional, com uma nova constituição federal e uma nova administração pública que completariam a chegada do “profano” no espaço de São Paulo (MARX 1989).

“Venceu, assim, a ‘racionalidade’ burguesa mais avançada da época, que não visava necessariamente à melhor ‘funcionalidade’ da cidade. Mas, certamente, favoreceu a maior compartimentação social e funcional dentro da urbe.” (THEODORO DA SILVA 1984p.169)

Tomando a Estrada da Penha cabe também destacar três mudanças essenciais para a chegada da modernização nas suas proximidades: o enorme fluxo de migrantes que se

instalam nas proximidades da Estrada da Penha; a nova dinâmica espacial que se instala nessa área de São Paulo; e o crescimento da indústria.

Um dos fatores determinantes ao desenvolvimento capitalista do Brasil era a modernização das relações de trabalho, que até meados do século XIX ainda era altamente dependente da mão de obra escravizada. Este processo não se deu de maneira rápida, já que a expropriação da força de trabalho através da escravidão representava um ponto chave na sustentação da economia agrária do Brasil até aquele momento, havendo então um interesse de parte das elites na manutenção do regime escravocrata.

A solução encontrada para essa modernização do trabalho foi o incentivo à imigração de países europeus para o Brasil, possibilitando através da importação de uma mão de obra “qualificada” para trabalhar segundo um regime moderno, no caso de São Paulo, nos campos e na cidade que se desenvolviam através da economia do café (SANTOS 2003). Através do trabalho assalariado um mercado consumidor e uma vida mais monetarizada passava a tomar conta da cidade, sendo um processo que teve um impacto profundo na economia nacional.

Utilizando-se assim da São Paulo Railway Company, uma enorme massa de imigrantes, em sua maioria italianos, portugueses e espanhóis, chegavam ao Brasil tendo como destino final o trabalho nas plantações de café no interior de São Paulo e, já no século XX, os empregos na indústria que crescia na cidade. E com a Estação do Brás sendo uma parada importante nesse trajeto, tanto pela sua proximidade da cidade como pelas várias outras infraestruturas para atendimento aos imigrantes na região, como a Hospedaria dos Imigrantes que havia sido construída em 1886 nas proximidades da estação, o Brás, e consequentemente a Estrada da Penha, passavam a concentrar cada vez mais moradias e empregos para os imigrantes.

Para se ter uma noção da magnitude desse crescimento, nos últimos 15 anos do século XIX (1886 – 1900) a população do Brás quintuplicou de tamanho (SANTOS 2003), sendo que metade desse crescimento se deu pela imigração europeia ativamente subsidiada pelo Estado.

Das entradas em São Paulo, cerca de 81,08% foram subsidiadas pelo Estado entre 1890-1899, período inicial da ‘explosão’ demográfica paulistana. Nos outros anos, apesar de o número de imigrantes subsidiados ter diminuído as entradas continuaram sendo subsidiadas pelo Estado. Para o período de 1890 a 1914 mais da metade – 60,63% - das entradas foram subsidiadas pelos cofres públicos. (SANTOS 2003p.41).

A obra de Carlos José Ferreira dos Santos (2003) é importante para compreender o que foi esse momento. Através de relatos de viajantes, fotografias e análises documentais o autor demonstra como a chegada dos imigrantes em São Paulo representou uma articulação da “modernização das relações de trabalho” e a europeização da cidade e do país, em uma evidente intenção tentativa de embranquecer a população do país e implementar um novo regime de segregação racial com as populações nacionais a pouco libertas da escravidão.

O projeto racial de embranquecimento e europeização da população através da imigração europeia, a reformulação do espaço urbano e o favorecimento da apropriação privada da renda da terra através da especulação imobiliária, como projetos diretamente interligados a modernização da cidade, dependeram da área próxima a Estrada da Penha, tanto como ambiente a receber as indústrias como local para concentração de uma população migrante e operária que “seria responsável” pela modernização da cidade (SANTOS 2003).

Na várzea do Carmo nas proximidades do Rio Tamanduateí, a época recortada pela antiga Estrada da Penha, a presença dos nacionais pobres demonstra bem o que foi esse projeto de europeização. Não só a cor da pele, mas principalmente o que seriam formas de vida indesejadas⁹, principalmente as ligadas as tradições dos povos indígenas e da população negra, acabavam marginalizadas, relegando uma enorme parte da população a empregos indesejados e normalmente retirados da vida industrial.

A tentativa de reurbanizar São Paulo, buscando a europeização do meio urbano, a alteração na composição étnica de sua população, a constituição de um mercado de trabalho subordinado aos interesses das camadas mais abastadas e a especialização dos espaços, leva a entender a cidade não como algo harmonioso, em que ocorreu a vitória de um projeto urbano que ao mesmo tempo social e cultural, mas como um palco de interações e de constantes lutas entre a ordem desejada e a experiência vivencia no uso diário dos espaços.(SANTOS 2003 p.118 e 119)

Diferentemente do que é o senso comum da industrialização e da vinda dos imigrantes europeus para São Paulo, o resultado caótico e conflituoso desse processo gerou no Brás uma concentração dos imigrantes, expandindo a área edificada e inserindo essas novas áreas no contexto mais amplo de funcionalização e segmentação das várias partes da cidade, ao mesmo tempo se especializando em torno de alguns usos – como o industrial e a ocupação por

9 “(...) os padrões, pelo menos os do setor têxtil, presumidamente procuravam operários que pudessem incorporar a ordem do trabalho, os valores e os comportamentos que atendessem aos padrões sociais e culturais esperados. Ou seja: vigorava a tentativa de construir, com os trabalhadores estrangeiros, um mercado de trabalho e uma sociedade pautados na cultura branca, com base europeia e no domínio patronal, como estratégia de poder. Ao que tudo indica, os imigrantes, as mulheres e as crianças, especialmente de origem europeia, eram os alvos preferenciais, que poderiam assumir esses valores, acima de tudo socioculturais, baseados no trabalho intenso.” (SANTOS 2003, p.56)

imigrantes – e, através dessa diferenciação, se integrando ao movimento maior de industrialização e urbanização da cidade.

O fato é que a combinação, nos bairros além-Tamanduateí, de elementos muito fortes atuando no sentido de uma integração segregada desse conjunto de bairros à cidade de São Paulo, leva a pensar em forças de coesão atuando como tal intensidade que levaram à criação, aí, de uma forte identidade. (ANDRADE 2004, p.180)

Como resultado da imigração massiva nesta parte da cidade as proximidades da Estrada da Penha, bem como de outros bairros próximos como foi o caso da Mooca, passaram de uma base mista entre a colonização e a modernização de São Paulo em meados do século XIX para uma das bases da nova vida operária que caracterizava a cidade no início do século XX.

Desde o final do século XIX, essas antigas chácaras da elite foram sendo gradativamente loteadas e, desse modo, incorporadas ao tecido urbano. Ao mesmo tempo, foram surgindo chácaras para cultura comercial de frutas e hortaliças, exploradas quase sempre por imigrantes portugueses. (ANDRADE 2004 p.178)

Tendo como foco as ferrovias, a ocupação de indústrias, imigrantes e nacionais passam a formar diversos núcleos de moradia, comércio, as antigas chácaras são loteadas, cortiços, vilas operárias e armazéns passavam a dar uma nova vida a região, misturando áreas mais próximas as várzeas que ainda guardam “características caipiras” (SEABRA 1987) com outras partes já mais industrializadas.

Essa diferenciação é também o resultado da criação dos bairros, normalmente interligados a diferentes igrejas diferentes. Esses bairros vão indicar fragmentações internas a avenida, seja em relação a estratificação da classe operária segundo o tipo de produção ou a função na fábrica, como também em relação a outros fatores, como diferentes nacionalidades dos imigrantes.

Neste sentido é interessante notar como a coesão interna e a circulação na avenida era garantida principalmente pelo transporte coletivo na Estrada da Penha, primeiramente feito por bondes por tração animal e, partindo de 1900, também por bondes elétricos da Light.

O crescimento da malha urbana e da população rumo ao leste fez com que as viagens dos habitantes ao centro ficassem muito demoradas e cansativas à pé ou com veículos de tração animal, fazendo com que se fosse necessária a implantação de um sistema de bondes na Avenida da Intendência em 1900. (BRIOLA 2019, p.28)

Os bondes representavam um marco fundamental no cotidiano industrial que se desenvolvia na avenida. Para que eles fossem implementados foi necessária uma retificação da via, um calçamento apropriado, a passagem das linhas elétricas que os moviam e o trilhos que marcariam seu trajeto, os fazendo uma das principais marcas na paisagem nesta época.

Figura 2 - Foto do Bonde na Celso Garcia, 1916.



Fonte: Acervo do Estado de São Paulo

Por fim cabe notar, como afirmou Santos (2003), que esse processo não foi harmonioso, representando um complexo antagonismo de classe, entre trabalhadores e os patrões e entre os “nacionais”¹⁰ e o projeto de europeização da cidade, tendo um reflexo nessas novas construções.

(...) ao mesmo tempo em que em alguns bairros se efetivava o projeto de ‘embelezamento’ da cidade, do outro lado do Tamanduateí, entre outras porções da

10 Expressão usada por Santos (2003) para se referir a população não imigrante presente na cidade, em sua maioria não branca, pobre e com modos de vida resistentes a modernização da cidade.

cidade, multiplicavam-se os cortiços, havia falta de água e de esgoto, as ruas eram escuras e enlameadas, o lixo acumulava-se na Várzea do Carmo. (ANDRADE 2004 p.179)

Com um ritmo crescente da urbanização as novas áreas eram integradas na cidade de maneira desigual, priorizando os novos usos que ganhavam importância com a modernização do comércio e a da indústria e também a organização do mercado de terras, que através da especulação imobiliária que impulsionava o Estado na garantia que a expansão da cidade contribuísse com a apropriação privada da propriedade urbana.

O resultado disso na materialidade da Estrada da Penha é a fragmentação de suas proximidades, com áreas mais integradas a nova temporalidade da cidade, como as proximidades das ferrovias seja no Brás ou ao longo da estrada Dom Pedro II que acompanhava a Estrada da Penha; e áreas menos capazes de comportar os novos usos urbanos, como as várzeas do rio Tietê, córrego do Tatuapé e o rio Aricanduva.

Um outro fator na materialidade da via é sua relação com a identidade moderna que surgia na cidade. Com o “Conselho de Intendência” e com a tentativa de expurgar a cidade das marcas do Império e da Monarquia, no que foi uma segunda fundação institucional da cidade (AZEVEDO 1945), a Estrada da Penha passou a ser chamada de rua do Brás, acompanhando a integração do bairro do Brás a cidade, logo em seguida mudando novamente de nome para avenida da intendência, neste momento sendo dividida pela primeira vez em Rangel Pestana e Intendência.

Seguindo essa tendência que em 1909 ela passa a ter aproximadamente a sua atual extensão, e é renomeada novamente, consolidando a atual nomenclatura das avenidas que formavam a antiga Estrada da Penha: a Rangel Pestana e Celso Garcia.

Ambas avenidas homenageiam jornalistas e políticos importantes na proclamação da república, personalidades populares no novo contexto industrial de São Paulo. Francisco Rangel Pestana¹¹ foi um deputado e senador de São Paulo, sendo também um dos fundadores do jornal Estado de São Paulo, e Afonso Celso Garcia da Luz¹² um importante jornalista conhecido por sua defesa dos trabalhadores.

Por fim, é fundamental entender como a industrialização se liga a esse longo processo descrito aqui.

11 “da rua do Brás, topônimo cristalizado há um século, por Av. Rangel Pestana, responsável pela comissão redatora da Constituição Brasileira, ainda em 1890, diversas vezes deputado e senador da República” (ANTUNES 2007, p.235).

12 (...) topônimo alterado novamente, anos depois, para AVENIDA CELSO GARCIA, em referência a um jornalista conhecido pela atividades em defesa do trabalho” (ANTUNES 2007, p.235).

Partindo desses dois últimos fenômenos o Brás e os subúrbios próximos a cidade começam a ser o locus de uma crescente atividade industrial. De início, em meados do século XIX, pequenas indústrias, muitas vezes interligadas à própria dinâmica local do Brás, dividiam o espaço com áreas rurais, não apropriadas para uma circulação de mercadorias ou muito menos a ocupação de grandes indústrias na região.

Contudo, conforme a urbanização passava a transformar essa parcela da cidade, indústrias maiores, se utilizando das melhorias naquela área, passavam a desenvolver uma atividade cada vez mais complexa, com um número maior de operários – que por conta dos motivos citados acima eram em sua maioria imigrantes europeus – e concentrando a produção não apenas das proximidades da ferrovia como também de São Paulo e do território nacional.

Exemplos interessantes de serem notados são as Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo e a antiga Fábrica Orion, ambos grandes empreendimentos localizados, respectivamente, no Brás e no Belém perto da avenida, que tiveram um papel importante na industrialização da região. Em ambos os casos as antigas edificações se encontram preservadas até os dias de hoje, porém tendo outros tipos de usos, no caso da Matarazzo como um grandes estacionamento e da Orion como um terreno reserva, atualmente sem uso.

Com o início do século XX, como fruto das mudanças ocorridas com a proclamação da república, a indústria e o café dividiam a importância no desenvolvimento econômico da cidade, sendo a cultura do café responsável pela opulência dos bairros residenciais no centro da cidade e a indústria o movimento que guiava a expansão da cidade para bairros como o Brás (PETRONE 1955).

Porém com as duas grandes guerras, crise de 1929 e a mudança no panorama internacional do capitalismo resultante de ambas, o café passará por uma crise sem precedentes, consolidando um novo surto industrial de modernizador na cidade e, principalmente, na área do bairro do Brás e da agora chamada Avenida Celso Garcia.

Neste momento (na primeira metade do século XX) a avenida encontraria sua “era de ouro”, funcionando como um eixo extensor da cidade e uma parte fundamental do seu funcionamento. Já “Em 1924, os arruamentos e casas já ultrapassam os limites impostos pelo Córrego do Tatuapé, tendo como principal via a Avenida Celso Garcia”. (BORIOLA, 2019, p. 23), formando em toda sua extensão uma vida própria, fruto da segregação socioespacial que concentrava a indústrias e os operários nas bordas da cidade.

Destaca-se neste momento as vilas operárias, como a Vila Maria Zélia construída entre 1912 e 1916, uma alternativa muito utilizada pelos donos das indústrias da região para melhorar a produtividade e controlar a organização da força de trabalho na região (BORIOLA

2019), ou mesmo com teatros, comércio e até imprensa local (muitas vezes escrito no idioma italiano), a industrialização marca muito profundamente os costumes e a paisagem da região, consolidando um novo modo de produção e um novo período na história da cidade.

Contudo é fundamental não perder de vista os efeitos específicos que a formação socioespacial da cidade teve sob a modernização, num contexto de industrialização e modernização tardios em relação aos países centrais do capitalismo e de um território antigamente integrado a colonização.

Mesmo sofrendo imensas transformações os costumes tradicionais da colonização não deixavam de estar presentes com a industrialização e a chegada dos imigrantes. Conforme o Brás e outros bairros operários cresciam e novos núcleos residenciais nasciam e cresciam, as igrejas, as festas religiosas e a tradição católica encontrava novas maneiras de se fazer presente na vida social, tanto como um local do encontro e da vivência em público como também fisicamente centralizando parte relevante dessas ocupações e do cotidiano vivido nesta época.

Figura 3 - Foto atual da Vila Maria Zélia.



Fonte: acervo pessoal

O exemplo da Vila Maria Zélia é interessante, já que a vila é um dos mais bem preservados marcos históricos presentes até hoje nas proximidades da avenida. Logo em sua entrada é possível ver, quase como um centro da vivência na vila, uma igreja e um antigo armazém, lado a lado, marcos da vida “padrão” que os patrões buscavam oferecer aos operários que ali residiriam.

Por conta da diversidade de condições presentes na área da avenida e por conta do desenvolvimento industrial e urbano o território da avenida era progressivamente funcionalizado e fragmentado, favorecendo a ocupação das melhores áreas pela indústria e pela vida operária que a sustentava, estendendo o tamanho da cidade através da avenida e da ferrovia Dom Pedro II – chamada de Central do Brasil a partir da república – mas também deixando áreas vazias que eram ocupadas mais lentamente.

Através de uma observação mais detalhada dos objetos cartográficos desses momentos a união entre a imigração, a urbanização e a industrialização ficam ainda mais evidentes.

Mapa 4 - Recorte da Planta da Cidade de São Paulo levantada por Companhia Cantareira e Esgotos, 1881. Fonte: Museu Paulista



Fonte: Museu Paulista

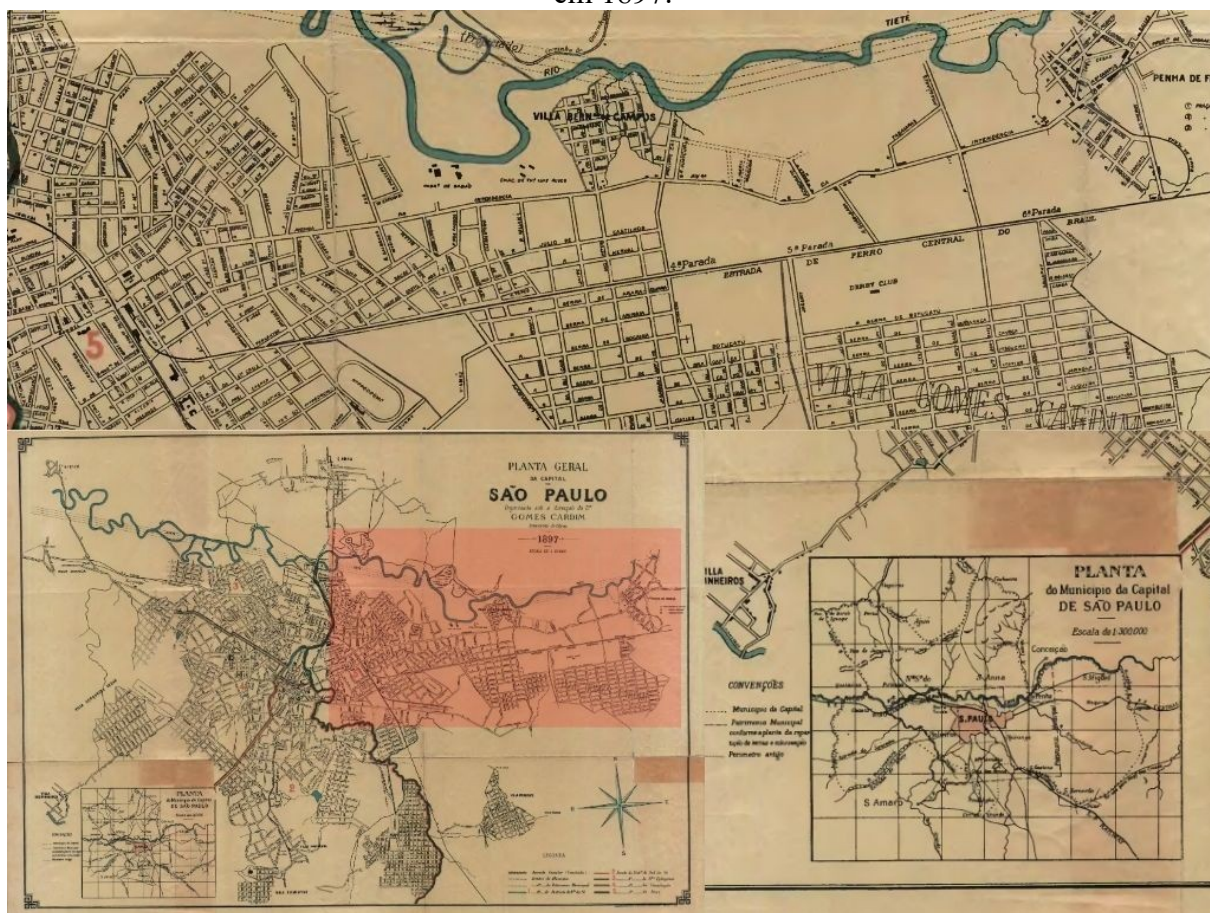
Começando com o mapa da Companhia Cantareira e Esgotos, de 1881, é possível observar a Estrada da Penha, agora nomeada como rua do Brás, e uma nova gama de infraestruturas com que acompanham a área próxima a via como: a praça da concórdia, as

estações de trem e a rua do gasômetro, demonstrando o processo ao qual se refere Pierre Monbeig com o impacto que a ferrovia teve:

(...) a estação do Norte provocou a construção de um grupo de casas, o bairro do Brás entrou em plena crise de crescimento. Outrora subúrbio de artesãos, hoteleiros e pequenos comerciantes atraídos pelo movimento do caminho do Rio, o Brás cobriu-se de hotéis, de lojas, de casas operárias: bairro operário construído em terrenos de fraco valor e ainda afastado do centro urbano. As antigas chácaras, entre as quais a da marquesa de Santos, desapareceram. (MONBEIG, 1954, p.146 apud BORIOLA, 2019, p.12)

Já em outro documento cartográfico, na Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1897, organizada por Gomes Cardim, a cidade e a então chamada Avenida da Intendência aparecem bem mais organicamente conectadas, sendo que pela primeira vez a avenida é representada em sua extensão completa.

Mapa 5 - Recorte da Planta Geral da Cidade de São Paulo organizada por Dr Gomes Cardim em 1897.



Fonte: Museu Paulista

Ao compararmos o mapa anterior com o mapa acima, Planta Geral da Cidade de São Paulo organizada pela Comissão Geographica e Geológica de São Paulo em 1914, fica evidente como a realidade representada era mais uma série de intenções políticas do que necessariamente uma realidade.

Neste mapa, além dos loteamentos que tomavam a avenida, finalmente chamada de Celso Garcia, há também algumas informações diretamente ligadas a industrialização, ainda que de maneira um pouco confusa. Tomando apenas o recorte da Celso Garcia é notável tanto a presença de vários tipos de indústrias na região, representadas por ícones que indicam cada tipo, bem como a proliferação as linhas de bonde, representados por marcas vermelhas.

Neste mapa também é possível observar uma certa unidade que o desenvolvimento da indústria proporcionava as proximidades da Avenida. Limitada ao norte pelo Rio Tietê e ao Sul pela Estrada de Ferro, a avenida já representava uma espécie de funil na ida da cidade para sua porção Leste, dando ainda mais detalhes ao que Andrade (2004) tratou como a formação de uma “outra cidade”, uma área industrial e com população imigrante.

Essa “outra cidade” não é também completamente coesa. Conforme as edificações avançam na avenida Celso Garcia no sentido da Penha e novos núcleos operários nascem, uma nova toponímia, com bairros e pequenas vilas¹³, surgem e passam a representar uma organização simbólica importante do espaço da avenida. É a partindo dessas antigas divisões que nascem os atuais distritos do Belém e Tatuapé.

A avenida representava neste momento o centro de uma vida proletária, com grandes marcas culturais e que, por conta da sua localidade na cidade, acaba representando um mundo a parte do que ocorria no centro.

Outro mapa representativo da industrialização da Celso Garcia é a Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circunvizinhos de 1943.

Mesmo sem apresentar dados específicos sobre o território da cidade até este momento, o mapa é muito representativo do crescimento da cidade ao final do período industrial, mostrando todo o percurso da Avenida Celso Garcia e os loteamentos dos terrenos próximos a avenida que chegavam a Penha.

13 Esses núcleos, vale lembrar, são acompanhados de algumas marcas de tradições sociais da população que as ocupa, normalmente marcada pela presença de uma igreja católica, como é o caso da Paróquia de São José do Belém.

Através desses documentos cartográficos fica muito mais evidente o processo de urbanização pelo qual passou a área da avenida, demonstrando não apenas as transformações na materialidade da avenida, mas principalmente a mudança na sua posição relativa dentro do município. Se no início a industrialização a Estrada da Penha representava uma via externa à área edificada da cidade, interligando diferentes núcleos urbanos da região, em meados do século XX a avenida representa uma via radial fundamental para o funcionamento da cidade, já completamente imersa na vida urbana.

2.1 METROPOLIZAÇÃO DA CELSO GARCIA

43

Observando o desenvolvimento industrial de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, já é possível perceber um momento de crescimento do perímetro urbano como também da refuncionalização espacial das áreas já integradas a cidade.

Para Leste, o velho subúrbio da Penha também foi alcançado pelos tentáculos da cidade e, até, ultrapassado; margeando os trilhos da "Central do Brasil", como ainda a radial Avenida Celso Garcia – Estrada de São Miguel, multiplicaram-se os bairros de aspecto modesto, moradia da população operária. No caso presente, foi propriamente o Brás que se expandiu, levando os limites da cidade a uma distância de 10km do centro. (PETRONE 1955 p.115)

Contudo neste momento a metrópole ainda não era uma realidade, se limitando a uma tendência dentro do padrão de crescimento da cidade mas com uma série de contradições que colocavam em risco a continuidade do crescimento. Sendo o uso de termos como “metrópole industrial” (PETRONE 1955) justificado mais “pela definição da ordem de grandeza e da influência da cidade sobre uma determinada área, no campo da Geografia Regional” (FRANCISCONE 2004 p. 116), do que por sua realidade material.

Três fatores intimamente interligados são essenciais para a formação desse novo momento da cidade, e consequentemente da Avenida Celso Garcia: o desenvolvimento das técnicas da informação, o rodoviarismo e a descentralização da indústria.

O crescimento das cidades em diversas regiões do mundo foi acompanhada por uma crescente transformação do território e da vida nesses núcleos urbanos. Os antigos territórios da cidade, seja no caso das economias centrais do capitalismo como no caso de um país de industrialização tardia como o Brasil, passavam a acumular sistemas técnicos capazes de se complementar, oferecendo como nunca antes na história da humanidade a capacidade de empreender trabalhos mais complexos e num ritmo mais acelerado.

Em um movimento interligado com desenvolvimento do capitalismo, as técnicas concentradas no espaço urbano permitiam que uma área cada vez maior fosse integrada ao desenvolvimento econômico e às necessidades de aceleração constante da economia capitalista.

O fato de o espaço ser chamado a ter cada vez mais um conteúdo em ciência e técnica traz consigo uma quantidade de consequências, a primeira das quais, certamente, é uma nova composição orgânica do espaço, pela incorporação mais ampla de capital constante ao território e a presença maior desse capital constante na instrumentalização do espaço, ao mesmo tempo em que se dão novas exigências quanto ao capital variável indispensável (instrumentos de produção, sementes selecionadas, fertilizantes adequados, pesticidas etc). (SANTOS 2014b p.124)

Acompanhando esse processo histórico, a industrialização, o crescimento do perímetro urbano e a concentração de objetos técnicos em São Paulo proporcionavam uma complexidade cada vez maior nas atividades produtivas, formando na região próxima a capital paulista um Meio Técnico e Científico (SANTOS 2014a), um ambiente no qual a organização do capitalismo e não mais a dinâmica natural passariam a explicar o espaço.

Contudo, em meados do século XX este ambiente altamente técnico, que proporcionava uma importância internacional a São Paulo, já não era capaz de sustentar sozinho o desenvolvimento da cidade.

Salvo quanto a certos trechos da área central e nuns poucos bairros, nenhum plano urbanístico norteou ou disciplinou seu espantoso crescimento. As sucessivas administrações municipais não conseguiram acompanhar o ininterrupto desenvolvimento da cidade. Os loteamentos modernos, embora isoladamente atendam aos requisitos do urbanismo, assim não se apresentam quando considerados no conjunto, pois acabam por constituir uma verdadeira colcha de retalhos, sem nenhuma harmonia ou entrosamento. (PETRONE 1955 p.153)

A solução encontrada pelo desenvolvimento capitalista para dar conta dessa nova situação foi justamente reorganizar novamente a composição orgânica do território, desta vez ampliando o controle da cidade sob sua região através de um novo desenvolvimento técnico, aquele ligado as tecnologias da informação (SANTOS 2009).

Após o fim da segunda guerra mundial o desenvolvimento, ainda que inicial, de novas tecnologias da informação, como a informática e da infraestrutura dos meios de comunicação, vai ampliar as possibilidades de organização do território ao tornarem possível uma expansão e concentração do controle produtivo de uma área urbana cada vez maior (SANTOS 2014a).

Contudo esse desenvolvimento técnico não ocorreu seguindo as necessidades e possibilidades endógenas de cada país ou cidade, sendo também um momento de integração e expansão do domínio internacional do capitalismo sobre as várias porções do globo. Desta maneira através delas não só a região próxima da cidade passava a ser integrada a sua dinâmica econômica, mas a própria cidade passava a polarizar e ser polarizada pela dinâmica da economia internacional, de seus interesses e de sua arquitetura.

A técnica da informação alcança a totalidade de cada país, direta ou indiretamente. Cada lugar tem acesso ao acontecer dos outros. O princípio de seletividade se dá também como princípio de hierarquia, porque todos os outros lugares são avaliados e devem se referir àqueles dotados das técnicas hegemônicas. Esse é um fenômeno novo na história das técnicas e na história dos territórios. (SANTOS 2011 p.26)

Através desse processo São Paulo entra em um novo período histórico, ainda inserido dentro de um mundo produzido segundo a lógica capitalista mas agora em um panorama de uma economia, política, socialização em crescente globalização (SANTOS 2011).

No caso da cidade de São Paulo essa realidade começará a tomar forma principalmente a partir dos anos 1960, se apoiando em uma série de reformas que transformaram a estrutura viária através do rodoviarismo e, sem seguida, reorganizando a divisão territorial do trabalho.

A internacionalização da economia leva a uma concentração financeira e econômica que se traduz pela mudança das funções urbanas e por modificações brutais na lógica de funcionamento da cidade, o que significa uma mudança brutal e rápida dos agentes da economia urbana. Isto cria cada vez mais nas cidades uma necessidade cada vez maior de espaços da circulação, pois a rapidez é um atributo deste período histórico. (SOUZA 2004 p.26)

O processo de crescimento da estrutura viária da cidade de São Paulo, bem como o uso dos automóveis como principal meio de transporte, compõe um longo processo que acompanhando o auge da industrialização durante os anos 30, mas que ganha força principalmente a partir de uma série de políticas nacionais que fará do rodoviarismo o principal meio de integração de toda rede urbana do Brasil.

Foi portanto, no âmbito de uma política nacional de transportes, concebida estrategicamente numa fase determinada do processo de industrialização brasileiro, como a que se concretiza pelo Plano de Metas, que nos terrenos das várzeas começaram a ser construídas as vias expressas. (...) Mas as transformações pelas quais passava o País e, principalmente, a concentração industrial na Região Metropolitana de São Paulo, na qual sobressaía cada vez mais a presença de indústrias de porte nacional, explicam as novas estratégias das políticas públicas no que se refere à viabilização das conexões necessárias com todo o território nacional. (SEABRA 1987 p.19)

Acompanhando este contexto nacional uma renovação da estrutura viária começava a ocorrer dentro e entre as cidades. As antigas vias criadas durante o primeiro momento da industrialização, vias como a avenida Celso Garcia, passavam a ser pavimentadas e adaptadas ao crescente número de automóveis que circulavam pela cidade, ao mesmo tempo que grandes obras viárias buscavam interligar a rede urbana nacional dentro de um sistema de rodovias.

A criação da Marginal Tietê e da avenida Alcântara Machado (Radial Leste) são importantes exemplos desse processo, criando ao mesmo tempo um novo arranjo territorial

integrado através das novas infraestruturas viárias, como também de uma nova hierarquia na circulação e da economia da cidade.

Essa expansão rodoviária, combinada a fatores institucionais, acarreta, direta ou indiretamente, duas principais consequências: a primeira se dá quanto ao desenho urbano, com a cidade se expandindo ao longo de avenidas radiais mais ou menos adaptadas às linhas de relevo; a segunda, parcialmente resultante da primeira condição verifica-se através de um grande empurrão no processo de especulação que iria acompanhar a evolução urbana até os nossos dias. (SANTOS 2009 p.29)

O rodoviarismo e a chegada das novas técnicas ao espaço da cidade se deram segundo os mecanismos de mercado que controlavam a especulação imobiliária da cidade e guiavam a ação do Estado no espaço, como foi visto acima com a consolidação do mercado de terras. Assim, com o crescimento dos usos de automóveis e da expansão das avenidas e das ruas, a administração pública, nos mais diversos âmbitos, não resolvia – e na prática nem buscou resolver –, o problema de integração na cidade, acentuando ainda mais a fragmentação, fruto da funcionalização de parcelas diferentes da cidade mas que ao mesmo tempo deixava “vazios” (SANTOS 2009) no território, e aumentando as disparidades entre o centro e os subúrbios mais distantes, que neste momento se transformavam em periferias urbanas (SANTOS 2009).

Além disso um outro impulso econômico surgiu conforme novas indústrias voltadas a suprir a produção de automóveis e outros equipamentos necessários ao rodoviarismo se instalavam nas bordas do perímetro urbano, fortalecendo novos fluxos migratórios – neste momento com uma predominância dos nordestinos e outras áreas do território nacional –, o consumo e a penetração da vida urbana nas dinâmicas sociais presentes na cidade.

A verdade, porém é que a situação é desastrosa para a maioria da população. As disparidades de renda, a convivência na urbs entre capitais dos tipos os mais diversos, o grande fluxo migratório que avoluma a população urbana e exige, cada ano, mais terra equipada, a acessibilidade diferencial aos serviços e aos lugares são causas de uma valorização também diferencial dos terrenos, justificando uma disputa acirrada entre os agentes sociais e econômicos pelo uso e a propriedade da terra, o que conduz a uma especulação fundiária que a especulação é alimentada pela ação governamental (SANTOS 2009 p.39)

Em suma, conforme a cidade cresceu em tamanho, criando um espaço fragmentado e desigual o rodoviarismo surge como solução para uma nova integração interna e externa do espaço urbano, porém, ao interligar a cidade através de um novo sistema viário sem modificar a estrutura capitalista na cidade que criou essas desigualdades o rodoviarismo acaba

ampliando ainda mais a vida urbana, a monetarização do cotidiano (SEABRA 1987) e, consequentemente, as desigualdades, como em um círculo vicioso.

Interligado a essa realidade expandida na qual passa operar a cidade surge uma nova divisão territorial do trabalho, formando uma nova zona industrial nas bordas do perímetro urbano e uma concentração dos serviços e comércio nas zonas mais centrais da cidade.

Este processo terá profundas consequências para a vida urbana., com uma reformulação profunda dos usos das antigas infraestruturas industriais, como os armazéns, fábricas e vilas operárias, segundo as novas necessidades do comércio e dos serviços novos que se instalavam nas cidades.

Desta maneira os antigos bairros operários passaram a perder as marcas que o caracterizavam antigamente, seja no caso dos transportes por bondes, substituídos pelos ônibus, pelos carros e pela construção do Metro e do sistema de trens durante a década de 1970, como também no caso de teatros, cinemas e todas outras marcas importantes no cotidiano dessas áreas, que perdiam a dinâmica antes proporcionada pelos trabalhadores das indústrias que habitavam toda a região em questão. (MARTIN 2004)

Ele não é, portanto nem só ‘natural’, nem só ‘econômico’, mas inclui, de maneira decisiva, uma dimensão ‘política’, ligada à intervenção governamental, e outra ‘cultural’, referida ao componente simbólico e ideológico, intrínseco a qualquer forma construída. (MARTIN 2004 p.204)

Em muitos desses bairros o peso da especulação imobiliária tornará a inviável uma reformulação da infraestrutura, criando entraves dentro do espaço da cidade, onde os antigos objetos técnicos agora obsoletos transformam-se em rugosidades de um outro momento histórico. (SANTOS 2009)

O processo de desconcentração industrial, marca na paisagem de desolação e abandono de imenso galpões industriais, impressiona seus habitantes e aos pesquisadores e alguns dos municípios mais industrializados e em diversos bairros da capital. (FRANCISCONE 2004 p.124).

Já nas novas áreas industriais, conforme as fábricas se instalam e a urbanização modernizada integra essas porções com o território da cidade aplica uma urbanização que ultrapassa os limites municipais e começa a integrar toda a região próxima numa mesma dinâmica econômica, configurando, agora materialmente, a Região Metropolitana de São Paulo, criada também na década de 1970.

Figura 4 - Foto da Avenida Celso Garcia de 1976.



Fonte: Folha de São Paulo 28/02/2000

Entretanto a integração das bordas desse espaço urbano em expansão ocorre de maneira incompleta, crescendo em sua densidade demográfica e na infraestrutura presente no território mas sem fornecer os serviços urbanos para que essa via se integre completamente à organização da cidade. Neste processo os antigos subúrbios da cidade se transformam em imensas periferias onde a classe trabalhadora se instala de maneira precária, passando a formar um modo de vida próprio, integrado apenas parcialmente a lógica hegemônica da vida urbana.

Outro fator decisivo neste processo é a desregulamentação das relações trabalhistas e o ataque aos sindicatos industriais, que haviam proporcionado vitórias importantes para a classe trabalhadora durante a industrialização do começo do século XX. Essa desregulamentação deriva também do crescimento e desenvolvimento técnico da cidade que passa a depender ainda mais do contexto internacional do capitalismo, num processo que acompanha a modernização da economia durante os anos 1970.

Em consequência do desenvolvimento de uma economia urbano/industrial, impôs-se o domínio de relações abstratas as quais têm no dinheiro a sua forma mais mediata, imediata e concreta. O processo contínuo de concentração e de modernização da atividade produtiva, tendo a cidade de São Paulo como seu locus principal, tem induzido como corolário à terceirização das formas de trabalho, firmando-se as funções de gestão de negócios, enquanto um número sempre crescente de indústrias se mobiliza em direção aos limites metropolitanos. (SEABRA 1987 p.15)

Integrado ao novo modelo de distribuição do trabalho há também uma nova forma de consumo, de habitar e de se viver na metrópole (SOUZA 2004). As técnicas proporcionavam uma maior integração com a nova realidade do desenvolvimento capitalista, aprofundando ainda mais a presença do mercado na organização da vida cotidiana, ampliando o comércio, mas principalmente o acesso ao crédito e a especulação financeira (SANTOS 2012).

Como resultado desta nova organização territorial no espaço agora metropolitano é possível observar uma queda nos empregos industriais na cidade de São Paulo em relação ao restante de sua região, bem como um crescimento do “terceiro setor” (SANTOS 2009), configurando o que ficou conhecido como uma diminuição proporcional do aparato produtivo na cidade em relação à região metropolitana e ao Estado de São Paulo, que Santos chama de “involução metropolitana” (SANTOS 2009). Contudo, caso se observe os mesmos dados na Região Metropolitana em relação ao restante do país há na realidade uma concentração produtiva e do terceiro setor por toda a metrópole, algo que demonstra a consolidação de uma unidade metropolitana na organização territorial.

Em suma, esses três processos – o desenvolvimento técnico, o rodoviarismo e a descentralização da indústria – que tomam forma em São Paulo a partir da década de 1950 como parte da tentativa de integrar o novo panorama da cidade ao novo momento do capitalismo, surgirá fundamentalmente a partir de 1970, nos dizeres de Milton Santos (2009), uma metrópole Corporativa Fragmentada, ou seja, uma metrópole resultante da modernização específica ocorrida no Terceiro Mundo, organizada através da especulação imobiliária em uma relação corporativa com o Estado e fragmentada pelo novo momento metropolitano do desenvolvimento capitalista.

Observando esse processo todo a partir Avenida Celso Garcia é possível notar como a metropolização afetou sua antiga área industrial.

Já na década de 1930 a avenida aparece como uma das avenidas radiais no plano desenvolvido por Prestes Maia e Ulhôa Cintra, como a imagem a seguir mostra. Contudo, foi somente integrado ao processo nacional de crescimento do rodoviarismo, principalmente a partir de 1960, que a avenida se integra de vez novo sistema rodoviário que crescia no Brasil.

[illegible]

Através da ação do Estado uma série de novas infraestruturas tomam as proximidades da avenida e passam a transformar sua presença em relação ao restante da cidade. A avenida Alcântara Machado (Radial Leste) construída em 1957; Viaduto do Gasômetro construído em 1949; Viaduto Alberto Marino, na Rangel Pestana, construído em 1968; Avenida Salin Farah Maluf construída em 1969; retificação e construção da marginal Tietê praticamente finalizada durante a década de 1960; construção da linha vermelha do Metro em 1979 e até a construção da Ponte do Aricanduva em 1975, todas essas infraestruturas dão para a avenida um novo papel como uma parte do trajeto entre o centro e as periferias que cresciam na zona leste.

Os *tramways*, relativamente importantes na conformação de um primeiro esqueleto urbano, veem o seu papel limitado. Quando a cidade atinge maiores proporções, no final da década de 1950 e início da de 1960, os bondes são eliminados da circulação

e seus trilhos retirados o modelo de desenvolvimento rodoviário que é hoje ainda dominante. Isso parecia aos administradores da época e mesmo a uma boa parcela da opinião pública como um imperativo do progresso. (SANTOS 2009 p. 29)

A dinâmica social e cultural que tornava as proximidades da avenida quase que uma “outra cidade” dá lugar a uma nova integração e hierarquização dentro da metrópole. Os moradores daquela parte da cidade não mais dependiam diretamente dos serviços ou dos empregos por lá localizados, sendo possível, até por conta da proximidade, se deslocar através das novas linhas de ônibus ou por automóvel para ter acesso a praticamente qualquer outra área da cidade em pouco tempo. A coesão comunitária e cultural da avenida passava a se diluir conforme a avenida foi se integrando pelo rodoviarismo.

Neste mesmo momento as indústrias passaram a sair da área da avenida, acompanhando a transformação da divisão territorial do trabalho que tomava a metrópole e deixando para trás uma ampla gama de infraestruturas desatualizadas da dinâmica metropolitana, gerando assim um entrave que resultou na depreciação do valor dos terrenos tendo em vista as novas possibilidades de utilização do território da cidade.

(...) a comunidade de vizinhança se desfaz, pois os moradores já não conseguem enxergar um futuro para si, como coletividade, desatando-se os laços efetivos que vinculavam habitantes e lugar. (MARTIN 2004 p.204)

Contudo é fundamental notar que mesmo nas áreas menos integradas a nova economia que se desenvolvia na cidade o abandono não é completo, nem mesmo da indústria. Conforme explica Milton Santos (2012 e 2013) a fragmentação da metrópole em áreas extremamente desiguais acaba por segmentar o mercado em dois circuitos diferentes da economia da cidade.

O circuito superior, pela sua estrutura econômica e financeira, é o domínio da produção “autônoma”, a que, pela sua força de mercado cria o consumo. O circuito inferior é o domínio da produção exigida por um consumo que não pode ser respondido no circuito superior, esse consumo podendo ter origem em hábitos tradicionais ou ser uma imitação, a partir do próprio circuito superior. Já o circuito superior marginal trabalha segundo parâmetros modernos, o que o aproxima do circuito superior, mas é, em grande parte, resposta às necessidades de consumo localmente induzidas, o que o aproxima do circuito inferior (SANTOS 2012)

Observando na avenida as novas áreas residenciais e a renovação das antigas áreas comerciais representam usos ligados, ainda que marginalmente, a dinâmica neoliberal que se desenvolvia na cidade como um todo. Nessas parcelas a deterioração da antiga cidade industrial é muito profunda mas é relativamente rápida, com o surgimento de novas lojas, bares, restaurantes, estacionamento, a criação do Shopping Metrô Boulevard Tatuapé,

parques públicos e até mesmo com a reorganização da sede do Sport Clube Corinthians Paulista¹⁴ como uma centralidade do lazer naquela parte da cidade.

Porém essas áreas mais dinâmicas não são coesas dentro da avenida, sendo recortadas por áreas menos dinâmicas e mais propícias para a organização de usos “menos” modernos. Desta forma as antigas construções da época industrial são funcionalizadas as necessidades das populações pobres urbanas, criando novos cortiços, favelas e pequenos comércios e oficinas ligadas a vida local.

São nestes locais em que a cooperação local predomina que uma nova população migrante encontrará sua moradia e um lugar para o desenvolvimento de sua própria dinâmica cultural.

Estes novos moradores não podem mais ser classificados nem como ‘italianos’ nem como ‘nordestinos’, experimentando, porém, como aqueles, nos seus respectivos momentos, uma forte sensação de desenraizamento. Moram no Brás, mas não se sentem do Brás (MARTIN 2004 p.206)

Como produto desse processo a avenida Celso Garcia consolida um novo modo próprio de vida e um novo papel dentro da metrópole. Através das novas infraestruturas viárias e da especulação imobiliária que se consolida na metrópole sua área próxima é fragmentada, segundo a nova e complexa relação entre os usos metropolitanos, ora criando novas áreas mais interligadas aos circuitos superiores da economia urbana, ora com áreas onde predominam usos não hegemônicos com o circuito inferior da economia urbana.

Em relação a nova totalidade do espaço urbano metropolitano a avenida passa a servir como uma via que interliga o centro a sua periferia próxima, atravessando antigos bairros operários agora desigualmente funcionalizados segundo a dinâmica da metrópole corporativa fragmentada (SANTOS 2009). Deixando assim sua antiga posição enquanto uma via interna à “outra cidade” industrial para se tornar um “funil” pelo qual os fluxos entre o centro e a periferia passam.

Esse novo período metropolitano seguirá ganhando força durante todo a segunda metade do século XX com poucas mudanças em seu funcionamento. Isso se deve principalmente ao autoritarismo que ascende ao poder com o Golpe Militar em 1964, responsável por aplicar duramente as políticas necessárias para integrar o Brasil a nova dinâmica econômica globalizada e neoliberal.

14 O Parque São Jorge, a sede do Sport Clube Corinthians Paulista, se localiza entre a Celso Garcia e a Marginal Tietê, entre o Tatuapé e a Penha. Sua construção se relaciona com a dinâmica industrial da região, contudo os usos das estruturas do clube passam por uma grande mudança com o fim do período industrial.

Porém, com o processo de democratização e a nova constituição federal de 1989, veio uma reforma da legislação urbana começa a ganhar contorno, neste momento contando com uma presença maior dos movimentos sociais urbanos, criando um novo funcionamento para a metrópole.

Figura 6 - Foto da avenida Celso Garcia nos anos 2000.



Fonte: Folha de São Paulo 28/02/2000

Dentre os principais marcos da reforma urbana cabem destacar o Estatuto da Cidade, Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, e o Plano Diretor, que atualmente se encontra na sua última versão de 2014, Lei nº 16.050 de 31 de julho de 2014. Através desses marcos legislativos uma série de novos mecanismos políticos surgem para tentar superar as enormes contradições que tomavam o espaço da cidade, ainda que sem romper completamente o controle capitalista da cidade.

A partir do começo do século XXI a conjuntura política do país passa então a ser mais favorável a participação popular e empreende uma série de políticas públicas que, através da ampliação ao consumo, realizam como nunca antes na história do país uma redistribuição de renda e uma mudança na socialização das melhorias urbanas.

Contudo, em especial na área da Celso Garcia, esse novo momento não será suficiente para romper com o estado fragmentado da avenida, sendo possível afirmar que

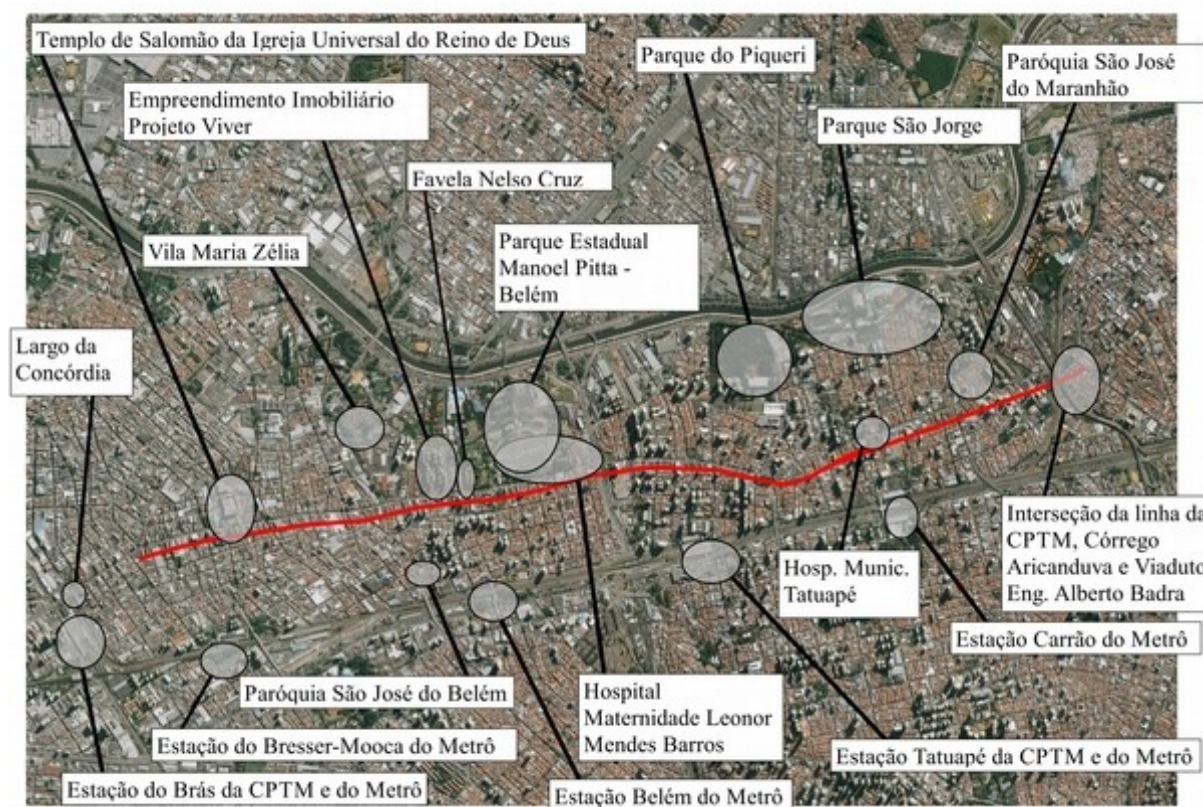
contemporaneamente ainda nos encontramos no que seria o período metropolitano, ainda que articulado segundo o novo momento democrático da política nacional.

3. A ATUALIDADE DA AVENIDA CELSO GARCIA

Neste terceiro capítulo buscou-se uma compreensão mais profunda da atualidade da avenida Celso Garcia, passando da periodização dos seus quase três séculos de história para uma interação mais direta com sua situação atual como uma avenida de uma grande metrópole.

Como foi descrito no último capítulo, a Celso Garcia e suas redondezas passaram por profundas transformações durante o século XX, metamorfoseando-se de uma antiga zona industrial e operária da cidade em uma via interligada ao novo e ampliado sistema viário da RMSP e a um espaço fragmentado pela especulação imobiliária, fruto do corporativismo entre o Estado e o mercado, e do crescimento agressivo da mancha urbana.

Mapa 9 - Mapa das principais marcas na área próxima da avenida Celso Garcia



Elaborado pelo autor

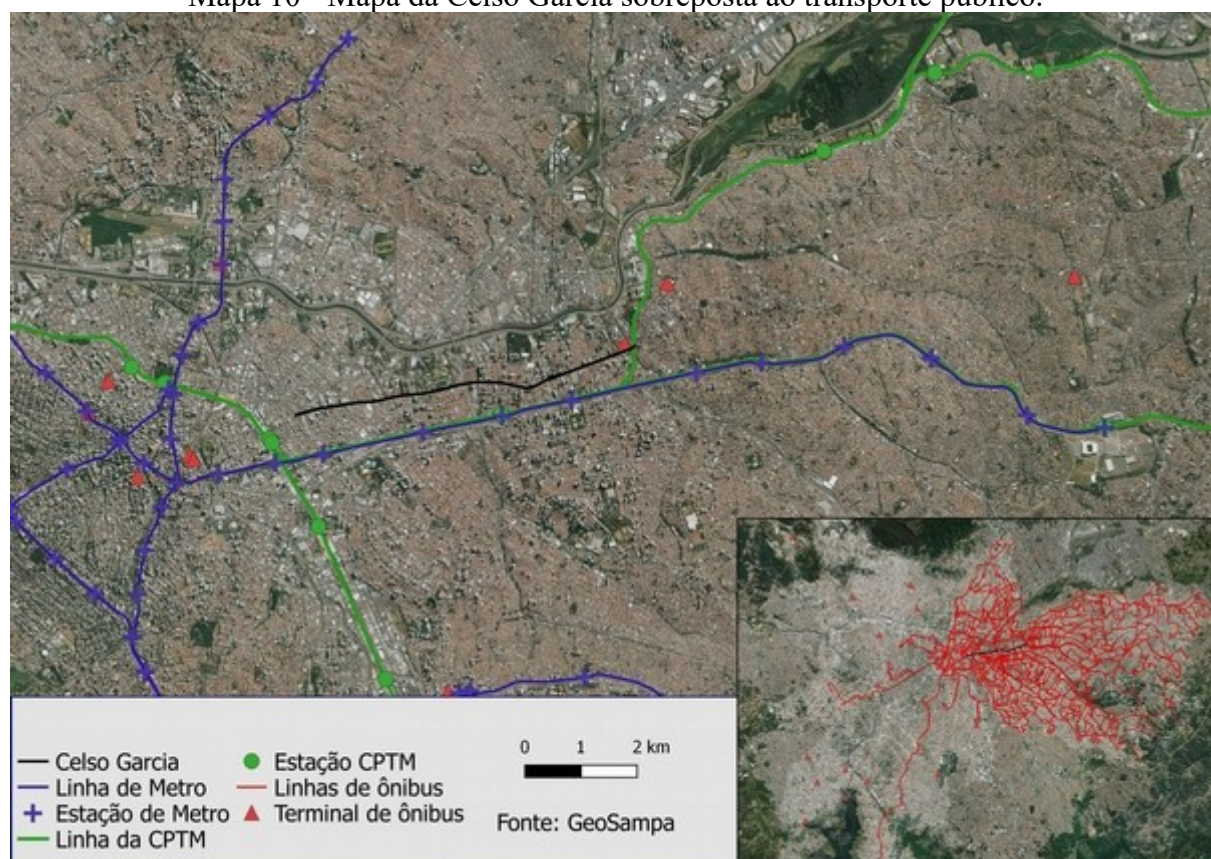
Em sua extensão atual de aproximadamente seis quilômetros, a avenida atravessa os bairros do Brás, Belém e Tatuapé em uma área delimitada por fronteiras “sólidas” com as novas infraestruturas que chegaram na cidade após a sua criação, como as linhas de metro e trem, corredor de ônibus, a Radial Leste, a Marginal Tietê e o córrego Aricanduva, agora

retificado; e por uma fronteira com o Brás e o Pari, que não apresenta uma marca física mas vai aos poucos fazendo a avenida perder sua presença¹⁵ em direção ao bairro do Pari.

Por conta dessa delimitação a área próxima da avenida adquiriu com o tempo um caráter próprio, resultado do processo histórico anteriormente discutido, no qual a avenida se tornou um dos eixos pelo qual a indústria e a cidade cresceram. Porém, dada a urbanização e integração da avenida ao espaço da cidade durante a metropolização parece ser impróprio afirmar que as proximidades da avenida são facilmente identificáveis, ou ainda que há barreiras impermeáveis entre ela e o restante da cidade.

Observando o mapa abaixo, que sobrepõe a avenida ao transporte público da cidade fica ainda mais evidente que ela se integra profundamente a dinâmica geral da cidade, seja como uma área conectada aos bairros próximos ou como uma importante passagem entre diferentes pontos da zona leste e o restante da cidade.

Mapa 10 - Mapa da Celso Garcia sobreposta ao transporte público.

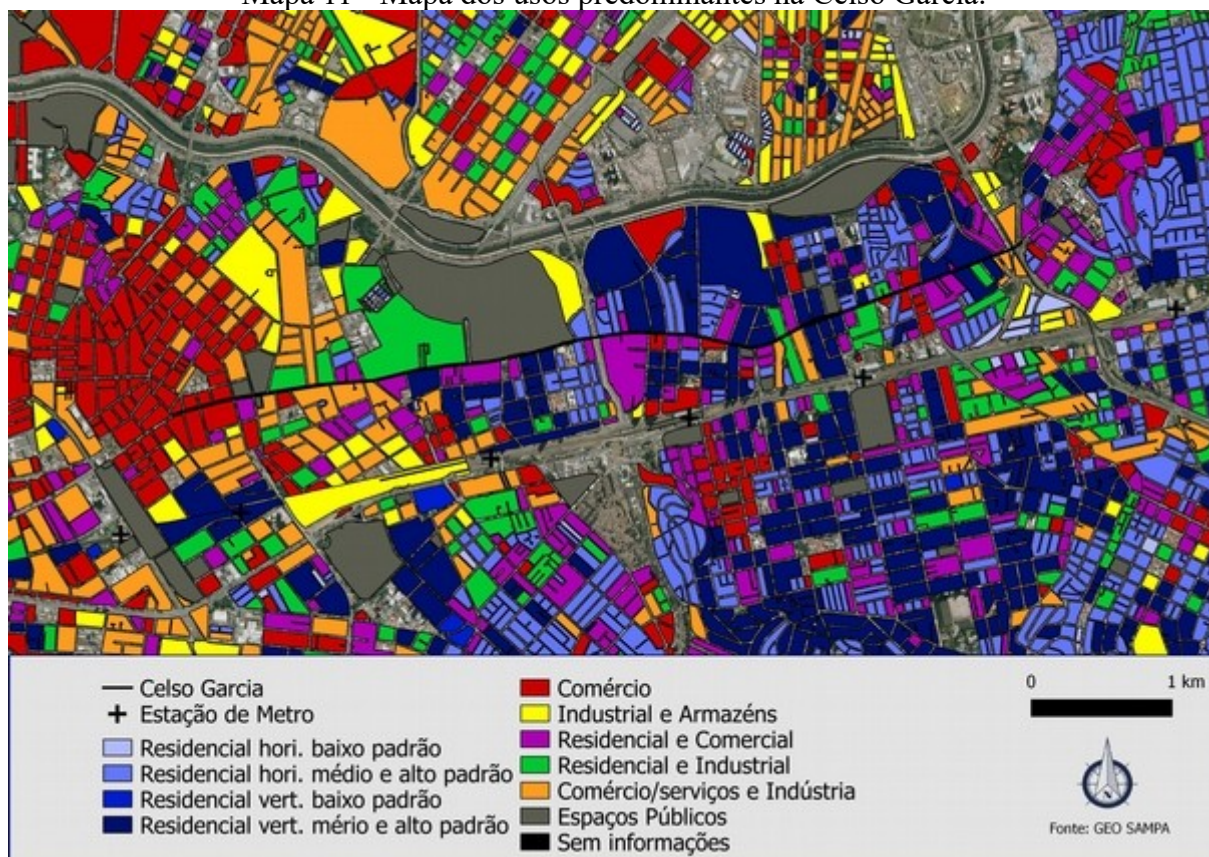


Elaborado pelo autor

15 Em relação a expressão “perder sua presença” me refiro a sua presença no cotidiano tanto do comércio como dos habitantes dessa área da cidade. Conforme a distância aumenta a avenida deixa de compor a dinâmica urbana, abrindo outras presenças na área. Essa questão fica mais clara com o trabalho de campo.

Usando de alguns dados socioeconômicos das proximidades da avenida é possível notar que internamente a Celso Garcia também não é completamente coesa, apresentando algumas fragmentações.

Mapa 11 - Mapa dos usos predominantes na Celso Garcia.



Elaborado pelo autor

Começando então pela predominância dos usos nas quadras, fica evidente que há diferenciações dentro da avenida, formando um polo na área mais próxima ao Brás, na qual predomina o comércio e as indústrias, e outra mais ligada ao bairro do Tatuapé na qual predomina uma área mais residencial. Contudo essa divisão também não é um corte abrupto, mas uma tênue transição entre diferentes locais dentro da avenida onde combinam-se de formas usos comerciais, residenciais e industriais.

Poderíamos também indicar outros dados estatísticos que apontam essa mesma diferença entre a parcela leste e oeste da avenida, como renda e porcentagem da população residente a menos de 3 anos.

Observando todos esses dados em conjunto é possível caracterizar dois polos diferentes da avenida: um mais central, ocupado principalmente pelo comércio e indústria, no qual as populações até 5 salários-mínimos compõem o maior grupo demográfico, tendo inclusive uma maior concentração de favelas e cortiços; e um outro mais periférico, ligado ao

uso residencial com algumas áreas mais comerciais e de serviços, concentrando também uma população maior entre 5 ou mais salários.

Tabela 1 - Dados socioespaciais diversos da avenida Celso Garcia

	Brás		Belém		Tatuapé	
Renda (Salário mínimo)	0,5 – 1:	19,8%	0,5 – 1:	13,8%	0,5 – 1:	11,5%
	1 – 3:	47%	1 – 3:	39%	1 – 3:	30,2%
	3 – 5:	11,5%	3 – 5:	14,1%	3 – 5:	20,4%
	5 – 10:	4,6	5 – 10:	14,2%	5 – 10:	19,5%
	10<: -		10< :	4,6%	10< :	8,5%
Residentes a menos de 3 anos	11.5%		7.5%		6.6%	
População em 2010	29.265		36.283		75.481	

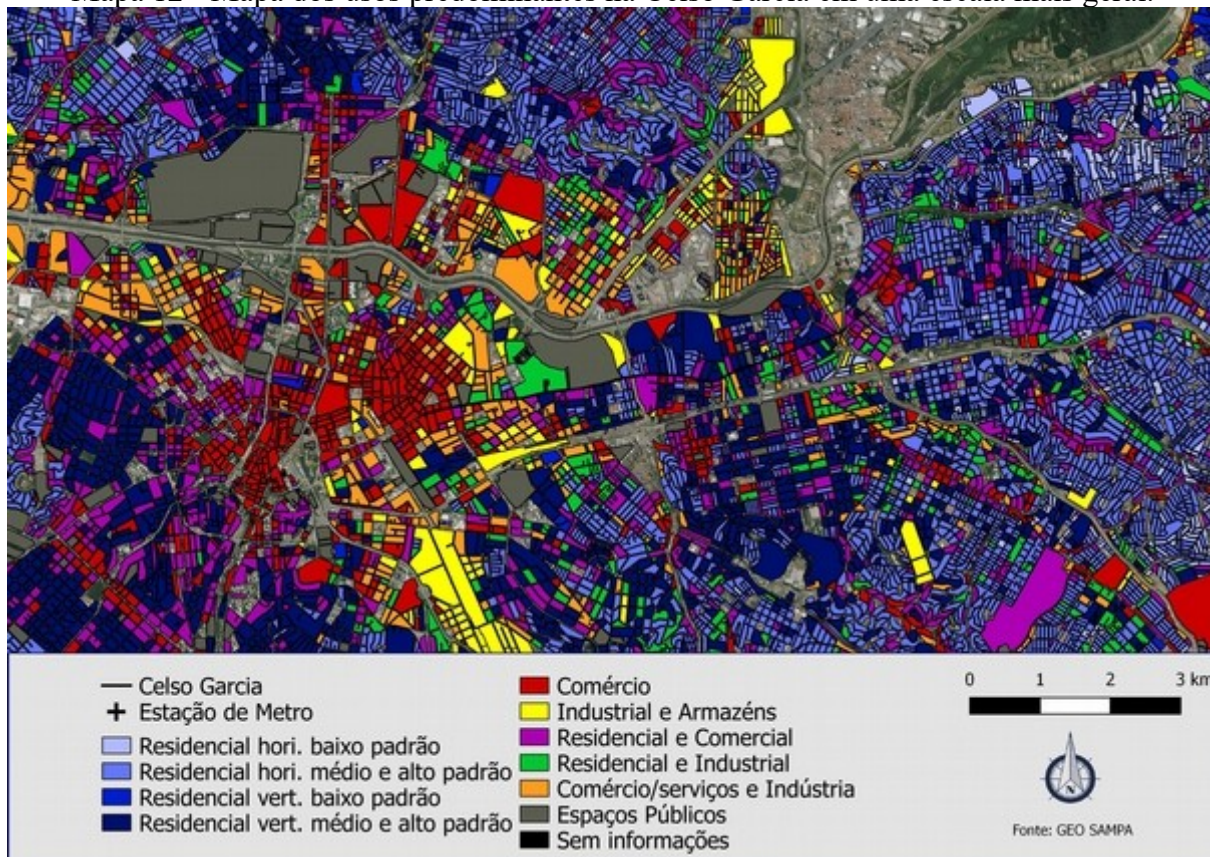
Fonte: Centro de Estudos da Metrópole

Contudo, para se ter uma melhor clareza dessa realidade é fundamental analisar o atual estado na relação mais geral com a cidade, sem perder de vista também a história descrita nos últimos capítulos.

Observando os usos predominantes espacializados em uma escala mais ampla a fragmentação entre a porção central e periférica da avenida ganha ainda mais detalhes.

Observando a realidade mais ampla da cidade, a fragmentação descrita no último capítulo e seguindo as teorizações de Milton Santos (SANTOS 2009 e 2012) a presente fragmentação da Celso Garcia é representativa de uma pequena parcela integrada a um universo amplo de situações presentes na cidade e na metrópole como um todo.

Mapa 12 - Mapa dos usos predominantes na Celso Garcia em uma escala mais geral.



Elaborado pelo autor

Tendo o mapa acima como referência fica evidente que a avenida é sim um eixo que acompanha a transição entre uma parte do centro da cidade e sua periferia próxima. Entretanto não se trata de qualquer área da cidade e nem qualquer periferia próxima.

O Brás e o Pari formam uma zona comercial antiga de São Paulo, se integrando às proximidades da Celso Garcia desde o Período Colonial. Atualmente esse centro comercial é apropriado principalmente por novas formas de consumo e de trabalho dentro da RMSP, com uma presença significativa do “circuito inferior a economia” (SANTOS 2013a), mas que encontrou meios de se institucionalizar dentro do novo panorama legal da cidade, com feiras de rua ocorrendo de madrugada seguindo a regulação do município (BESSA 2020).

No contato com a Radial Leste e as linhas da CPTM e do Metro, em especial nas proximidades da estação Belém e Tatuapé, há um pequeno centro comercial e residencial, produto tanto da industrialização que tomou a Celso Garcia como também da influência do Metro e da Radial Leste, integrados a especulação dos empreendimentos imobiliários que até os dias de hoje surgem no cruzamento entre a avenida e as estações.

Mapa 13 - Mapa da Celso Garcia com os distritos pelos quais ela passa



Elaborado pelo autor

E na Penha um pequeno centro comercial gera outra fragmentação no contato com as áreas mais residenciais do Tatuapé, sendo que as grandes infraestruturas viárias a região demarcam essa transição.

Essas fragmentações também pesaram sobre as antigas divisões dos bairros, antigamente baseados nos diferentes momentos de expansão da cidade e a criação de núcleos operários, mas atualmente tendo seus antigos referenciais, como a Paróquia São José do Maranhão e São José do Belém, integrados a uma vida metropolitana.

Como é possível observar no mapa 13 os distritos utilizados atualmente pela prefeitura são completamente diferentes dos topônimos que aparecem nos mapas da industrialização. Esse fator é mais um indicativo do rompimento proporcionado pela metropolização e modernização da administração pública, agora dependente de distritos e subprefeituras.

Por fim vale ressaltar um fator importante na compreensão da dinâmica atual da Celso Garcia dentro da cidade: o Plano Diretor Estratégico (PDE) da cidade de São Paulo. É importante notar que além de uma leitura do tempo presente, o PDE representa uma série de indicativos do que a cidade será no futuro, seja através da própria construção do Plano Diretor em conjunto com a população a cidade, ou com regulações acerca de instrumentos como

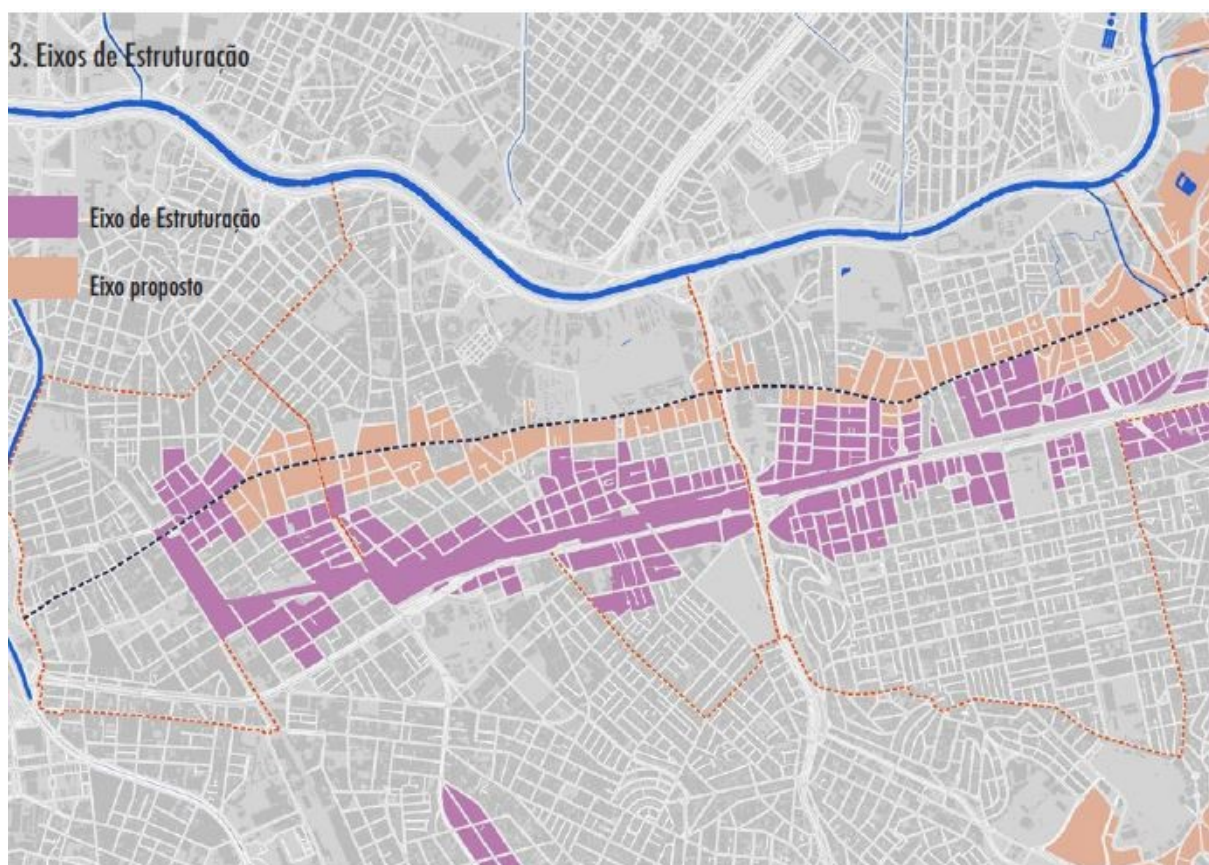
outorga onerosa¹⁶, direito de construir, na delimitação das ZEIS¹⁷, entre outros instrumentos disponíveis na tentativa de se fazer valer a função social da propriedade urbana.

A Celso Garcia aparece no PDE como um Eixo Proposto, ou seja:

(...) áreas próximas à infraestrutura de transporte coletivo público, onde será incentivada a construção de habitações para as diversas faixas de renda, o uso misto, a implantação de equipamentos e usos institucionais e a ampliação dos espaços públicos. (BORIOLA 2019 p.31)

Em relação a sua posição dentro da Macroárea de Estruturação Metropolitana¹⁸, as proximidades da Celso Garcia se encontram quase como num “limbo” (BORIOLA 2019) entre as áreas que serão o grande foco da reestruturação da cidade até sua revisão no ano de 2021.

Mapa 14 - Mapa da Celso Garcia segundo o PDE



Fonte: BRIOLA 2019

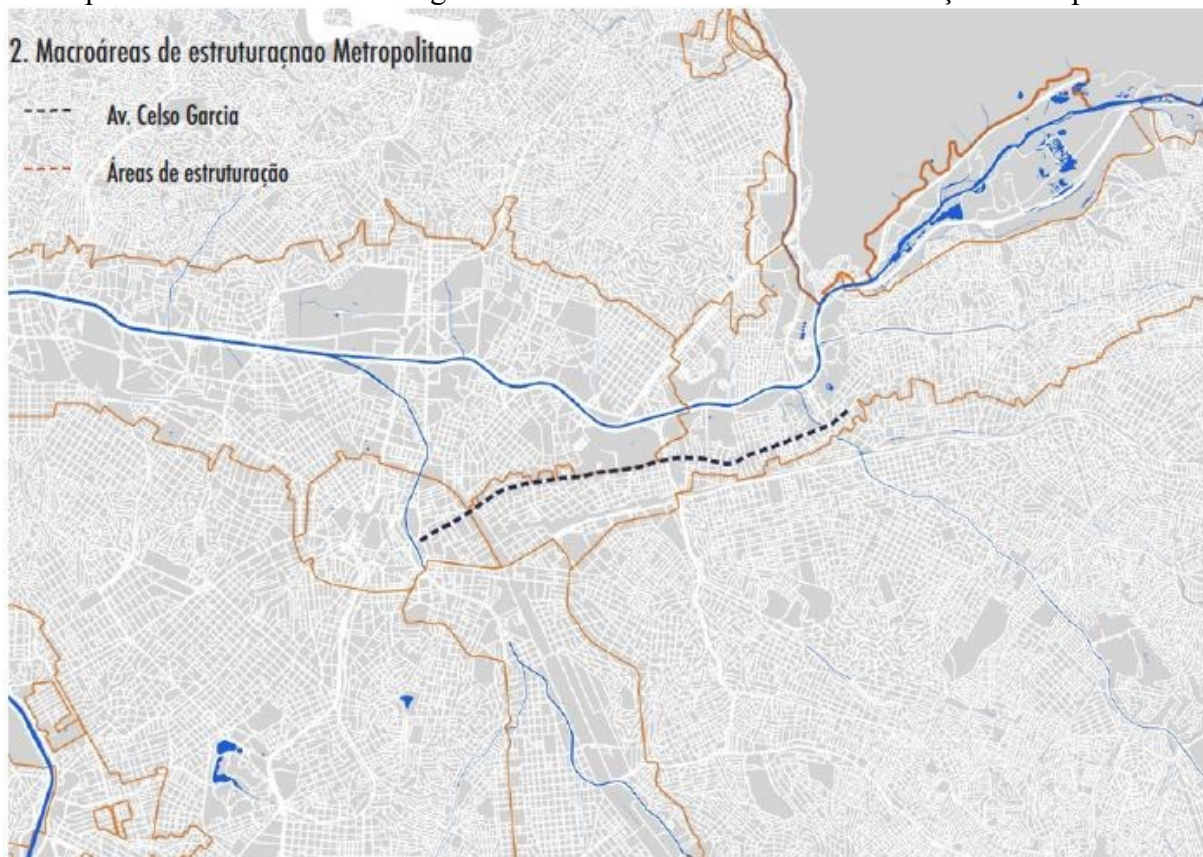
16 “Caso o empreendedor queira construir além do Coeficiente de Aproveitamento Básico, até o limite máximo estabelecido, terá que pagar uma contrapartida financeira chamada Outorga Onerosa, que é destinada ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB)” (SÃO PAULO 2014 p.17)

17 Área voltada à produção de moradia social, com foco no atendimento à população com renda familiar de até 3 salários-mínimos. (SÃO PAULO 2014 p.17)

18 “(...)definida como áreas passíveis de transformação, a fim de melhorar e equilibrar as dinâmicas urbanas da cidade.” (BORIOLA 2019 p.31)

Apesar de não ser um foco do planejamento urbano, é evidente que o PDE reconhece as necessidades de uma reestruturação da Celso Garcia para melhor integrá-la a dinâmica urbana atual da cidade e da Região Metropolitana de São Paulo, sendo incentivados usos que “dinamizam a relação entre passeio público e o térreo das edificações e propiciem a circulação de pedestres e ciclistas.” (BORIOLA 2019 p.31). Assim, mesmo com uma base legal já posta para uma revalorização mais ativa da área da avenida é difícil dizer quando a avenida será o foco de uma “revitalização urbana” que articule toda sua extensão, sendo o mais comum novos empreendimentos imobiliários e algumas iniciativas em pequenas partes dela.

Mapa 15 - Celso Garcia e Rangel Pestana nas Macroáreas de estruturação Metropolitana



Fonte: BRIOLA 2019

Tomando todos esses fatores em conjunto a Celso Garcia pode ser definida como um eixo que recorta um território fragmentado pela urbanização da cidade de São Paulo durante sua formação como Metrópole. Tida enquanto apenas uma localidade da cidade a avenida aparece delimitada pelas novas infraestruturas viárias que a cerca e, em conjunto com ela, moldam a dinâmica naquela porção da cidade. Observada através da escala municipal a

avenida se mostra uma peça no mosaico de situações que compõe a cidade, um importante eixo de circulação mas que apresenta uma área por vezes pouco integrada aos usos mais modernos da metrópole.

Ainda assim, mesmo com os dados apresentados acima serem coerentes com a formação apresentada nos capítulos anteriores e com os conceitos de metropolização e industrialização tratados no trabalho como um todo, a paisagem viva e dinâmica local da avenida ainda parece nebulosa, exigindo um contato mais direto com o objeto de estudo através de um trabalho de campo que integre o percurso teórico dos últimos dois capítulos com a realidade prática da avenida em sua atual relação com a dinâmica urbana.

Entretanto é fundamental notar que para realizar uma imersão completa com a vida presente na avenida seria preciso uma série de entrevistas e diálogos com a comunidade, algo impossível de ser realizado dado as condições da pandemia e a necessidade de tomar algumas precauções com relação ao contato com outras pessoas durante as caminhadas pela avenida.

A forma encontrada para se tratar da realidade da avenida, ainda que sem um contato tão direto com a comunidade e a dinâmica das pessoas que habitam aquele local, foi observar sua paisagem, os usos e vazios presentes na avenida, tentando preencher parte das lacunas que as estatísticas acabam deixando na compreensão da atual avenida.

A paisagem é diferente do espaço. A primeira é a materialização de um instante da sociedade. Seria, numa comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados como uma fotografia. O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento. Por isso, paisagem e espaço são um par dialético. (SANTOS 2014a p.79)

A paisagem tal como definida por Santos (2014a) representa o campo do sensível, das relações mais empíricas e diretas que atuam dentro da escala local. Assim através da interação com a avenida durante o trabalho de campo e sem perder de vista todo o processo de formação da avenida nos últimos capítulos, o espaço em seu funcionamento atual ganha mais profundidade e detalhes, muitas vezes menosprezados por uma análise quantitativa ou pelos temas mais tratados pela geografia urbana.

Mapa 16 - Mapa dos trabalhos de campo



Elaborado pelo autor

Partindo então dessa organização e objetivos, o trabalho de campo foi realizado em 6 visitas à avenida Celso Garcia nos dias: 10/12/2020; 14/12/2020; 17/12/2020; 26/12/2020; 07/01/2021; 16/01/2020, realizando caminhadas livres pela avenida e seus arredores, caminhando em média 30 km (em aproximadamente 7 horas em cada visita).

Como uma forma de organizar o relato do trabalho de campo ele é apresentado a seguir como um percurso único, buscando sintetizar os diferentes momentos da caminhada e as reflexões que estes trouxeram para a análise geográfica da Celso Garcia.

3.1 O TRABALHO DE CAMPO NA CELSO GARCIA

O percurso começa então na porção oeste da avenida, nas proximidades do Templo de Salomão e da passagem da Rangel Pestana para a Celso Garcia, seguindo a leste pelo seu trajeto até a Penha.

Assim como foi descrito no período industrial, a Celso Garcia se separa da Rangel Pestana na esquina da rua Dr. Ricardo Gonçalves, nas proximidades do INSS Brás, de um Bradesco e de uma garagem de ônibus da Viação Metrôpole Paulista, antigamente usado como garagem para os bondes da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos).

Essa divisão entre a Celso Garcia e a Rangel Pestana é quase imperceptível. O uso predominante comercial ou misto dos edifícios, a presença dos camelôs, e o grande movimento de pessoas está presente desde antes da Estação do Brás, onde há a feira da Concórdia e o Largo da Concórdia.

Figura 7 - Imagem de Satélite do começo da avenida, com destaque para a avenida Celso Garcia.



Fonte: Google Earth

Nesta porção mais próxima ao centro da cidade e, como mostra a imagem acima, mais ligada ao comércio e a indústria, alguns fenômenos chamaram atenção. Primeiramente a maior concentração de imigrantes, seja ligada a atividades na rua, como os camelôs, no comércio das lojas, principalmente do ramo têxtil ou apenas circulando pela região.

A presença deles nessa parte da avenida é efeito da segregação socioespacial inerente a urbanização desenvolvida durante a industrialização e metropolização tal como ocorreu com outros fluxos migratórios durante a história da cidade. A presença dos migrantes em uma maior concentração nesta parte implica tanto um movimento de expulsão, seja através de efeitos econômicos ou de natureza política com a ação da polícia; como também um movimento de atração, com uma maior facilidade de se inserir no mercado de trabalho ou de encontrar uma rede de apoio na adaptação ao novo local de residência.

Figura 8 - Fotografia de uma loja de tecidos que tem em sua fachada uma bandeira do Brasil e da Bolívia.



Fonte: o trabalho de campo

Porém, é importante reforçar que em ambos fatores (repulsão e atração) a presença desses migrantes na avenida não guarda muitas similaridades com outros fluxos migratórios históricos na área da avenida, compondo um fenômeno novo, envolvendo o atual momento globalizado surgido principalmente a partir dos anos 2000.

Outro fator que foi possível observar durante o trabalho de campo por essa primeira área da avenida foram as construções mais antigas e as diferentes reapropriações dadas a construções antigas.

Nesta primeira parte da avenida o mercado certamente ocupa a maior parte dos prédios na avenida, transformando antigos galpões e construções comerciais segundo os novos padrões das lojas na cidade. Seguindo os dois circuitos da economia urbana é possível observar tanto o circuito superior como, principalmente, o superior marginal (Santos 2013), ou seja, aqueles empreendimentos ligados as últimas tendências do comércio e aqueles que absorvem parte do comércio local apesar de também ligados a usos do circuito superior ou superior marginal. Bons exemplos desse tipo de empreendimento são os estacionamentos e no comércio de utensílios de cozinha implementados em antigas construções.

Nas proximidades da Celso Garcia essas apropriações ganham ainda mais diversidade, com cortiços, fábricas pequenas, moradias antigas, pequenos comércios e outros usos clandestinos como oficinas de costura e até pequenas rodoviárias.

Neste sentido também foi possível notar que a parcela ao norte da avenida Celso Garcia e Rangel Pestana (lado esquerdo no sentido bairro) contava com um comércio mais dinâmico e passível de ser caracterizado como superior marginal, enquanto a parcela mais a sul, bem menor por conta da linha de metro e trem, acaba acumulando usos mais ligados ao circuito inferior da economia urbana, com pequenos comércios e indústrias, e uma paisagem mais degradada, com muitas pichações e lixo espalhado pelas ruas.

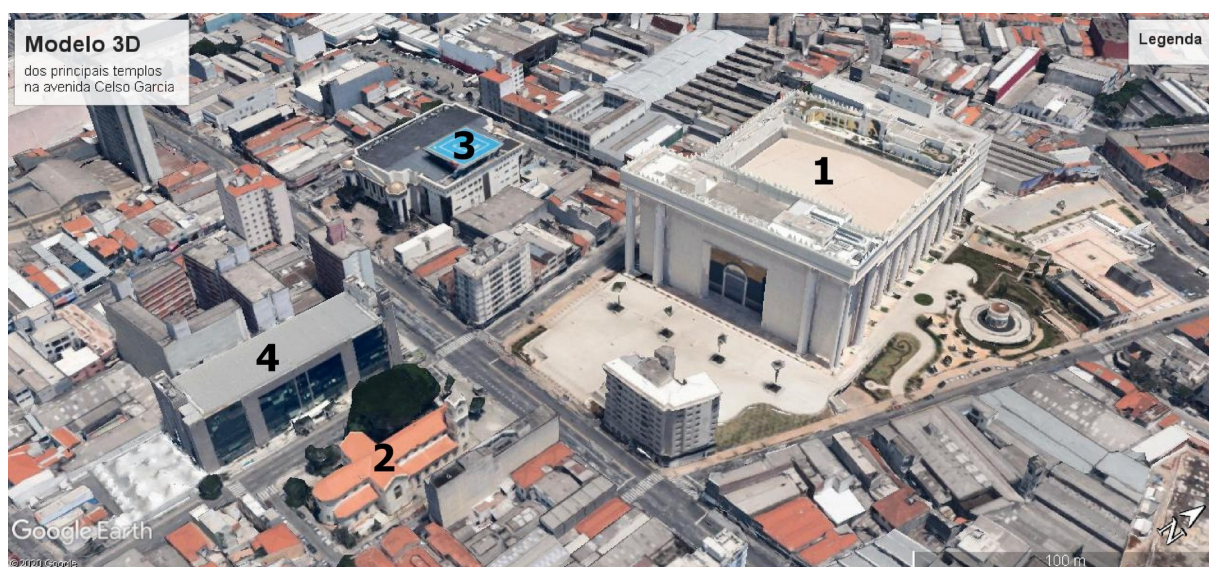
Foi também nesta parte da avenida que o caminhar pelas ruas exigiu a maior atenção. Entre os camelôs dispondo suas mercadorias nas ruas, o maior fluxo de pessoas, por vezes a avenida mesmo se mostrava insuficiente para o trânsito das pessoas. Contudo, na sua parte ao sul, em especial ao lado da linha do Metrô, uma mudança de um comércio mais denso para uma área com indústrias e serviços ligados ao transporte, nessa área as ruas se tornam extremamente vazias, restando apenas um fraco fluxo de carros e muitos caminhões estacionados.

Essa zona mais industrial só vai dar lugar para outros usos conforme a estação Bresser Mooca do Metro e a rua Bresser se aproximam, onde forma-se um pequeno centro residencial

com algumas torres de apartamentos e alguns comércios ligados ao fluxo de pessoas que utilizam a estação.

Conforme a avenida se adentra pelo bairro do Belém a paisagem se transforma, tendo como marco principal dessa passagem quatro grandes templos religiosos numa mesma quadra, o Templo de Salomão (1), a Paróquia São João Batista (2), um outro templo da Igreja Universal do Reino de Deus (IURD) (3) e uma Assembleia de Deus (outra igreja evangélica) (4).

Figura 9 - Modelo 3D identificando cada um dos templos nessa passagem.



Fonte: Google Earth

Estes templos evangélicos representam uma marca relativamente recente na avenida Celso Garcia. O crescimento de várias igrejas pentecostais começa principalmente na década de 1980, mas ganha força a partir do novo milênio, acompanhando o crescimento das periferias e sendo atualmente um dos grupos mais politicamente ativos desta área da Região Metropolitana de São Paulo. A presença deles acompanha toda a Celso Garcia, chegando a um total de 26 templos num levantamento aproximado feito durante o trabalho de campo, sendo a esmagadora maioria deles pequenos templos, na maioria das vezes se apropriando da infraestrutura de antigos prédios comerciais e industriais.

O Templo de Salomão se destaca dos outros templos na avenida. A obra custou mais de um bilhão de reais e gerou um conflito com a prefeitura de São Paulo e as prerrogativas legais do PDE¹⁹, já que o Templo fora construído em uma ZEIS 3 (Zona Especial de Interesse

¹⁹ Esse conflito é descrito em maior detalhe por Caio Santo Amore em um artigo no LABCIDADE da FAU-USP. Link: <http://www.labcidade.fau.usp.br/mais-um-capitulo-da-novela-o-templo-de-salomao-contra-a-zeis-final-feliz/>

Social) exigindo pelo menos 50% de seu potencial construtivo para uso habitacional, seguindo a legislação do antigo Plano Diretor de 2004. Essa questão só foi solucionada em 2016 quando a Igreja Universal do Reino de Deus doou o equivalente a 17000 m² em terrenos mais próximos a av. Salim Farah Maluf.

Figura 10 - Imagem de Satélite da passagem pelo Templo de Salomão



Fonte: Google Earth

O impacto do templo nas suas proximidades é muito importante. Nas suas imediações há um prédio comercial bem na frente do templo, que tem um restaurante Giraffas na sua faixa, um outro nos seus fundos, onde há uma sede da empresa de segurança privado ligada a IURD chamada Centurião, e nas proximidades há também uma série de lojas religiosas, estacionamentos e até hotéis, muitos destes ligados a um turismo religioso.

A posição do Templo de Salomão dentro da avenida parece conter algum nível de estratégia em relação ao espaço, visando facilitar o acesso tanto através de automóveis como de Metro, já que o Templo se localiza a poucos quarteirões do metro Bresser Mooca.

Ao ultrapassar o Templo de Salomão a avenida entra em uma zona de transição entre o centro da cidade e as áreas residenciais mais próximas ao Belém e ao Tatuapé.

Figura 11 - Fotografia do templo da vista do Templo de Salomão na passagem para o Belém



Fonte: trabalho de campo

Aqui a decadência dos comércios do Brás e Pari passa a predominar na paisagem. Prédios abandonados dividem espaço com os mais diversos usos, sendo que a avenida parece

funcionar como um polo atrator de comércio, serviços e moradias menores, enquanto as áreas mais próximos a linha de Metro e a Marginal Tietê concentram mais indústrias.

Ao sul a presença da estação de Metro Bresser Mooca e de um núcleo comercial minimamente estruturado em sua volta fez com que os lotes fossem melhor divididos, com um comércio mais ativo, muitas vezes em prédios de usos mistos. Os usos residenciais parecem ser mais influenciados pelas estações de Metro do que propriamente pela sua linha, sendo que entre as estações é sempre possível observar aglomeração de moradores de rua, que se utilizam tanto das infraestruturas básicas na região (bom prato, e albergues), bem como a presença de indústrias menores que se utilizam de galpões maiores nestas partes.

Andando por essa parte sul também é possível observar que a ligação entre os dois lados da linha do Metro e da CPTM se dá através das estações, que permitem que pedestres a atravessem essas vias, ou por meio dos viadutos que permitem que ônibus, carros e caminhões circulem entre as duas partes dos bairros.

Ao norte um dos marcos mais importantes dessa passagem é justamente a Vila Maria Zélia localizada nas proximidades a rua Catumbi. Na área a leste dela grandes indústrias acabam ocupando a área com terrenos grandes e vias que formam um ambiente parecido com um labirinto, com ruas passando a se voltar mais para a Marginal Tietê do que para a Celso Garcia, sendo a Catumbi uma das únicas vias que liga a avenida Celso Garcia com essa parte mais industrial.

Ao se aproximar do Belém pela avenida Celso Garcia é possível observar a área mais “degrada” do seu percurso. Aqui aparecem uma série de cortiços na avenida, ocupando antigos sobrados da época industrial, e com uma série de pequenos comércios, muitas vezes clandestinos, tomam outra parte significativa da paisagem.

Contudo, dispersados nessa área há também condomínios de apartamentos, sendo o que chama mais atenção é o Condomínio Projeto Viver, com um conjunto de 28 torres de 15 andares cada. O tamanho desse condomínio é suficiente para que ao seu lado tenha se formado um conjunto de serviços e comércios voltados principalmente a atender os moradores dos apartamentos.

Desta forma essa parte da avenida parece ser uma faixa de transição entre o Brás e sua área mais favorável a presença do comércio e o Belém com sua área residencial mais bem definida. Aqui as contradições são bem visíveis, sendo o Condomínio Projeto Viver e a favela Nelson Cruz, um ao lado do outro, marcas fundamentais dessa área de transição.

Figura 12 - Fotografia da favela Nelson Cruz num primeiro plano e o Condomínio Projeto Viver ao fundo. Ao lado direito está o Parque Belém.



Fonte: trabalho de campo

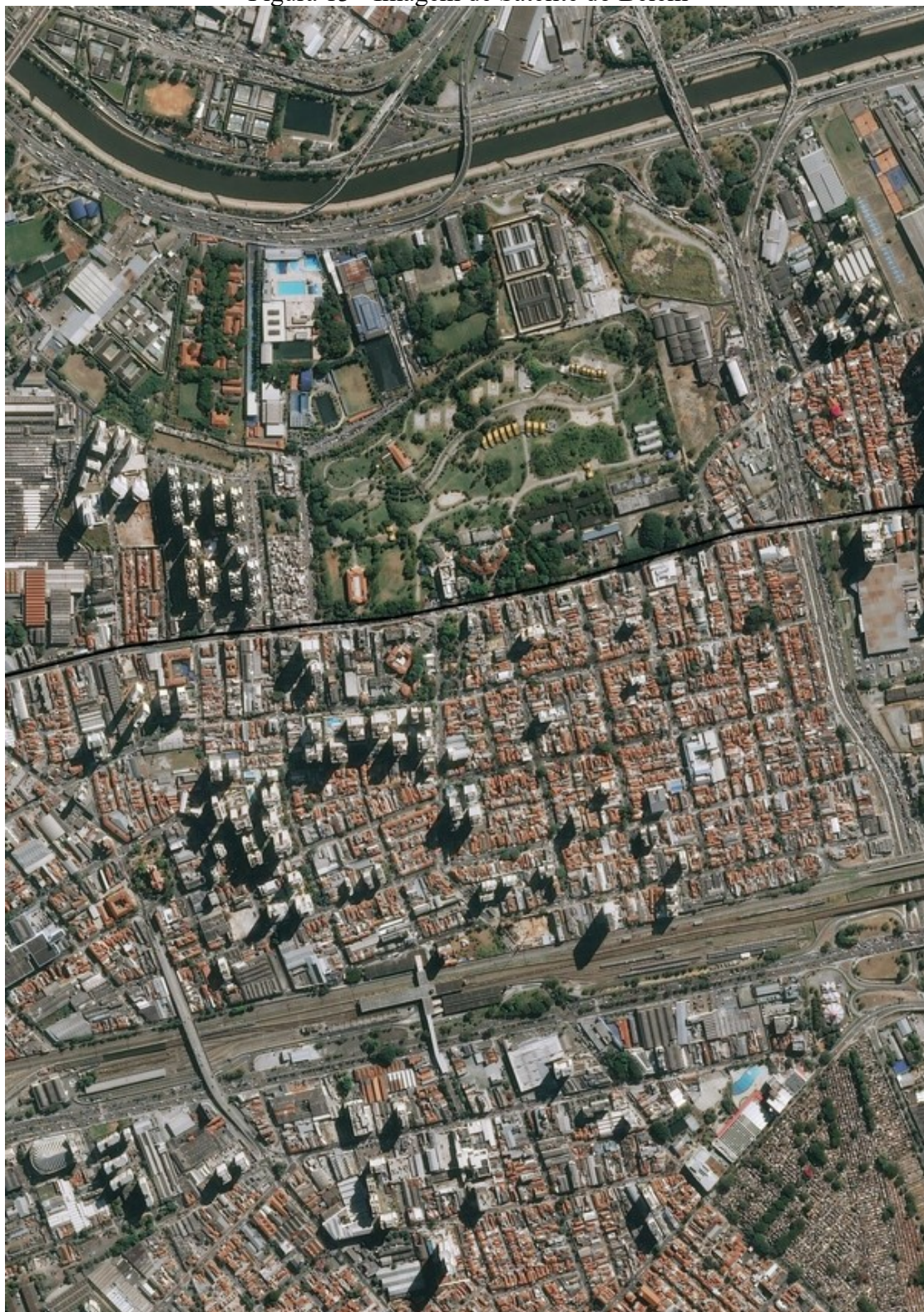
Ao se chegar ao Parque Belém a avenida passa então a ser dinamizada pelo núcleo residencial do Belém. Nesta parte surgem uma série de serviços públicos e privados como: Hospital Maternidade Leonor Mendes Barros, Hospital Santa Virgínia, Posto de Bombeiros Belém, ETEC Parque Belém, 81º Distrito Policial, restaurantes, pequenas oficinas, casas de show, entre muitos outros serviços.

Este núcleo se estende de maneira mais ampla desde as proximidades da Paróquia São José do Belém, um antigo centro durante o período industrial como cita Andrade (2004), e da estação Belém do Metro, seguindo através da área ao sul da Celso Garcia até encontrar a avenida. Nela se destacam alguns antigos sobrados que se encontram ora funcionalizados por algum serviço ou comércio – normalmente voltados a atender a população próxima da região, como pequenas escolas, creches, salões de beleza, casas de show, etc – ora como moradias.

Outro marco importante dessa parte da avenida se encontra na Praça Major Guilherme Rudge. Nesta praça, bem em frente ao Hospital Maternidade Leonor Mendes Barros, há um

pequeno monumento dedicado a Afonso Celso Garcia da Luz, jornalista que dá o nome a avenida.

Figura 13 - Imagem de Satélite do Belém



Fonte: Google Earth

Ao se aproximar da avenida Salim Farah Maluf a avenida sofre mais uma transição, essa mais rápida e marcada na paisagem. Ao leste pequenas residências, em sua imensa maioria casas pequenas, ganham predominância, sendo que apenas na Salim Farah Maluf, por conta de sua dinâmica mais parecida com uma via expressa, há também uma loja de construção e um posto.

Do outro lado, mais perto do Tatuapé há uma série de grandes estruturas, um antigo terreno da Light, três escolas públicas, um Supermercado Carrefour e dois grandes empreendimentos imobiliários novos (o Axis Business Tower).

Figura 14 - Fotografia do monumento a Celso Garcia



Fonte: trabalho e campo

Ao se atravessar a Salim Farah Maluf pelo viaduto Antônio de Paiva Monteiro, pelo qual passa a linha de metro e da CPTM, é possível se ter uma visão mais ampla sobre essa fronteira que marca a passagem do Belém e do Tatuapé, como a foto abaixo mostra. A partir

dessa perspectiva mais ampla é possível ver a diferença na verticalização dos dois bairros, sendo o Tatuapé evidentemente um local com uma outra forma de ocupação.

Figura 15 - Fotografias da passagem pela avenida Salim Farah Maluf



Fonte: trabalho de campo

Seguindo poucos metros após a travessia da avenida Salim Farah Maluf pela linha do metro se chega ao Shopping Metrô Boulevard Tatuapé e a estação Tatuapé do Metro e da CPTM. Essas duas estruturas acabam criando um centro comercial capaz de polarizar uma parte significativa do consumo e dos fluxos pela zona leste de São Paulo, servindo como um importante local de encontro.

Na Celso Garcia é possível observar tanto usos ligados a estação Tatuapé, com a consolidação de uma zona de serviços e comércios como restaurantes, concerto de equipamentos eletrônicos e outros tipos de serviços em prédios mistos, pequenas escolas de bairro, bancos e mercados em prédios mais novos, como também grandes torres residenciais que se espalham pela área.

Essa parte fica especialmente evidente ao se passar pela rua Tuiuti, que liga a avenida a estação Tatuapé e a Marginal Tietê. Na estação essa travessa da Celso Garcia tem diversos comércios ligados a restaurantes e outras finalidades, contudo ao atravessar a avenida Celso Garcia e se aproximar do Tietê ela passa a ser ocupada por torres residenciais de alto padrão, o Parque do Piqueri e alguns pequenos sobrados antigos como é possível ver na fotografia abaixo.

Essa paisagem se estende ao longo da Celso Garcia basicamente até a Penha, dividindo antigas construções, serviços, comércios e principalmente vários núcleos residenciais, variando segundo a proximidade da Marginal, da linha do Metro e de outros marcos na avenida como praças, igrejas e parques públicos.

Figura 16 - Fotografia das casas antigas presentes na rua Tuiuti



Fonte: trabalho de campo.

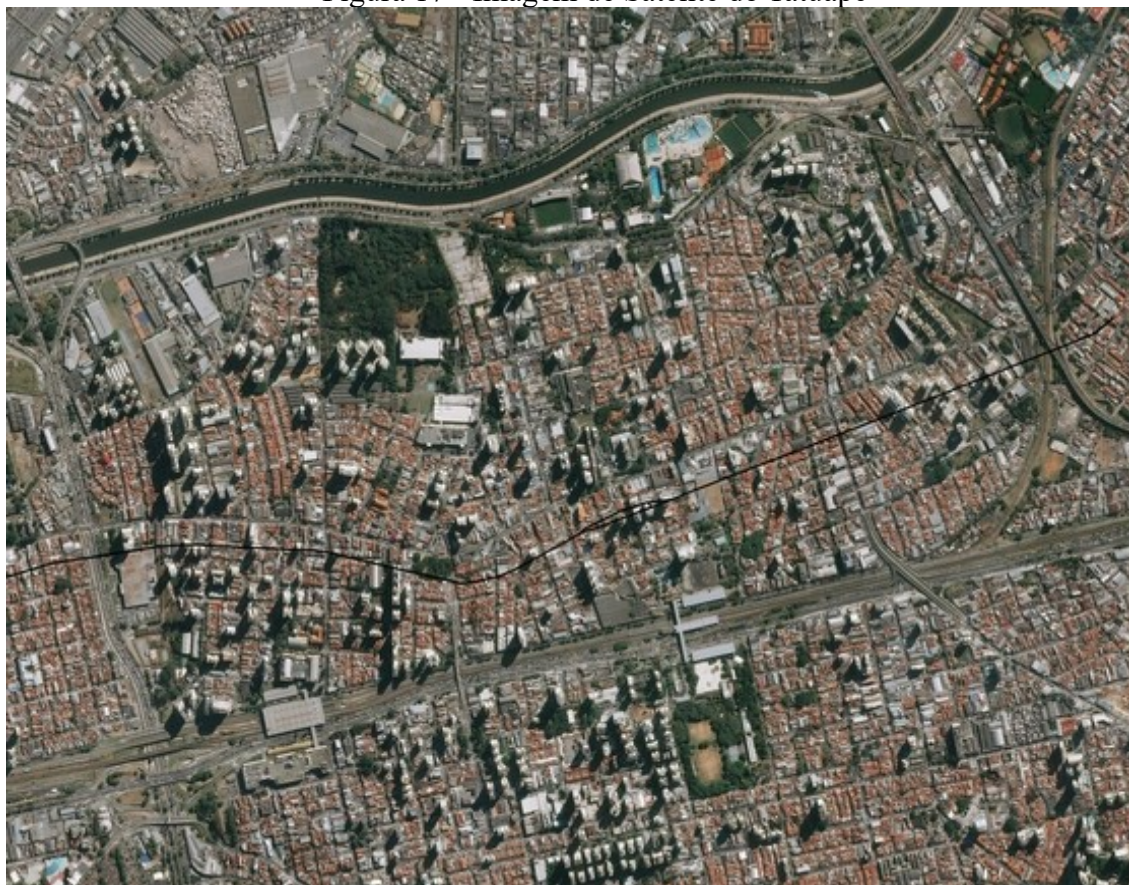
Ainda assim cabe destacar algumas pequenas divisões nessa área residencial do Tatuapé. Ao se passar da rua Tuiuti e se aproximar da área da estação Carrão do Metrô há uma nova área com serviços públicos, como o Hospital Municipal do Tatuapé, as bibliotecas Hans Christian Andersen e Cassiano Ricardo, praça José Moreno e um pequeno centro em torno de uma área verde no meio da Celso Garcia.

Nesta parte da avenida estão os poucos locais de todo trajeto onde é possível se sentar e tomar ar para continuar a caminhada, algo que apesar de não ser tão importante na conjuntura urbana é um fator interessante de se observar. Esse fato tem uma influência grande na paisagem, tanto pela maior circulação de pedestres, mas também da presença de moradores de rua, que apesar de não serem em grande número, também conseguem se utilizar desses espaços na busca por um local de descanso.

Nas proximidades da avenida a presença de uma pequena praça ao lado da Universidade Paulista, perto da linha da estação Carrão, compõe um outro centro residencial; e ao norte, mais próximo ao Tietê, a paisagem é marcada pelo Parque São Jorge, algumas

terrenos abandonados, provavelmente marcas do período industrial, e uma outra zona residencial em volta da Paróquia São José do Maranhão.

Figura 17 - Imagem de Satélite do Tatuapé



Fonte: Google Earth

Conforme aproxima-se da Penha a linha da CPTM, o córrego Aricanduva e a Marginal Tietê formam uma última “fronteira” que delimita o fim da avenida Celso Garcia. Conforme ela se aproxima do seu término a vista da Capela da Penha, seu destino original quando Estrada da Penha, a paisagem começa a se transformar. Os prédios começam a aparecer mais degradados, algumas ruas começam a se tornar extremamente vazias, alguns cortiços voltam a aparecer na avenida, demarcando essa passagem da predominância residencial do Tatuapé com a área mais comercial da Penha.

Contudo mesmo com esse sentimento de abandono desta área, há também alguns sinais de mudança, com alguns empreendimentos imobiliários ainda em fase de implantação. Ao se caminhar por essa área parece ser seguro dizer que há um novo aquecimento do mercado imobiliário decorrente do crescimento do Tatuapé, apresentando similaridades de tamanho e forma com várias torres de apartamentos poucos quarteirões antes.

Figura 18 - Fotografia da Igreja da Penha vista da Celso Garcia



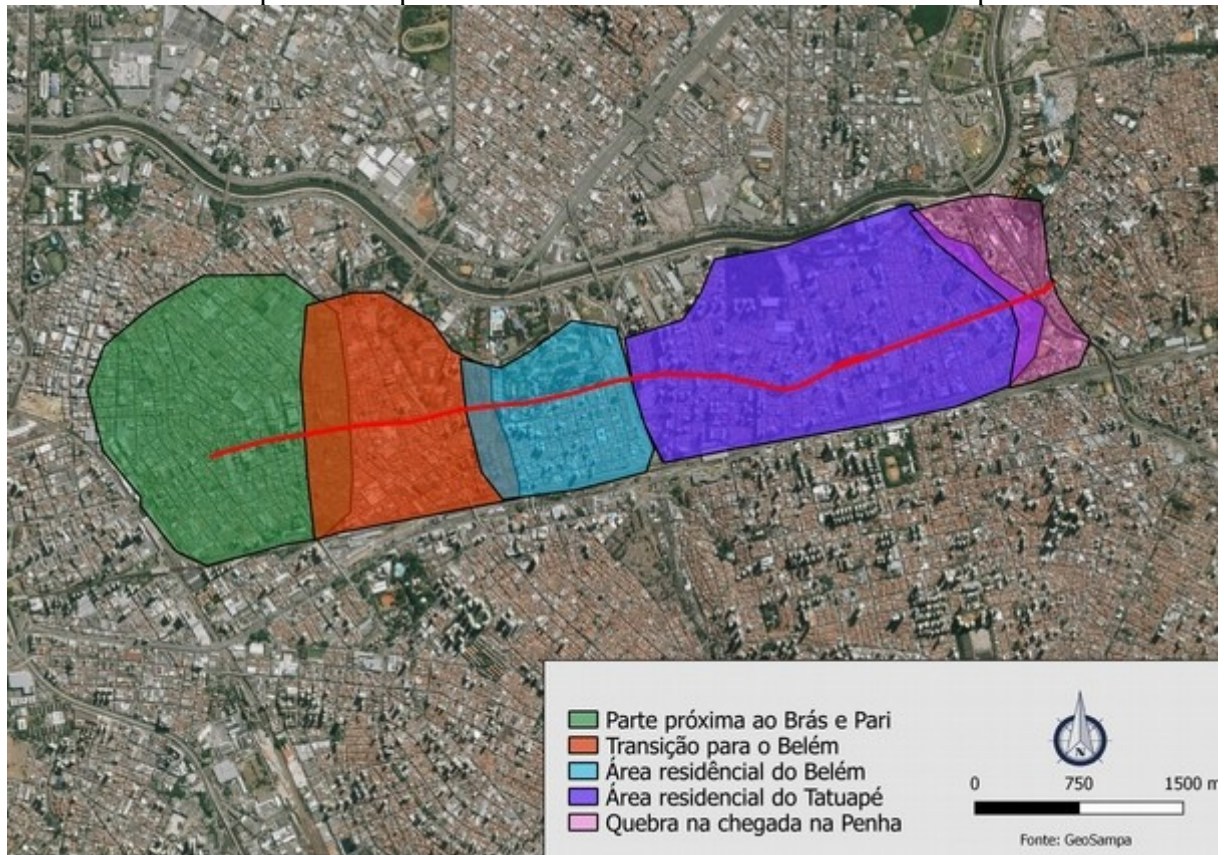
Fonte: trabalho de campo

Mesmo com esses novos projetos sendo implementados nesta parte da avenida, principalmente nas proximidades do cruzamento de grandes infraestruturas viárias como a linha da CPTM, o Viaduto Eng. Aberto Bafra e o córrego Aricanduva forma uma ruptura muito evidente na paisagem, sendo que ao lado da Celso Garcia nenhum imóvel estava ocupado.

No cruzamento da Avenida Aricanduva com a Celso Garcia há 10º Distrito Policial e o Terminal de Ônibus Aricanduva, e ao se atravessar essa parte e finalmente chegar a Penha se encontra um pequeno centro comercial com lanchonetes, bancos, escolas e uma pequena praça.

Como proposta para sintetizar as transformações presentes no percurso da avenida Celso Garcia fora elaborado um mapa que a divide em cinco áreas diferentes: a área mais próxima ao Brás, uma faixa de transição entre o Brás e o Belém, a área residencial do Belém, a área residencial do Tatuapé, e uma quebra com a chegada na Penha.

Mapa 17 - Mapa das áreas identificadas no trabalho de campo



Elaborado pelo autor

Esta divisão proposta da avenida não deve ser entendida como uma ruptura absoluta entre partes facilmente distinguíveis da avenida. Elas são mais uma tentativa de representar cartograficamente alguns padrões na paisagem possíveis de serem identificados no trabalho de campo.

Tomados individualmente eles representam algumas tendências nos usos e na dinâmica local na avenida, e observando o contato entre as áreas é possível haver tanto um caso de sobreposição em faixas nas quais é impossível distinguir entre uma área e outra, como também uma ruptura mais sólida como no cruzamento com a avenida Salim Farah Maluf e na chegada da Penha.

Por fim cabe notar que este mapa não é conclusivo, mas na realidade representa um caminho aberto para futuras análises que busquem notar a relação entre o espaço da cidade e a área da Avenida Celso Garcia, sendo ao mesmo tempo uma reflexão acerca do trajeto da avenida ao mesmo tempo que representa parte relevante da sua materialidade e dinâmica atual.

Figura 19 - Fotografia da avenida Aricanduva e o fim da Avenida Celso Garcia



Fonte: trabalho de campo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi descrito na introdução, a presente monografia tem como objetivo fundamental analisar a relação entre a avenida Celso Garcia e a cidade de São Paulo, trazendo à tona durante este estudo de caso alguns fundamentos para se discutir a relação entre a cidade e a rua, ou ainda, a dialética entre totalidade e lugar.

Através da periodização da avenida Celso Garcia foi possível compreender mais a fundo a formação socioespacial de São Paulo, bem como sua relação com a Celso Garcia nesse processo. Seja no caso da Estrada da Penha durante o Período Colonial, sendo fruto do crescimento da economia colonial no sudeste e dos seus reflexos na cidade; no período industrial, como processo ligado a chegada do transporte ferroviário; ou no Período Metropolitano, com o crescimento do rodoviarismo, a Celso Garcia perseguiu/persegue e guiou/guia São Paulo na sua história.

Tabela 2 - Quadro resumido da periodização da avenida e da cidade.

	Marco principal para o início do período	Relação entre a avenida e a cidade	Usos na área da Celso Garcia
Período Colonial	Crescimento de São Paulo dentro do empreendimento colonial e criação de uma rede de caminhos com núcleos coloniais próximos no início do século XVIII	A Estrada da Penha se localizava basicamente fora da cidade, servindo como uma conexão entre a cidade e outros núcleos coloniais	Nas pontas da avenida há algumas estruturas para sustentar a circulação de mercadorias e sendo seu percurso ocupado por grandes propriedades rurais, normalmente ligadas as elites.
Período Industrial	Construção da ferrovia São Paulo Railway Company e da Estação do Brás em 1868	Avenida interliga a cidade com os bairros operários além-Tamanduateí, sendo também uma das principais ligações internas no bairro, se tornando um locus da vida cultural migrante que se concentrava nele.	A avenida torna-se um eixo do crescimento industrial, crescendo o uso residencial. Ambos processo acabam alavancando um crescimento nos serviços da região, do qual se destacam os empreendimentos culturais como teatros e cinemas.
Período Metropolitano	Construção de novas infraestruturas viárias como av. Alcântara Machado (1957) e a retirada dos bondes em 1968	A via liga-se ao sistema rodoviário da cidade, tornando-se mais uma via dentro de uma série de novas ligações entre o centro e a periferia na zona leste.	Através da fragmentação do espaço urbano causada pela formação da metrópole a avenida tem seu território novamente fragmentado, passando a compor áreas mais residenciais e comerciais e outras mais industriais e comerciais.

Elaborado pelo autor

Esta proposta de periodização da avenida Celso Garcia desenvolvida nos primeiros dois capítulos da monografia, apesar de coerente com o levantamento documental e bibliográfico, ainda contém diversas lacunas, sendo necessário trabalhar com mais elementos em futuros trabalhos para dar mais detalhes a essa história.

Por conta das necessidades de isolamento social não foi possível trabalhar com a memória de moradores da avenida, algo que poderia contribuir com ainda mais detalhes para a análise, especialmente no período industrial.

Além disso cabe também pensar outros aspectos fundamentais da história da avenida, como a cultura e a ação dos trabalhadores por exemplo, elementos que apareceram muito pouco durante a escrita mas que tiveram um peso significativo na formação da Celso Garcia.

A partir dos dados socioespaciais da atualidade da avenida e do trabalho de campo também foi possível chegar a algumas conceituações importantes. A área próxima à avenida atualmente é uma pequena parte da metrópole corporativa fragmentada definida por Santos (2009), com seu espaço se dividindo em uma área mais comercial perto do Brás e um núcleo residencial no Tatuapé, com uma transição que ocupa o Belém.

A avenida enquanto um eixo importante da circulação de automóveis e pedestres na região representa um corte transversal da passagem do centro da cidade para sua periferia próxima no sentido leste.

Em especial através das observações proporcionadas pelo trabalho de campo foi possível ter uma outra perspectiva acerca de questões surgidas na periodização. Em relação ao rodoviarismo, por exemplo, ficou bem mais evidente o impacto das infraestruturas viárias no espaço e no cotidiano da avenida.

Cada vez mais, novas avenidas rasgam o tecido urbano para permitir o afluxo de um número sempre crescente de carros particulares e, com sua construção, quarteirões inteiros são derrubados e com eles áreas públicas. Tal processo gera modificações profundas na vida cotidiana, pelas mudanças que são impostas aos trajetos, ao ritmo dos passos, às possibilidades do encontro e do acaso. Nesse processo, se diluem ou se destroem os referenciais urbanos indispensáveis à manutenção da identidade entre o cidadão e a cidade, cada vez mais marcados por uma relação espaço-temporal dominada pela mercadoria. Com a diminuição/normatização dos espaços públicos, o uso do espaço para o lazer tende a se transfigurar numa atividade paga. Com isso, presenciam-se profundas mudanças que influenciam as práticas socioespaciais. (CARLOS 2019, p.181 e 182)

A área próxima da avenida Celso Garcia acompanhou o processo descrito por Carlos (2019) durante sua modernização, sendo que no presente esse processo se encontra ampliado e acelerado, implicando tanto as formas arquitetônicas presentes nas edificações que compõe

a paisagem, mas principalmente nos ritmos diferentes que conceituam cada uma das fragmentações que formam o espaço da avenida e apontam o seu futuro.

Tendo a especulação imobiliária como uma lei fundamental do mercado de terras e o neoliberalismo globalizado como atual modo de produção, a avenida não é uma regra fora da cidade mas sim sua contradição interna, fruto direto de sua formação socioespacial e suas constantes modernizações e também um processo com determinações próprias.

A avenida enquanto um lugar na cidade também implica sua própria razão, formas e dinâmicas específicas a sua área que permitem compreender como a situação atual da avenida se interliga com a totalidade, seja em cooperação com o todo ou como uma ruptura ou um entrave.

Assim através do trabalho de campo foi possível compreender o que Santos (2014b) quis dizer ao afirmar que: “No lugar, estamos condenados a conhecer o mundo pelo o que ele já é, mas, também pelo que ainda não é. O futuro, e não o passado torna-se a nossa âncora.”

A avenida representa neste sentido um marco da presente condição da cidade, uma área que compõe suas fragmentações, mas também sua condição prática, empírica, que dá sentido, ainda que parcialmente, a vida urbana. Essa perspectiva que parte do lugar permite tanto analisar os elementos que definem o presente como também as condições para sua superação, os caminhos do presente que estão sendo tomados para desenhar o amanhã.

Contudo não é possível chegar a uma visão bem definida do que é a situação da avenida e muito menos sobre o seu futuro. Como tenta sintetizar o mapa 17, a avenida se encontra dividida entre algumas áreas, mas ainda falta uma compreensão mais profunda da dimensão mais cotidiana do que representam as mudanças na paisagem da Celso Garcia.

Relacionar cotidiano e lugar é envolver as relações próximas, ordinárias, singulares à mundialidade. A vida cotidiana, mais íntima, ao mesmo tempo, situa seu lugar na sociedade global. Pela mediação do cotidiano no lugar, somos levados dos fatos particulares à sociedade global. (DAMIANI 2019, p.164)

Por conta da dificuldade de entrar em contato com a vida cotidiana da avenida, impactada profundamente pela quarentena e outras medidas decorrentes da pandemia de Covid 19, não foi possível trabalhar mais com o cotidiano vivido na Celso Garcia, algo que deverá aparecer em futuros trabalhos que pretendemos realizar.

Por fim, observando a presente monografia em sua totalidade, é necessário assinalar a importância que a dialética entre a rua e a cidade tem na compreensão empírica da vida urbana e nas suas consequências na práxis política do cidadão na cidade. Para dar conta dos

graves problemas sociais que assolam o atual momento histórico do país é fundamental não perder de vista nem o todo e nem suas partes, sendo a análise da rua na cidade uma excelente forma de tentar realizar essa síntese.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Margarida Maria de. Industrialização urbanização e vida de bairro na São Paulo Além-Tamanduateí. Geografias de São Paulo, v. 1, p. 171-193, 2004.

ANTUNES, Alessandra Martins. A rede ferroviária e a urbanização da freguesia do Brás: estudo onomástico contrastivo. 2007. Tese (Doutorado em Semiótica e Linguística Geral) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007

AZEVEDO, Aroldo de; Associação dos Geógrafos Brasileiros. A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana vol.1 – 4. 1958. Ed. Nacional. São Paulo

AZEVEDO, Aroldo de. Subúrbios Orientais de São Paulo. São Paulo Editora S.A., 1945

BORIOLA, Bruno Laginhas; QUEIROGA, Eugenio Fernandes. A porteira do Brás o caminho do rio. Uma proposta de desenho urbano na Celso Garcia. [S.l: s.n.], 2019.

BESSA, Gabriel. O Circuito Inferior na Metrópole Corporativa: O caso da Feira da Madrugada nos distritos Brás e Pari. Trabalho de graduação individual (TGI) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O CONSUMO DO ESPAÇO. IN: CARLOS, A.F.A. (ORG.) Novos Caminhos da Geografia. São Paulo, ed. Contexto, 6ª edição, 2012.

DAMIANI, Amélia L. O Lugar e a Produção do Cotidiano. IN: CARLOS, A.F.A. (ORG.) Novos Caminhos da Geografia. São Paulo, ed. Contexto, 6ª edição, 2012.

FRANCISCONE, Lea. TRABALHO E INDÚSTRIA EM SÃO PAULO. Geografias de São Paulo, v. 1, p. 115-131, 2004.

KUVASNEY, Eliane. Os mapas como "operadores espaciais" na construção da cidade de São Paulo do início do século XX. Rev. Inst. Estud. Bras. [online]. 2016, n.64, pp.167-182

MARTIN, André Roberto. A permanência da deterioração urbana como Processo: o caso do bairro do Brás em São Paulo. Geografias de São Paulo, v. 1, p. 193-213, 2004.

MARX, Murillo. Nosso Chão: do Sagrado ao Profano, São Paulo: Edusp, 1989.

PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX: São Paulo transforma-se em metrópole industrial. Revista de História, São Paulo, v. 6, n. ja/jun 1955, p. 127-170, 1955.

REIS, Philippe Arthur dos. O fio e os rastros da moda: comércio e sociabilidade em São Paulo no começo do século XX. An. mus. paul., São Paulo, v. 26, e 26, 2018.

SANTOS, Carlos José Ferreira dos. Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza, 1890-1915. Annablue. 2003

SANTOS, Milton. Metamorfose do Espaço Habitado. São Paulo: Edusp, 2014a.

- SANTOS, Milton. Da Totalidade ao Lugar. São Paulo: Edusp, 2014b.
- SANTOS, Milton. Metrópole Corporativa Fragmentada. São Paulo: Edusp, 2009.
- SANTOS, Milton. Pobreza Urbana. São Paulo: Edusp, 2013.
- SANTOS, Milton. Por uma Economia Política da Cidade. São Paulo: Edusp, 2012.
- SANTOS, Milton. Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2011.
- SÃO PAULO (Município). Lei n. 16.050, 30 de junho de 2014. Plano Diretor Estratégico. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2014.
- SÃO PAULO (Município). Lei n. 16.402, 22 de março de 2016. Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2016.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Meandros dos rios nos meandros do poder: Tiete e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. 1987. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987
- SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Território e Lugar na Metrópole. Geografias de São Paulo, v. 2, p. 21-51, 2004.
- SILVA, Janice Theodoro da. São Paulo 1554 – 1880: discurso ideológico e organização espacial. São Paulo: Editora Moderna, 1984.
- TORRES, Maria Celestina Mendes Torres. O bairro do Brás. Série História dos Bairros de São Paulo. Departamento de Cultura. São Paulo: Gráficas Bisordi S.A., 1968.