

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Raphael Giovannoni

**Transformações de uso e ocupação do bairro Ipiranga em São Paulo: uma análise da
tendência da substituição de áreas industriais ociosas pela verticalização de condomínios
residenciais.**

São Paulo

2017

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

Raphael Giovannoni

**Transformações de uso e ocupação do bairro Ipiranga em São Paulo: uma análise da
tendência da substituição de áreas industriais ociosas pela verticalização de condomínios
residenciais.**

Dissertação apresentada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC SP, junto ao Programa de Estudos Pos Graduada em Ciências Sociais, para obtenção de título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientadora; Professora Dra. Maura Pardini Bicudo Veras

São Paulo

2017

AGRADECIMENTOS

Ao programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo SP e a todos os professores que contribuíram para os meus estudos.

Orientadora, professora Maura Pardini Bicudo Vêras, minha gratidão por ter aceitado o desafio de orientar-me e conduzir-me de forma maravilhosa com toda sabedoria, experiência e claro, muita paciência.

Meu professor e amigo Rafael Araújo que iniciou as orientações e acima de tudo, acreditou nas minhas ambições de pesquisa. Um exemplo de mestre educador e grande motivador.

Ao CNPq que concedeu bolsa de estudos, sem este auxílio não seria capaz de produzir este trabalho. Agradeço imensamente pela rica oportunidade de ter sido bolsista, o resultado dessa concessão é este trabalho - dissertação de mestrado juntamente com um grande enriquecimento acadêmico.

Ao meu colega Marco Davi que gentilmente me ajudou em um momento de desespero, pacientemente me orientou e fortaleceu os ânimos para continuar a pesquisa.

Ao meu colega de graduação Anderson Medeiros com quem eu sempre conversei sobre as complexidades da pesquisa, sempre pronto a ouvir e sabiamente ajudar-me com novos pensamentos.

Aos meus familiares que mesmo distantes, não deixaram de transmitir positividade e confiança nos meus esforços. Minha mãe de coração Marcia Bernini e a todos os meus irmãos.

Minha noiva Pamela Gimenes que em todos os momentos esteve ao meu lado, passou por muitas aflições vendo os desafios que estavam a minha frente. Foi minha grande amiga, orientadora e motivadora, obrigado por ter confiado em mim.

Ao meu pai Marcelo Giovannoni e minha mãe Carla Bahls a quem dedico este trabalho.

RESUMO

GIOVANNONI, R. Transformações de uso e ocupação do bairro Ipiranga em São Paulo: uma análise da tendência da substituição de áreas industriais ociosas pela verticalização de condomínios residenciais. Dissertação de Mestrado – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC SP. 2017.

A influência da burguesia, em especial no que tange ao capital financeiro e imobiliário, nas ações de Estado, são algo determinante nos desequilíbrios de uma cidade. Tais influências, são capazes de determinar como a cidade utilizará seus espaços com propósito de atender todas as demandas e interesses econômicos, portanto, o objetivo da pesquisa foi identificar historicamente, como a cidade de São Paulo fez uso dos espaços no momento de transição econômica – cafeicultura – indústria capitalista – no crescimento da cidade e nos investimentos em infraestrutura urbana. O bairro Ipiranga conhecido pelo lugar onde o “Grito de Independência” foi proclamado, traz em sua história, as intensas transições socioeconômicas, ocupação e revalorização do solo, seja no momento da expansão industrial como no crescimento significativo do mercado imobiliário se comparado os indicadores das últimas décadas. A pesquisa identificou que, os espaços utilizados por antigas fábricas do século XX, foram transformadas em condomínios de moradia vertical, tendo como premissa, atender uma parcela da população de renda média alta, desprezando assim, qualquer indicador que aponta o déficit de moradias para população de baixa renda. Portanto, foi possível observar os aspectos gentrificativos no bairro, com forte tendência de aumentar nos próximos anos, considerando principalmente o fato que, no bairro há um grande investimento naquilo que mais atrai as pessoas interessadas em adquirir um novo imóvel – transporte urbano de qualidade - e na cidade de São Paulo, o metrô traz um diferencial e intervém de forma significativa nos investimentos do mercado imobiliário carregando consigo todas as transformações de uso e ocupação dos espaços da cidade. Assim, foram realizadas pesquisas com moradores do bairro e utilizados indicadores sociais e bibliografia que pudessem auxiliar na compreensão dos fenômenos socioeconômicos e dos fatores que promovem a gentrificação.

Palavras-chave: Gentrificação, Ipiranga, Industrialização, Urbanização.

ABSTRACT

GIOVANNONI, R. Transformations of use and occupation of the Ipiranga neighborhood in São Paulo: an analysis of the tendency of the replacement of idle industrial areas by the verticalization of residential condominiums. Master's Dissertation - Pontifical Catholic University of São Paulo PUC SP. 2017.

The influence of the bourgeoisie, especially with regard to financial and real estate capital, in state actions, are a determining factor in the imbalances of a city. These influences are capable of determining how the city will use its spaces to meet all the demands and economic interests, therefore, the objective of the research was to identify historically, how the city of São Paulo made use of spaces at the time of economic transition - Coffee industry - capitalist industry - in the growth of the city and in investments in urban infrastructure. The Ipiranga neighborhood known for the place where the "Grito de Independência" was proclaimed, brings in its history the intense socioeconomic transitions, occupation and revaluation of the soil, both at the time of industrial expansion and in the significant growth of the real estate market, when compared to the indicators of the Decades. The research identified that the spaces used by old factories of the twentieth century were transformed into condominiums of vertical housing, with the premise of serving a portion of the population with a high average income, thus neglecting any indicator that indicates the housing deficit for the population of low income. Therefore, it was possible to observe the gentrification aspects in the neighborhood, with a strong tendency to increase in the next years, considering mainly the fact that, in the neighborhood there is a great investment in what most attracts the people interested in acquiring a new property - urban transport of quality - And in the city of São Paulo, the subway brings a differential and plays a significant role in the real estate investment, carrying with it all the transformations of use and occupation of the city's spaces. Thus, surveys were carried out with residents of the neighborhood and social indicators and bibliography were used that could help in understanding the socioeconomic phenomena and the factors that promote gentrification.

Key words: Gentrification, Ipiranga, Industrialization, Urbanization.

Sumário

| | |
|---|-----------|
| INTRODUÇÃO | 7 |
| CAPÍTULO I | 14 |
| A CIDADE DE SÃO PAULO E A REPÚBLICA | 14 |
| 1.1 As novas estruturas rumo a industrialização na cidade de São Paulo | 14 |
| 1.2 O comércio do café gera a indústria | 19 |
| 1.3 A importância dos imigrantes na cidade de São Paulo | 23 |
| Fator predominante no crescimento socioeconômico | 23 |
| 1.4 A expansão econômica e industrial na cidade de São Paulo..... | 26 |
| Ocupação e uso do solo na cidade capitalista | 26 |
| CAPÍTULO II..... | 33 |
| O BAIRRO IPIRANGA..... | 33 |
| 2.1 História e influências econômicas e políticas | 33 |
| 2.2 Urbanização do bairro Ipiranga e expansão industrial | 37 |
| CAPÍTULO III..... | 45 |
| AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO NO BAIRRO IPIRANGA | 45 |
| 3.1 A cidade e seus espaços de confluência..... | 45 |
| 3.2 As transformações do espaço no século XXI: | 48 |
| Gentrificação no bairro Ipiranga..... | 48 |
| 3.3 A importância do metrô no bairro Ipiranga..... | 55 |
| 3.4 Adensamento e transformações espaciais no bairro Ipiranga | 58 |
| O poder dos empreendimentos imobiliários | 58 |
| ANEXO | 68 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 70 |
| APÊNDICES..... | 73 |
| APÊNDICE I: TRANSCRIÇÃO ENTREVISTAS | 73 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 85 |

INTRODUÇÃO

Com objetivo de resgatar a história do bairro Ipiranga na cidade de São Paulo, entendendo-a como representativa da urbanização capitalista em curso e de acompanhar as transformações de uso – de bairro industrial para moradia vertical gentrificada, a presente dissertação buscou compreender os fenômenos que ocorreram ao longo da história nos processos de ocupação e uso do solo na cidade de São Paulo e, especificamente, como se deram essas transformações no bairro Ipiranga. Um dos elementos que tomamos como referência para o referido estudo é compreender os fenômenos que ocorreram ao longo da história nos processos de ocupação e uso do solo na cidade de São Paulo e, especificamente, como refletiram essas transformações no bairro Ipiranga. Pela seleção de um empreendimento verticalizado (Condomínio Plaza Mayor Ipiranga), procurou-se identificar se, o tipo de moradia direcionada para um consumidor de renda mais elevada, pode ser considerada uma tendência à gentrificação desses espaços. Nosso foco de observação e estudo está na área denominada como IP ZM-3b/01 que significa, de acordo com a Subprefeitura Regional do Ipiranga, “Zona Mista com densidade demográfica e construtiva alta” essa zona abrange o seguinte perímetro: começa na junção da Avenida Teresa Cristina com Rua Hipólito Soares, segue pela Rua Hipólito Soares, Avenida do Estado, Rua Manifesto, Rua Brigadeiro Jordão, Rua Bom Pastor, Rua Oliveira Alves, Rua Costa Aguiar, Avenida Teresa Cristina, até o ponto inicial.

Toda cidade utiliza-se de um espaço físico para existir? e é deste espaço que forças ideológicas e principalmente, forças capitalistas se apropriam para extrair riqueza. No ambiente constituído pela cidade capitalista desenvolvem-se novas relações sociais e é através dessas relações que os espaços da cidade vão adquirindo novos valores simbólicos. A cidade de São Paulo é repleta de valores simbólicos. Valores individuais ou coletivos para a rua onde moram, para região onde trabalham, ao parque da cidade onde se sociabilizam, enfim, cada um atribui seu valor e importância ao seu espaço.

Realidade complexa e dinâmica, as cidades ganham inteligibilidade quando consideradas em suas múltiplas dimensões: podemos compreendê-las como um artefato material, mas devemos pensa-las também como um campo de forças e como um campo de significações. Como artefato, através de seus padrões geográficos e configurações topográficas, as cidades se expressam como formas fabricadas e socialmente apropriadas. Tais formas, produzidas por sua vez no interior de relações de tensão e conflito, exprimem articulações de naturezas diversas: territorial, econômica, política, social e cultural. Contudo, além de serem um artefato socialmente produzido num campo de forças, as cidades não deixam de ser imagem e representação geradas por

práticas que dão forma e função ao espaço, alimentando em contrapartida as próprias práticas. (CASTRO, 2013, p.13)

Partiremos do pressuposto que, o espaço da cidade constituído historicamente dentro de um processo de transformações ideológicas e de interesses econômicos, se torna mercadoria que, permite nestas condições capitalistas uma reanálise aos conceitos que entendemos como “produto do trabalho humano”. O espaço em si, torna-se uma mercadoria que, recebe das forças do capital um valor de uso/valor de troca que é determinado por um sistema econômico que estabelece não só padrões estéticos a um determinado espaço como, impõem um padrão socioeconômico para toda uma região. Neste caso é exatamente isso que pretendemos analisar se ocorreu no bairro Ipiranga, tendo em vista que, historicamente o bairro foi afetado pelas fases de interesse econômico cafeeiro e posteriormente industrial capitalista e tais interesses determinaram as estruturas sociais do bairro nos dias de hoje.

Em estudos sobre as áreas industriais na orla ferroviária da cidade de São Paulo, Vitale (2013), considerou o “valor” urbano ou imobiliário atribuído a estes espaços. Ela aponta como ocorreu a *obsolescência* de terras industriais nestes trechos, cita a “desvalorização” das terras industriais destacando a importância das ações governamentais, neste caso, o Estatuto da Cidade como um dos instrumentos que balizam as ações capitalistas para transformações destes espaços. A autora considera que ocorreu uma ruptura das antigas formas de ocupação do solo de uso industrial por um processo de desvalorização de uso destes espaços, o que a autora quer dizer é que, indústrias que não possuem mais interesse produtivo, geram a *obsolescência* do solo;

O significado de obsoleto aponta para um processo de ruptura (perda) do uso – função, usado tanto na qualificação de máquinas de produção, como no caso industrial, que após modernização industrial viraram ultrapassados em relação à introdução de novos modelos produtivos, quanto para as instalações fabris construídas, cujos espaços não correspondem mais as necessidades de produção avançadas. [...] o adjetivo obsoleto ao lote industrial evidencia o esvaziamento do uso enquanto valor (de uso do solo) e função que esta parcela urbana representa em relação ao sistema urbano. (VITALE, 2013, p.22)

Entendemos que, através de uma compreensão marxista dos conceitos de valor de uso/valor de troca e mais valia, não ocorreu uma ruptura nas formas de valorização e uso do solo, mas sim, um processo de reprodução iterativa do espaço, somado a outras influências, ou seja, do capital financeiro imobiliário. Se analisarmos o período do café no Brasil de 1889 a 1930 juntamente com as casas importadoras desta época, veremos que, tais forças formaram o sistema econômico que fundamentou as bases monetárias do Brasil e principalmente, da indústria paulista. Foi o café que permitiu a expansão comercial de serviços e novos produtos

de exportação e consecutivamente importações. Os fazendeiros donos de extensas terras e plantações de café, foram se adaptando a uma nova realidade espacial, social e obviamente, econômica. Os fenômenos causadores dessa metamorfose, sem rupturas com o *éthos* capitalista, fizeram com que a cidade adquirisse novos significados, novas relações sociais e principalmente revalorização dos espaços. Nos dias de hoje, grandes corporações focadas na expansão imobiliária possuem quase que de forma unanime a primazia ao uso do solo. Aqui destaca-se o poder do capital imobiliário na apropriação do solo como propriedade privada.

Outro estudo recente que podemos utilizar para compreensão do nosso estudo, foi *Transformações Urbanas e a Expansão Metroviária em São Paulo*¹. O autor aponta de forma tangível as ações do mercado imobiliário na obtenção de espaços estrategicamente “rentáveis” para construção de moradia vertical. Neste trabalho, Conceição conduz-nos a uma reflexão de como as forças do capital imobiliário atuam paralelamente e, algumas vezes em conjunto com o poder público, aqui, interessante observar, a relação público e privado na utilização do solo e consequentemente a estratificação social estrategicamente construída.

O que se deseja ilustrar é que os agentes imobiliários intensificarão a busca por regiões que possam tornar-se financeiramente mãos vantajosa com o decorrer do tempo, considerando-se o binômio: valor de compra *versus* valor de venda. Dessa estreita relação entre público e o privado, observa-se, por exemplo, a necessidade da intervenção do Estado na forma de “Operações Urbanas” declarando a necessidade de reordenação urbana, que se mostra sempre favorável aos interesses dos agentes imobiliários. O “vazamento” de informações privilegiadas, a esses agentes, quanto aos investimentos futuros em infraestrutura – aqui, trata-se da expansão de um sistema de transporte – que possam valorizar a terra, aliado ao desconhecimento, por parte dos proprietários ou arrendatários atuais da terra, faz a estratégia tornar-se extremamente tendencioso e vantajoso para os empreendedores imobiliários. (CONCEIÇÃO, 2012, p.87,88)

A autora Ângela Rösch Rodrigues (2009) pesquisou três grandes indústrias (Saint Gobain - antiga Vidraria Santa Marina, Companhia Goodyear do Brasil - antiga Fábrica Maria Zélia e a Companhia Melhoramentos de São Paulo) que tiveram significativa importância econômica e urbanística para a cidade de São Paulo no início das décadas de 1920, 1970 e 1980. Em seu artigo, ela observa o processo de industrialização como determinante na estruturação urbana da cidade e, identifica que a estrutura urbana “é um dos fatores que pode determinar ou não a permanência do setor industrial em determinadas áreas da cidade”, essa análise pode ser utilizada de forma a compreender que a cidade capitalista não é mais aquela que mantinha suas

¹ Tese de doutorado de José Garcia da Conceição, apresentada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, junto ao programa de Ciências Sociais em 2012.

estruturas em polos fabris, atualmente a “era das finanças” (ROLNIK, 2015), condiciona a cidade aos novos interesses do capitalista.

Estes três estudos pautados na observação do uso do solo pelo capital industrial e imobiliário, nos permitem compreender o que está por traz dessas ações comerciais e das transformações do uso do solo de industriais para residências ou outros segmentos. Os estudos demonstram que o espaço adquire novos valores de uso se considerado momentos anteriores da história, sendo assim, nossa hipótese é de que não houve rupturas no processo histórico de utilização e valorização dos espaços da cidade. O espaço da cidade altera-se decorrente os interesses econômicos, o que não muda sua natureza capitalista. Há, os que discordam dessa afirmação considerando unicamente as forças políticas e principalmente uma agenda de políticas públicas como responsável por determinar as estruturas da cidade e valorização dos espaços. Neste trabalho, não interpretaremos dessa forma singular, pois consideramos que as políticas públicas fornecem os respaldos necessários e muitas vezes incentivos para que o capital continue utilizando-se dos espaços da cidade explorando-os e tendo como premissa apenas seus interesses financeiros, neste caso, as políticas públicas trabalham de forma secundária aos interesses do capital.

Olhar uma foto e identificar traços de uma cidade não significa de fato que você esteja contemplando a cidade. Olhar uma rua, um prédio uma praça não permite entender o espaço urbano, mas se você olhar para todos os fragmentos de uma só vez, montando em sua mente a cidade real, perceberá como ela é complexa e repleta de significados e relações formando uma rede de conexões. Todos nós fazemos parte dessas conexões, eu e você vivemos nessa cidade e fazemos parte dela.

O olhar não sociológico interpretará a cidade de forma simplista, mas repleta de valores simbólicos. O indivíduo sedado pelo senso comum não verá pouco mais daquilo que o cerca, não estará claro aos seus olhos a cidade que ele mesmo ajuda a construir. O senso comum não faz as mesmas perguntas que os pesquisadores, pois não há interesse em conhecer a cidade e compreender sua estrutura funcional. Não se pergunta porque ontem um determinado espaço era vazio e “sem valor”, e hoje é ocupado por uma indústria e quando se percebe, pouco tempo depois, esse mesmo espaço dá lugar a um imenso prédio residencial.

A rápida expansão das cidades e dos cortiços, a imigração em massa, os deslocamentos populacionais, o rompimento dos costumes tradicionais e o resultante desnorteamento das pessoas envolvidas no processo de consumo e produção capitalistas, tudo isso, acontece na

cidade e pela cidade. Como diria Peter Berger (2011) “o sociólogo é uma pessoa que se ocupa de compreender a sociedade de uma maneira disciplinada; essa atividade tem uma natureza científica” sendo assim, devemos observar a cidade através dos referenciais metodológicos. Para esta pesquisa optamos por fazer uso dos conceitos marxistas, pois consideramos que a economia e as relações sociais que ela estabelece, têm papel fundamental nos processos de transformação dos espaços da cidade. Karl Marx identificou essas transformações como, resultado da força do capital. A divisão social do trabalho resultou em uma divisão de classe com nítidas singularidades.

No capitalismo, pois, a cidade aparece como historicamente indispensável para a acumulação. Aí encontram-se o trabalhador livre e disponível, as economias de aglomeração, o capital e seus proprietários que entrarão em relações sociais de produção e de troca tipicamente urbanas. (VÉRAS, 2000, p.38-39)

As transformações na cidade de São Paulo, final dos séculos XIX e início do século XX só foram capazes, devido a interferência do capital. São Paulo não estava isolada do mundo, obviamente, mas não era uma cidade ao ponto de ser comparada com Estados Unidos ou Inglaterra já que estes países possuíam outra realidade econômica e um modelo de cidade diferente de uma São Paulo ainda jovem. Mas um fenômeno chamado “economia cafeeira” permitiu que a cidade de São Paulo e o Brasil adquirissem uma relativa importância mundial. Muitos dos investimentos ligados à infraestrutura como, arquitetura, engenharia e ferrovia vieram de fora do país. O capital estrangeiro entendeu que o Brasil era um lugar onde se poderia acumular mais riqueza.

O fenômeno econômico cafeeiro só foi possível, devido as intensas transformações e eclosões industriais ocorridos principalmente na Europa. A cidade de São Paulo participou mesmo que indiretamente de uma fase importante na história da evolução capitalista, estamos nos referindo a um período de intensas transições mundiais, mas principalmente para o Brasil e para a cidade de São Paulo que começava a definir uma identidade urbana e moderna. (PRADO JUNIOR, 2000).

Desde o início de sua exploração colonial sendo apenas um vilarejo e conquistando lentamente sua importância como uma província, a cidade de São Paulo rompe de forma significativa seus traços arcaicos e coloniais, deixa de ser uma comunidade provinciana para transformar-se em espaço urbano e moderno. O que marca esse momento é a mudança do modelo político monárquico para a república – 1889 a 1930 conhecido como a Primeira República. (STANLEY, MORSE, 1971; DEAN 1969)

Este trabalho estará dividido em três partes. A primeira parte, faremos uma breve narrativa de fragmentos da história de São Paulo a partir de 1889 até 1930, este ensaio abordará as questões socioeconômicas do período citado, compreendendo o modo estrutural de como a cidade fez uso dos espaços decorrentes do avanço econômico. A segunda parte examinaremos o bairro Ipiranga como resultado do período em que a economia cafeeira, foi responsável pelo crescimento e expansão da cidade de São Paulo. A história do bairro, sua formação, e como o bairro foi lentamente inserido no tecido urbano até tornar-se um bairro industrial, acompanhando o processo da cidade. A terceira parte, ainda no bairro Ipiranga; fazemos uma discussão baseada em estudos recentes que abordam as transformações da metrópole e sobre tudo, dos espaços da cidade que se alteram decorrente os interesses econômicos. O espaço deixa de ser uma área predominantemente fabril para tornar-se um bairro de moradia vertical, comercialmente construído com propósitos claros de atender uma parcela da sociedade economicamente ativa e com poder de compra. Parte-se do pressuposto que, as fases de uso do solo no Ipiranga são resultado de um modelo de exploração capitalista “o espaço, portanto, torna-se, sob o capitalismo, uma mercadoria, como, em tese, todos os produtos do trabalho humano” (CARLOS, 2015). Estes espaços, valorizados pelo capital, não têm por objetivo, diminuir os indicadores de moradias precárias e irregulares, mas sim, valorizar gradativamente macrorregiões e buscar a rentabilidade e grandes lucros na venda desses empreendimentos, fazendo com que uma determinada área do bairro se torne gentrificada.

Para maior clareza da discussão aqui proposta, faremos uma breve análise histórica sobre a cidade de São Paulo iniciando pelo período de 1889 a 1930, período este conhecido como Primeira República. Para qualquer tipo de estudo relacionado a cidade de São Paulo é imprescindível compreender os fatores históricos que, ao longo do tempo, formaram as especificidades da capital paulista. Não estamos falando de qualquer “grande cidade”, mas sim a cidade de São Paulo como Metrópole. A geografia da cidade, os bairros com suas ruas e prédios que se transformaram ao longo de décadas, divisão de classes, a segregação racial e social, os cortiços e favelas, mobilidade urbana, etc. são fatores preponderantes mas, este trabalho não têm por pretensão abordar todas essas questões, independente disso, sabe-se que para compreender o espaço urbano, suas estruturas históricas não podem ser ignoradas, sendo assim, sempre que pertinente a esta pesquisa dedicaremos nossas observações para cada uma delas. Quando olhamos para a cidade e observamos o espaço urbano, composto por uma série de camadas construídas historicamente, é possível compreendermos muitas das deficiências de uma cidade como São Paulo e sociologicamente, analisá-las com intuito de entender que, tais

camadas não são frutos do acaso ou fenômenos biológicos, mas sim, questões que foram produzidas pela sociedade ao longo dos tempos, num processo de evoluções e reconstrução.

O referencial teórico utilizado nesta pesquisa considerado de matriz marxista, compreendendo a sociedade em classes e de que forma essas classes sociais ocupam os espaços da cidade capitalista. Portanto, o conceito de gentrificação permite interpretarmos os espaços da cidade bem como, as áreas de confluência e, principalmente, as “fronteiras” que são resultado da expansão econômica do capital. A cidade capitalista que tem em si a gênese da acumulação, gera o aumento dessas fronteiras quase que uma relação de causa e efeito, sendo assim, podemos perceber que em cada área há um estrato social predominante, seja ela rica ou pobre, fazendo com que os espaços da cidade que estão em constante transformação socioeconômica sejam tomados como um objeto de estudo para identificarmos se ali não está ocorrendo algum tipo de gentrificação. Deste modo, realizamos entrevistas com moradores, comerciantes e alguns transeuntes, onde foi possível relacionar os dados históricos, bibliográficos e censitários.

A metodologia esta intrinsecamente ligada aos conceitos utilizados, sendo assim, faremos uso de uma bibliografia histórica destacando a importância das classes sociais no processo de desenvolvimento econômico da cidade capitalista. Entender como a urbanização e outros fatores determinaram as formas de ocupação e uso do solo na cidade, também serão analisadas historicamente, dados censitários e outros dados secundários como fonte de pesquisa. Mapas e figuras serão utilizados para ilustração sempre que necessário com propósito de esclarecer nossas observações textuais, mas principalmente introduzir ao leitor, melhor compreensão das fases evolutivas da cidade, demonstrando como os espaços foram transformados ou não pela força do capital.

Para reconstruir a memória do bairro, recou-se a entrevistas com moradores antigos que puderam testemunhar mudanças e trouxeram relatos significativos que vieram a corroborar o traçado que outras fontes permitiram descobrir. Conversamos com comerciantes (padaria, borracharia), empresários (imobiliária), donas de casa e transeuntes. Foram utilizados pseudônimos para preservar a identidade dos entrevistados, embora tenham autorizado sua divulgação.

CAPÍTULO I

A CIDADE DE SÃO PAULO E A REPÚBLICA

1.1 As novas estruturas rumo a industrialização na cidade de São Paulo

Em 1889 o Brasil deixa de ser um Império para tornar-se República. Essa transição política não ocorreu de forma simples e sem conflitos. A história destaca a importância dessa passagem estimando muitos personagens que tiveram papel crucial em estabelecer a República em solo brasileiro, tendo em vista que, essa era uma discussão sem unanimidade, muitos destacaram-se nessa trajetória conflituosa. Isso também vale para as outras cidades que tiveram seu protagonismo nessa fase marcante e repleta de simbolismos e valores ideológicos.

Essa mudança produziu um novo reordenamento político e estrutural para o país, esse é o momento onde o Brasil estabelece algumas de suas diretrizes baseadas no conceito positivista de “Ordem e Progresso”. A Constituição Republicana formou uma nova ordem política que consolidou o Poder Executivo, Poder Legislativo e Poder Judiciário. O progresso que inevitavelmente iria ocorrer, abriu caminho a novas relações internacionais em busca da técnica e modernização dos meios de produção e serviços. Essa conjuntura é uma ruptura não só das bases institucionais do país como, das estruturas arcaicas de economia e das relações sociais. Não se trata apenas de uma fase evolutiva e readaptações, mas sim, um processo de descontinuidades;

Como existiram descontinuidades absolutas sem continuidades subjacentes, sem suporte e sem processo inerente? Reciprocamente, como existiria continuidade sem crises, sem o aparecimento de elementos ou de relações novas? (LEFEBVRE, 1999, p.16)

O que entendemos por descontinuidades, seria a mesma ideia que o autor Caio Prado Junior (1981) declara sobre as transformações estruturais na economia e consecutivamente nas relações sociais, ou seja, “é assim do íntimo das contradições inerentes ao sistema econômico do país que brotam as forças que com o tempo o vão transformando”, portanto, os inúmeros fatores contraditórios que objetivam um equilíbrio social, formaram as bases para o firmamento das intensas transformações do país e principalmente da cidade de São Paulo. Final do século XIX, podemos considerar que o Brasil e principalmente a cidade de São Paulo se preparava para o mundo. Por muito tempo fomos vistos apenas como um território colonizado,

mantenedor da força de trabalho escravo², sem expressão econômica com um histórico de exploração de terras, plantação de cana de açúcar, algodão e outros produtos de matéria-prima, nada mais do que isso se comparado com outros países como, Inglaterra e Estados Unidos que, já possuíam uma longa vantagem em relação ao Brasil em infraestrutura e potencial produtivo nos moldes do capitalismo industrial.

A Primeira República 1889-1930 foi um período de rompimento com antigas tradições³ e nesses intensos acontecimentos de importância nacional, está a cidade de São Paulo. Essa ruptura demonstra não só a fragilidade e inoperância da Coroa Portuguesa, à medida que a cidade reivindica seu protagonismo no mundo da modernidade, buscava-se então, um avanço significativo nas grandes conquistas e transformações sociais e urbanas. Deste modo, importante observarmos para uma questão no qual se referem as exigências na formação da República e principalmente na elaboração da Constituição que dava determinadas autonomias aos Estados;

[...] caber aos Estados poderes e direitos que não lhes fossem negados por dispositivos do texto constitucional. Desse modo, os Estados ficaram implicitamente autorizados a exercer atribuições diversas, como as de contrair empréstimos no exterior e organizar forças militares próprias: as forças públicas estaduais. Tais atribuições eram de interesse dos grandes Estados e, sobretudo, de São Paulo. [...] a possibilidade contrair empréstimos no exterior seria vital para que o governo paulista pudesse pôr em prática planos de valorização do café. Uma atribuição importante para os Estados exportadores – e, portanto, para São Paulo – foi a de decretar impostos sobre a exportação

² Entender o motivo da utilização de escravos negros não é tarefa tão simples dada a quantidade de fatores que implicam em uma única definição. Independente disso, o fator econômico e principalmente o biotipo dos índios que habitavam o Brasil no início da colonização, fomentou a utilização de negros escravos. De acordo com o historiador Boris Fausto “os africanos foram trazidos do chamado “continente negro” para o Brasil em um fluxo de intensidade variável. Os cálculos sobre o número de pessoas transportadas como escravos variam muito. Estima-se que entre 1550 e 1855 entraram pelos portos brasileiros 4 milhões de escravos, na sua grande maioria jovens do sexo masculino”. Fausto, Boris, História do Brasil. 14. Ed. São Paulo: Editora Edusp 2012

³ A par destes fatores imediatos, concorre nesta fase para o estímulo das atividades econômicas brasileiras a convulsão ocasionada pelo advento da República. Não que esta tivesse profundezas políticas ou sociais; a mudança de regime não passou efetivamente de um golpe militar, com o concurso apenas de reduzidos grupos civis e sem nenhuma participação popular. O povo, no dizer de um dos fundadores da República, assistira “bestializado” ao golpe, e sem consciência alguma do que se passava. **Mas a República agiu como bisturi num tumor já maduro; rompeu bruscamente um artificial equilíbrio conservador que o Império até então sustentara**, e que dentro de fórmulas políticas e sociais já gastas e vazias de sentido, mantinha em respeito as tendências e os impulsos mais fortes e extremos que por isso se conservavam latentes. Estes se fazem então sentir com toda a sua força longamente reprimida, abrindo perspectivas que a monarquia conservadora contivera ou pelo menos moderara muito. No terreno econômico observaremos a eclosão de um espírito que se não era novo, se mantivera, no entanto, na sombra e em plano secundário: a ânsia de enriquecimento, de prosperidade material. [...] A transformação terá sido tão brusca e completa que reveremos as próprias classes e os mesmos indivíduos mais representativos da monarquia, dantes ocupados unicamente com política e funções similares, no máximo com uma longínqua e sobranceira direção de suas propriedades rurais, mudados subitamente em ativos especuladores e negociistas. Ninguém escapará aos novos imperativos da época. (PRADO JUNIOR, 1981, p.208).

de suas mercadorias. Desse modo, eles garantiam uma importante fonte de renda que possibilitava o exercício da autonomia. (FAUSTO, 2012, p.214,215)

O desenvolvimento da cidade de São Paulo está em grande parte relacionado com o café e com o processo de industrialização iniciado no final do século XIX. Inicialmente, as extensas áreas de várzea contínuas à linha férrea proporcionaram condições ideais para a implantação das indústrias, distantes do núcleo central e dos novos bairros em expansão dos estratos mais abastados (RODRIGUES, 2009), portanto, o que nos importa hoje é propor uma discussão para aquilo que está por trás desses processos de transformação urbana, ou seja, o mercado imobiliário como parte integrante do sistema capitalista de “produção em larga escala” de moradias verticais iniciadas no século XX e intensificadas e aperfeiçoadas no século XXI.

Boris Fausto (2012) cita a autonomia que o Estado de São Paulo obteve através da Constituição de 1891, fomentando assim, sua economia e de certa maneira, sua exploração territorial. Nos dias de hoje essas formas de autonomia do poder público e privado se perpetuam com os mesmos instrumentos utilizados no passado; hoje, políticas que permitem e priorizam a ocupação e uso do solo pelo capital industrial e imobiliário. A cidade não faz uso dos espaços com o propósito de fornecer melhores condições e qualidade de vida aos seus moradores, mas sim, ampliar a capacidade produtiva e econômica, desenvolvendo propositalmente áreas com perfil socioeconômico de alta renda per capita. Uma visão pouco mais enfática quanto a perversidade nada ingênua das forças burguesas desta época, o autor Caio Prado Junior destaca;

[...] rompeu bruscamente um artificial equilíbrio conservador que o Império até então sustentara, e que dentro de fórmulas políticas e sociais já gastas e vazias de sentido, mantinham em respeito as tendências e os impulsos mais fortes e extremados que por isso se conservavam latentes. (PRADO JUNIOR, 1981, p.208)

Para o autor, a Constituição foi resultado das forças burguesas que impuseram seus interesses objetivando tão somente os lucros. No livro *História Econômica do Brasil* (1981) ele destaca as transformações individuais e coletivas daqueles que eram considerados “homem de negócios” de modo que estes tinham um objetivo único; enriquecer. A história da cidade de São Paulo registrada pelo Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP) destacou na primeira *Revista do IHGSP* (1895) a importância da cidade de modo a protagonizá-la como sendo a própria história do Brasil. Repleto de divergências políticas o Brasil do século XIX passava por intensas disputas territoriais, São Paulo neste cenário era uma promissora cidade no eixo com a capital do país, na época a cidade do Rio de Janeiro e localizada neste eixo situa-se a região do Vale do Paraíba que a partir de 1850 já manifestava seu potencial na produção

do café. Para a cidade de São Paulo o café é, e sempre será, um fator essencial para compreender as estruturas que fundaram a cidade industrial e posteriormente a metrópole.

É na cidade que o Estado tem maior interesse e, é na cidade que os investimentos e ações do mercado capitalista acontecem na mais pura realização. Em 1867 inaugurava-se a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí utilizada para o transporte do café que também, tornou-se o meio de transporte mais utilizado para deslocamento dos imigrantes recém-chegados ao porto de Santos. A história nos revela que a cidade de São Paulo alcança seu primeiro ápice resultado da produção e exportação de café a partir de 1870, não demorando muito para São Paulo tornar-se a Metrópole do Café (BRUNO, 1991), uma cidade pré-industrial, mas economicamente ativa.

Para a autora Rosicler Martins Rodrigues (1992) os primeiros anos do século XX foram marcados por importantes transformações no espaço urbano, em 1904, os ingleses construíram usinas hidroelétricas em várias regiões do Brasil. Com ela a industrialização tomou um impulso ainda maior. Foram instaladas fábricas de alimentos e bebidas, de artigos de couro, louças de vidro e de barro. Anos após, a partir de 1930 vieram as indústrias de produção de ferro, aço e alumínio, destiladoras de petróleo para produção de gasolina e de matéria prima para fabricação de plástico. A cidade industrializada ganhou vida própria e com isso o comércio cresceu com a indústria, aumentaram os serviços oferecidos aos habitantes da cidade; restaurantes, bares, escolas, hospitais, transporte público e muitas outras coisas que contribuíram para a qualidade de vida das pessoas se comparadas obviamente às de décadas passadas. Os traços de urbanização na cidade de São Paulo se consolidavam a passos largos, ganhando cada vez mais importância política e econômica, a cidade se tornava uma referência nacional e internacional, o resultado disso foi o crescimento populacional e ocupação desorganizada dos espaços da cidade.

Uma comparação entre as plantas da cidade e os dados populacionais de 1914 e 1930 demonstra um processo claro de expansão horizontal e desadensamento demográfico. Em 1914, a área ocupada era de 3 760 hectares, com uma densidade de 17 653 habitantes por hectare, com uma densidade de 47 habitantes por hectare. A partir daí a densidade permaneceu praticamente constante, por volta de 50 pessoas por hectare, até os anos 70, e a cidade se espalhou vorazmente para o território ao redor, engolindo colinas e vales conurbando a região urbanizada com as municipalidades vizinhas. (ROLNIK, 2013, p.165)

No período da Primeira República, as forças econômicas em conjunto com o Estado exerciam o controle, a população e a economia cresciam vigorosamente, mas a cidade limitada ao seu centro urbano se vê obrigada a fazer uso de outros espaços, formando outros bairros e polos industriais. Mesmo com essa expansão, relativamente rápida de pequenas indústrias nos

primeiros anos do século XX, a cidade de São Paulo “pré-industrial” ainda dividia espaço com grandes fazendas que nessa época eram produtoras de frutas, hortaliças e leguminosas não só para subsistência das famílias produtoras como também para consumo e comercialização de uma população que crescia de forma expressiva. Os novos padrões socioeconômicos na cidade de São Paulo alteravam significativamente as formas de relações sociais, relações estas que eram pautadas pela força econômica, classe e raça.

Na virada do século, o espaço público foi redefinido. Iluminado pela recém-instalada iluminação urbana a gás, redesenhado pela regularidade das fachadas e transformando em espaço de circulação exclusiva (sem a indesejável presença dos chamados profissionais das ruas, o espaço público foi redimensionado pela sociedade do café. (ROLNIK, 2013, p.34)

O processo de crescimento e urbanização como também sua ineficiência, ou seja, a cidade “desenvolvida” era incapaz de absorver novas demandas sem que novos bairros surgissem distantes de qualquer tipo de planejamento e urbanização. Os principais bairros da capital paulista no final do século XIX eram os bairros Brás, Bom Retiro, Mooca, e Belenzinho, onde no início do século XX estes se tornaram os bairros que mais receberam a concentração de indústrias e consecutivamente operários. Esses bairros foram fundamentais para a formação da cidade, foi nestes bairros que surgiram as primeiras indústrias, prédios comerciais e, residência de burgueses e fazendeiros, com passar do tempo outras regiões foram tomadas pela classe dominante, Anhangabaú, Campos Elísios e Barra Funda.

A explosão demográfica do período, fruto principalmente da imigração estrangeira, por si só não explica a transformação da cidade: mais do que crescer e aumentar a complexidade de sua administração, São Paulo se redefiniu territorialmente. A emergência da segregação como elemento estruturador da cidade foi uma das principais mudanças que ocorreram no período. A partir daí a segregação urbana seria determinante para a fixação de valores no mercado imobiliário e para a expressão política da disputa do espaço pelos grupos sociais. (ROLNIK, 2013, p.28)

Essa valiosa análise de Rolnik (2013) permite-nos compreender uma questão muito importante, pois um dos elementos que organizava a vida social da cidade de São Paulo era o discurso da segregação social vinculada a um “embelezamento” da cidade imposta pela elite. Se de um lado a elite direcionava seus interesses e determinava um modelo para o crescimento da cidade, de outro havia os ex-escravos, imigrantes e uma classe operária em desenvolvimento, ainda sem representações expressivas para justas reivindicações. A história se repete, a elite branca detentora dos meios de produção e de um sistema monetário determina como a cidade é construída e seus espaços redimensionados com o propósito de permitir o crescimento econômico, circulação de mercadoria e acumulação de capital.

Mais adiante verificaremos como o bairro Ipiranga foi gradativamente incorporado ao tecido urbano sendo que em um determinado momento percebeu-se mudanças significativas de um bairro industrial e em poucas décadas percebe-se uma tendência no crescimento de moradias verticais.

1.2 O comercio do café gera a indústria

Existem muitos estudos que envolvem diretamente a temática do café no Brasil e das cidades que participaram ativamente deste período importante para a nossa história. Portanto, qualquer assunto que envolva a cidade de São Paulo, principalmente se permear os séculos XIX e XX, em algum momento, o café aparecerá como um fenômeno que determinou os vários caminhos que a cidade de São Paulo trilhou até conquistar a posição de metrópole. O fator que determinou o crescimento de uma economia na cidade de São Paulo e que repercutiu em todo território nacional, foi a cafeicultura.

O café foi trazido para o Brasil no início do século XVIII e ficou restrito ao uso doméstico para os habitantes do norte do país, especificamente no Pará, descreve Boris Fausto (2012). Somente em 1760 é que o café rompe as fronteiras e adquire relativa importância produtiva na região sudeste, primeiramente no Rio de Janeiro avançando no eixo com o estado de São Paulo nas terras do Vale do Paraíba, não demorando muito, expandiu-se para o interior do estado e posteriormente para Minas Gerais, mas foi São Paulo que teve maior influência produtiva e econômica. (BRUNO, 1991).

As disputas por terra e anseios por expandir a produção, fizeram com que a posse por mais territórios fosse tomada pela força e por influências políticas. Consecutivamente aqueles que tinham condições de almejar mais terras e batalhar por elas, foram os que mais enriqueceram com a produção e exportação do café. Formaram-se, portanto, grupos de ricos fazendeiros, que em pouco tempo já representavam uma parcela significativa da burguesia paulistana.

A história da ocupação das terras seguiu um padrão que vinha do passado e iria se repetir ao longo da história do Brasil. Havia uma total indefinição dos limites das propriedades e muitas terras não eram exploradas. Os títulos de propriedade, quando existentes, podiam ser contestados porque, entre outras coisas, uns se sobrepunham a outros. (FAUSTO, 2012, p.161)

A economia da cidade de São Paulo até metade do século XIX estava limitada aos modos de subsistência, vendedores de porta em porta oferecendo verduras, leguminosas e quitutes, havia também pequenos núcleos de produção artesanal, têxtil, cerâmico e, alguns serviços como o ferreiro, pois nesta época o uso de cavalos e jumentos era frequentes no transporte de pessoas e mercadorias. Ainda assim, quando ganha folego para almejar uma economia mais ativa e estruturada no final do século, a cidade dividia os espaços com o arcaico, mantinha sistemas de relações sociais e econômicas deficientes. O Brasil deixou de usar mão de obra escrava somente em 1888, e mesmo assim, muitos ex-escravos continuaram trabalhando em fazendas sem serem remunerados, tal cenário foi alterando-se lentamente quando a cidade é ocupada pelos imigrantes europeus.

Em São Paulo, os plantadores descobriram ser impossível atrair trabalhadores da Europa sem lhes pagar o salário em dinheiro. Descobriram, além disso, que o pagamento de salários lhe era vantajoso. O emprego mais econômico do esforço dos trabalhadores residia na produção do café e não nas culturas de subsistência; portanto, os *colonos* – trabalhadores imigrantes – foram proibidos de plantar coisa alguma, a não ser café, depois que os cafeeiros alcançavam a maturidade. Isso também os obrigava a comprar os artigos de que precisavam no armazém da fazenda. O próprio armazém era uma fonte de lucros para o fazendeiro capitalista [...] (DEAN, 1969, p.11)

Fácil de entender porque os fazendeiros enriqueceram rapidamente e porque a exportação do café era rentável. Com esse sistema de exploração, os proprietários de grandes terras produtoras de café puderam investir em novas terras e também migrar para outros negócios. A economia cafeeira não dividia espaço com outros mercados, mas foi ela quem abriu caminho para o mercado de serviços e principalmente, importação de bens de consumo e posteriormente proporcionou às indústrias, condições de se estruturarem através de maquinários e produtos fabricados fora do país. Para que essa prosperidade continuasse a passos largos, os fazendeiros entenderam a necessidade de investimento não só em novas tecnologias que permitissem o aumento da produção (armazenamento, rotação de cultura – degradação do solo) como principalmente em infraestrutura de transporte.

Final do século XIX e começo do século XX o Brasil ainda não era um país industrial, como descreve o autor Warren Dean (1969), foi o café que iniciou o desenvolvimento industrial na cidade de São Paulo;

O comércio do café não gerou apenas a procura da produção industrial: custeou também grande parte das despesas gerais, econômicas e sociais, necessárias a tornar proveitosa a manufatura nacional. A construção de estradas de ferro proveio, toda ela da expansão do café. As linhas foram

construídas pelos próprios plantadores com os seus lucros ou por estrangeiros seduzidos pela perspectiva do frete do café. (DEAN, 1969, p.14)

Os fazendeiros sabiam que as mudanças só viriam com fortes investimentos em infraestrutura, principalmente para o funcionamento de maquinários que já dependiam de energia elétrica, havia grande necessidade de substituir o maquinário acionados a vapor ou carvão, “as companhias elétricas foram, amiúde, organizadas por cafeicultores desejosos de adornar suas cidades do interior com inventos modernos”.

A primeira fase republicana foi marcada por intensas transformações políticas, sociais, econômicas e urbanas. A cidade foi construída de acordo com os interesses econômicos e políticos da época. Essa ambição rumo a modernidade foi novamente impactada com os acontecimentos revolucionários de 1930, com disputas territoriais, manutenção do poder econômico e principalmente o questionamento de um Estado descentralizado. As crises que marcaram o final da década de 1920 fizeram com que a burguesia exigisse do Estado mais liberdade e ao mesmo tempo garantias para expansão comercial e produção industrial. Como já mencionamos, a República foi fundamental para as forças burguesas não medirem esforços em conquistar a modernidade e acima de tudo a riqueza. Os interesses da burguesia aliado com os interesses políticos despertavam uma série de acontecimentos que determinariam as novas estruturas do país; capitalista, econômica, política e social.

Em suma, a República, rompendo os quadros conservadores dentro dos quais se mantivera o Império apesar de todas suas concessões, desencadeava um novo espírito em tom social bem mais de acordo com a fase de prosperidade material em que o país se engajara. Transpunha-se de um salto o hiato que separava certos aspectos de uma superestrutura ideológica anacrônica e o nível das forças produtivas em franca expansão. Ambos agora se acordavam. Inversamente, o novo espírito dominante, que terá quebrado resistências e escrúpulos poderosos até havia pouco, estimulará ativamente a vida econômica do país, despertando-a para iniciativas arrojadas e amplas perspectivas. Nenhum dos freios que a moral e convenção do Império antepunham ao espírito especulativo e de negócios subsistirá; a ambição do lucro e do enriquecimento consagrar-se-á como um alto valor social. O efeito disto sobre a vida econômica do país não poderá ser esquecido ou subestimado. (PRADO JUNIOR, 1981, p.209)

Sendo assim, as estruturas sociais são econômicas e funcionam para a burguesia por exemplo, como também para a classe trabalhadora de baixo poder aquisitivo e sem nenhuma representação coletiva. É por isso que a cidade quando começa a crescer economicamente e territorialmente, é a classe dominante que determinará seu futuro e investimentos em infraestrutura, tudo isso, para crescimento e manutenção de sua riqueza e poder.

Relações jurídicas, tais como formas de Estado, não podem ser compreendidas nem a partir de si mesmas, nem a partir do assim chamado desenvolvimento geral do espírito humano, mas, pelo contrário, elas se enraízam nas relações materiais de vida [...] a anatomia da sociedade burguesa deve ser procurada na Economia Política” (MARX, 1982, p.25)

A República encerrou as antigas estruturas econômicas e principalmente das relações sociais não só da burguesia como de toda a sociedade. O “novo” modelo político que propunha um avanço permitiu à economia cafeeira um crescimento nunca imaginado, crescimento esse que só foi possível em detrimento de outras estruturas sociais e principalmente urbana, pois o espaço urbano foi largamente explorado sem qualquer lucidez de uma vida futura. Somente com o surgimento das representações coletivas é que, o Estado de forma perspicaz, envolve a sociedade em participações democráticas, mas agora, é tarde demais. Mesmo com uma agenda repleta de políticas sociais e políticas públicas que articulam os interesses da sociedade e do capital, a desigualdade econômica inquestionável. A economia política estruturada no período da Primeira República, definiu significativamente os rumos da cidade de São Paulo e principalmente definiu as divisões territoriais quase que as medindo pela categoria dos estratos sociais, burguesia de um lado, proletariado de outro, e se não estiver em nenhuma dessas categorias, o indivíduo ficava à periferia de tudo, sujeito a própria sorte.

Se a economia cafeeira abriu os caminhos para o progresso e modernidade, a indústria paulista consolidada a partir de 1950 ampliou e remodelou esses caminhos, mantendo a mesma gênese. Essas mudanças não garantiram igualdade e melhores condições de forma a alcançar maior número de pessoas, é claro, houve significativas mudanças, mas todas elas decorrentes do crescimento econômico que, não significavam propriamente a redução da pobreza e melhores condições de vida e moradia. Vejamos o que o autor Boris Fausto (2012) descreve sobre as relações do Estado com a burguesia anos antes da Primeira República;

Um decreto de junho de 1852 concedeu “privilégio de zona” e “garantia de juros” às empresas ou pessoas que se dispusessem a ligar a Corte, por estrada de ferro, aos pontos mais convenientes das províncias de Minas Gerais e São Paulo. O privilégio de zona importava na proibição de outra empresa ferroviária estabelecer-se a menos de trinta quilômetros de cada lado da linha construída. Pela garantia de juros, o governo imperial assegurava o lucro dos empreendedores, em caso de resultados adversos. Limitado inicialmente a Minas, São Paulo e Rio, esse modelo de incentivo governamental iria se estender às concessões para se construir ferrovias em qualquer lugar do país. (FAUSTO, 2012, p.170)

Percebe-se que as medidas protecionistas do Estado e incentivos a burguesia não são coisas recentes, tão pouco está restrito ao modelo de produção capitalista, mas sim, em modelos de relação de dependência neste caso, o poder financeiro é o lastro dessa relação. Por isso,

veremos no próximo capítulo que, o bairro Ipiranga surge como um bairro industrial e posteriormente, define-se como um bairro de moradia vertical predominantemente de um estrato social média alta, tudo isso, devido ao forte investimento em infraestrutura e acima de tudo, a economia política que facilita que determinados espaços da cidade se caracterizem para atender os fetiches de uma sociedade de consumo. A “colonização da terra e da moradia na era das finanças” (ROLNIK, 2015) o zoneamento e políticas de redução ou isenções tributárias, fazem com que os espaços da cidade passem a ser revalorizados e balizados em padrões socioeconômicos.

Iniciamos este tópico dizendo que a história da cidade de São Paulo é marcada pelo fenômeno cafeeiro, dando a entender que é algo isolado e sem fatores que determinaram esse fenômeno, pois bem, sabemos que muitos são os fatores, mas assim como a história da cidade de São Paulo está ligada diretamente à história do café, a mesma cidade tem em sua formação a história de milhares de negros, escravo ou livre. Antes mesmo de um crescimento econômico ao ponto de mudar as estruturas do espaço urbano, as condições raciais já determinavam os lugares da cidade com o surgimento de alguns bairros com predominância de negros. A elite branca tinha por objetivo não “dividir” o mesmo espaço com negros que não fosse aquele necessário para o trabalho serviçal. O espaço urbano é marcado historicamente pela força, poder econômico e político que determinam os usos e apropriação dos espaços da cidade através de uma “lógica” ou ideologia burguesa de diferenciar-se dos demais, esse pensamento espalha-se ao longo dos anos com o advento da produção industrial em massa que permitiu novas relações sociais com a *divisão do trabalho*, isso chegou a classe trabalhadora de forma sutil fazendo com que o poder de consumo desenvolvesse uma forma de pensar burguês.

1.3 A importância dos imigrantes na cidade de São Paulo

Fator predominante no crescimento socioeconômico

Não há como desprezar a importância dos imigrantes na cidade de São Paulo. Vindos de uma situação completamente diferente, ao chegar não só na capital paulista como também em diversos outros estados principalmente os do Sudeste, rapidamente foram cooptados pelos fazendeiros para trabalharem nas plantações de café, São Paulo recebe uma quantidade

significativa de imigrantes⁴. Fator esse que, contribuiu para a cidade de São Paulo utilizar mão de obra abundante principalmente nas lavouras. Foi nos primeiros anos do século XX que ocorreu o maior número de imigrantes chegados à capital paulista, muitos deles foram trabalhar nas plantações de café e na industrialização nascente.

O povoamento do território brasileiro foi marcado por dois momentos importantes na história do país. Como colônia, as bases de povoamento decorreram dos portugueses, índios e negros. Os acontecimentos políticos de 1822, 1839 e 1888 foram fundamentais para permitir ao capital estrangeiro iniciar qualquer tipo de relação comercial minimamente segura e de garantias monopolizadoras com o Brasil. Desde então, o país era composto em sua maioria, por essas três origens étnicas – europeu, índio e negro – mas a partir do século XX com a chegada dos imigrantes Italianos, Espanhóis, Alemães, Japoneses, e uma minoria de outros países asiáticos e da América do Norte, o Brasil e especificamente a cidade de São Paulo passaria por uma transformação demográfica que redefiniria o povoamento do país trazendo com consigo uma força de trabalho nunca antes vista. Esse fenômeno transformador ganhou forças a partir da década de 1950 permitindo transformações significativas no ambiente urbano;

Nesse período, a cidade vai quase quadruplicar em número de moradores de modo que, em 1950, o censo aponta uma população de 2.198.096 habitantes. O período apanha o impulso para a nova industrialização, o início da expansão horizontal da cidade rumo à periferia, a crise da moradia. (VÉRAS, 2003, p. 55)

Podemos observar no texto acima que, a imigração iniciada no final do século XIX e metade do século XX redefiniu as estruturas sociais do país e da cidade de São Paulo. O país não dispunha de mão de obra em larga escala, tão pouco, tinha em seu quadro de pessoal, mão de obra técnica. Não só os imigrantes trouxeram consigo suas qualificações como, as empresas que iniciaram seus investimentos na construção de ferrovias e hidrelétricas, trouxeram o aperfeiçoamento profissional.

Antes da modernidade industrial chegar em São Paulo, podemos citar os irmãos franceses Sacoman; Antoine, Henry e Ernest vindos da cidade de Marselha no final do século XIX, que fundaram nas terras do Ipiranga a Cerâmica Sacoman Frères. São considerados pioneiros na fabricação de telhas, tijolos e outros produtos cerâmicos. Há registros indicando que estes forneceram materiais para construção do Museu do Ipiranga e Estação da Luz dada a qualidade dos seus produtos. Outra fábrica de relativa importância na região, essa sediada no

⁴ A imigração teve início no século XIX, mas somente no século XX o número de imigrantes cresceu de forma significativa.

bairro de Vila Prudente, próximo à estação de trem Ipiranga, foi o Estabelecimento Irmãos Falchi, produtora de; cerâmica, tecidos de seda, sabão fino e grosso e graxa para sapatos, em seu quadro de funcionários havia 10 homens nacionais e 70 homens estrangeiros entre eles 10 menores. (BARRO, BACELLI, 1979, p.106)

Com o fim da mão de obra escrava, os fazendeiros obrigatoriamente, tiveram que usar em suas plantações mão de obra remunerada, sendo assim, as bases monetárias do país lentamente foram se reestruturando e ganhando cada vez mais força gerando internamente o crescimento econômico. De plantações de café para rústicas olarias, a cidade começa a receber as tecelagens, nelas, grande parte do efetivo são compostos por imigrantes. O Ipiranga destacar-se-ia como uma região onde instalou-se grandes empresas de tecelagem, umas delas foi a Industria Jafets e a Cia. Fabril de Tecelagem e Estamparia Ipiranga;

[...] foi a primeira indústria de alto porte a instalar-se no bairro, isto em 1906. Sua existência deveu-se aos migrantes sírios Benjamim Ricardo e Nami Jafet. Benjamim chegou ao Brasil no início da República, seguindo-o nos cinco anos os outros irmãos. Mascateando de porta em porta, vendendo pelo método da “prestação”, com trejeitos e linguajar típicos que enriqueceu a empreendedora colônia e o anedotário de Cornélio Pires. O capital reunido pelos quatro irmãos fê-los passar do comércio para a indústria. (BARRO, BACELLI, 1979, p.107)

Não são poucos os exemplos de imigrantes como os dos irmãos Jafet que, ao longo de poucos anos e muito trabalho, deixaram de ser comerciantes ou até mesmo trabalhadores rurais para conquistarem o patrimônio industrial.

Por esse motivo, não há como estudarmos a cidade de São Paulo sem que minimamente destaquemos a importância dos imigrantes, foram eles que ajudaram a formar os primeiros polos industriais, bairros operários e disseminaram uma rica cultura, culinária, artística e religiosa por toda cidade de São Paulo.

Tabela 01

Distribuição das atividades, por nacionalidade, na cidade de São Paulo em 1893⁵

| Atividade | Nacional | | Estrangeiro | | Total | |
|-----------------------|-------------|---------------|--------------|--------------|--------------|------|
| | | | | | | |
| Transportes e conexos | 1998 | 18,98% | 8527 | 81,02% | 10525 | 100% |
| Artísticas | 1481 | 14,46% | 8760 | 85,54% | 10241 | 100% |
| Comerciais | 2680 | 28,34% | 6776 | 71,66% | 9456 | 100% |
| Manufatureiras | 774 | 21,11% | 2893 | 78,89% | 3667 | 100% |
| Total | 6933 | 20,46% | 29956 | 79,54 | 33889 | |

Fonte: Relatório apresentado ao Cidadão Dr. Cezário Motta Junior, Secretário dos Negócios do Interior do Estado de São Paulo pelo Diretor da Repartição de Estatística e Arquivo Dr. Antônio de Toledo Piza, em 31 de julho de 1894, p.68,71 e72. Em: FERNANDES, Florestan. *A integração do negro à sociedade de classe. São Paulo: Dominius Editora/Editora da USP, 1996. Apud: Santos, 1998:48*

Tabela 02

Imigrantes que entraram no estado de São Paulo 1886-1915⁶

| Anos | Números absolutos |
|--------------|-------------------|
| 1886-1895 | 1.050.383 |
| 1896-1905 | 750.291 |
| 1906-1915 | 1.002.988 |
| Total | 2.803.672 |

Fonte: Boletim do Departamento Estadual do Trabalho. São Paulo. Secretaria da Agricultura, Indústria, Comércio e Obras Públicas, ano 17, n69, 4º trim.1929

1.4 A expansão econômica e industrial na cidade de São Paulo Ocupação e uso do solo na cidade capitalista

A expansão econômica e industrial na cidade de São Paulo no período da Primeira República está estritamente ligada a economia cafeeira, foi ela que abriu caminho para as primeiras indústrias de manufatura e proporcionou aos investidores muitos deles imigrantes europeus, creditarem nas demandas de importação. Porém, no que diz respeito a existência de um grupo unido em um único propósito, não havia de fato uma elite homogênea, pelo contrário,

⁵ Tabela extraída do livro *Hospedaria de Imigrantes de São Paulo*. Pg.72 Autores; Odair da Cruz Paiva, Soraya Moura. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

⁶ Tabela extraída do livro *Hospedaria de Imigrantes de São Paulo*. Pg. 42. Odair da Cruz Paiva, Soraya Moura. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

de acordo com Warren Dean (1969), os fazendeiros desgostavam dos industriais e de certa maneira, de alguns imigrantes que expandiam os negócios e até mesmo compravam fazendas de café ou terras impróprias para investir em outras fontes de renda. Muitos fazendeiros que dedicaram boa parte de sua vida na plantação de café e exploração da terra, sentiam-se inseguros prevendo alguns riscos que a industrialização poderia causar em suas riquezas. Por outro lado, alguns “coronéis” do café, viram uma nova oportunidade de negócios seja na venda de parte das terras ou até mesmo toda a fazenda, investindo esse dinheiro em casas de importação ou em pequenas fábricas. Isso não significa que não havia uma oligarquia ativa, pelo contrário, o estado de São Paulo e principalmente a capital, era composto por um grupo oligárquico que em conjunto com outros estados, denominou-se no período da Primeira República como República oligárquica ou República do “café com leite”.

Se havia um traço comum na forma pela qual essas oligarquias monopolizavam o poder político, havia também diferenças nas relações com a sociedade. Em São Paulo, a elite política oligárquica esteve mais próxima dos interesses dominantes, ligados à economia cafeeira e, com o correr do tempo, também a indústria. O que não quer dizer que ela fosse simples propostas de grupos. A oligarquia soube organizar o Estado de São Paulo com eficiência, tendo em vista os interesses mais gerais da classe dominante. (FAUSTO, 2012, p.224)

O Brasil da Primeira República era um país agrário, que começa a metamorfosear-se, inclusive na formação de uma “elite econômica” que não necessariamente foi exclusividade dos fazendeiros, mas sim, grupos de homens de negócios que tinham no dinheiro seu principal propósito de vida.

A crise de 1930⁷ fez com que os fazendeiros percebessem o risco de manter unicamente suas economias e novos investimentos na plantação de café. As disputas econômicas na *infraestrutura*, contribui significativamente para o surgimento de uma elite burguesa, principalmente pós Segunda Guerra Mundial (DEAN 1969) o que permitiu que a *superestrutura* – Estado, no seu quadro de representantes tivessem ali os mais variados interesses de uma burguesia industrial. Diferente do que aconteceu na Europa com as

⁷ Antes da revolução de 1930, precisamente a década de 1920, muitas coisas aconteceram que deram origem a revolução e determinou as novas estruturas sociais, vamos citar algumas iniciando pelo panorama político; criação do Partido Comunista, movimento tenentista, comemoração do centenário da Independência, sucessão presidencial de 1922, panorama cultural tivemos a semana de arte moderna, questionamento de padrões culturais vigentes. No cenário econômico; declínio dos preços internacionais do café, crise mundial, alta da inflação, crise fiscal, expansão do setor cafeeiro com expressivo processo de crescimento, diversificação da agricultura, desenvolvimento das atividades industriais, expansão de empresas já existentes, surgimento de novas empresas ligadas à indústria de base, tudo isso, obviamente repercutiu para o crescimento populacional principalmente das camadas médias e crescimento da classe trabalhadora.

“revoluções burguesas”, aqui no Brasil não tivemos algo que possa ser denominado desta forma, mas sem dúvida, foram inúmeros os movimentos socioeconômicos fomentados por grupos que detinham influências políticas e econômicas, pois a própria Proclamação da República é vista por alguns estudiosos como um golpe meticulosamente articulado que permitiu significativa autonomia aos estados.

Pós crise e “revolução” de 1930, a “elite rural” não foi completamente derrotada, mas, o Brasil não seria mais um país agrícola, principalmente pelo fato do Estado entender as demandas e necessidades não só do empresariado como também, em pouco tempo redefiniria regras nas relações de trabalho.

As contradições econômicas geraram as rupturas necessárias para um novo momento histórico na cidade de São Paulo e para todo o país a partir da década de 1930 tornando-se robusta a partir de 1940 fazendo com que o Brasil expandisse seu poder de produção industrial não mais restrito a produtos primários, mas passou a produzir toda cadeia econômica. Nesse momento histórico e repleto de acontecimentos de proporções não só estaduais como nacionais, surge um nome que por décadas se tornaria referência bipolarizada, agradando e dessagrando as mais variadas camadas sociais – Getúlio Vargas.

O crescimento industrial demandou muita mão de obra, São Paulo permaneceu em constante crescimento econômico e populacional por quase um século. No caso da cidade de São Paulo, as instituições políticas foram determinadas pela propriedade privada e pelos interesses da classe dominante, ou seja, o Estado priorizou os interesses do capital, isso não significa que foi em detrimento da sociedade, porém, observa-se nas políticas públicas a ineficiência do Estado em atender de forma inteligente e satisfatória, todas as necessidades da população, principalmente as da periferia pois o centro da cidade começava a se reestruturar com propósito de distinguir as classes dominantes da classe trabalhadora, isso ocasionou forte crescimento de moradias nos bairros afastados do centro e muitos deles sem a mínima infraestrutura⁸.

O início do século XX foi marcado por uma forte valorização da terra, ela nunca havia adquirido valores comerciais e também simbólicos como os que ocorreram nesse período. Juergen Richard Langenbuch (1968) em sua tese de doutorado descreve essa importância levando em consideração os relatos de viajantes que ao passar por São Paulo, reconheceram ali,

⁸ CALDEIRA, Teresa Pires do Rio, Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed.34; Edusp, 2000

a tendência mercadológica que a terra iria se tornar, principalmente, pelo fato dos valores de lotes e grandes porções de terras como as fazendas improdutivas, tornarem-se “produtos” caríssimos para aquela época. Langenbuch (1968) analisa os bairros distantes do centro da cidade centro este que era “urbanizado e moderno”, se comparado com os bairros periféricos.

O autor compara áreas periféricas que sofreram mudanças expansionistas significativas principalmente no que diz respeito a classe trabalhadora que de certa maneira, tinha na periferia sua única opção de moradia objetivando a permanência familiar a longo prazo, diferente de algumas famílias que optavam por morar em cortiços, as famílias moradoras de bairros afastados, ou compravam lotes a preços mais acessíveis ou na maioria dos casos os espaços eram tomados formando assim os assentamentos irregulares. Langenbuch (1968) considera o período entre 1915 e 1940 o início da “metropolização” na cidade de São Paulo já que a densidade demográfica da cidade superou números históricos de acordo com os censos de 1920 e 1940 que apontaram um crescimento de mais de um milhão de habitantes.

Entre 1915 e 1940 os arredores paulistanos são sujeitos a uma série de processos evolutivos, alguns dos quais já se manifestavam no período anterior e que agora ganhara corpo e se consolidam; outros agora se instituem. É neste período que se inicia a verdadeira metropolização; (LANGENBUCH, 1968, p.61)

Um dos fatores que determinaram essas transformações urbanísticas sem dúvida foram as questões econômicas e relações de trabalho, mas foi o investimento em mobilidade urbana que rompeu barreiras e intensificou a estratificação social. Uma das empresas que investiram fortemente em infraestrutura e estabeleceu forte relação com a cidade de São Paulo foi a São Paulo Tramway Light and Power Company. O que temos para falar desta empresa caracteriza-se apenas relatos históricos, até porque, falar de uma empresa de tamanha importância e que teve um papel fundamental na trajetória econômica, industrial e social da cidade de São Paulo, é digna de uma pesquisa mais detalhada e repleta de observações sociológicas. Independente disso, relacionaremos a São Paulo Tramway Light and Power Company ao processo de urbanização e investimento em infraestrutura que, acima de tudo, permitiu que a cidade se moldasse em prol do progresso e para isso não mediu esforços.

A São Paulo Tramway Light and Power Company foi responsável pelo forte investimento em transporte público na cidade de São Paulo por quase cinquenta anos, antes disso, o estado de São Paulo foi palco de uma das construções mais importantes rumo a modernidade, a São Paulo Railway, estrada de ferro inaugurada em 1867 que ligava a capital até o Porto de Santos e tempos depois multiplicou-se por diversas cidades do interior. No

ano de 1899 a São Paulo Tranway Light and Power Company foi considerada uma das maiores companhias de serviços públicos da América Latina, ela foi responsável pela construção de hidrelétricas que permitiu a substituição de energia movida a vapor, resultando para as empresas de manufatura maior poder produtivo e, para cidade a possibilidade de ampliar as redes de iluminação pública. Em 1900 surge o primeiro bonde movido a energia elétrica, tudo isso foi um passo importante rumo a modernidade, as condições de infraestrutura da cidade permitem melhor circulação de mercadorias e deslocamento dos trabalhadores, tanto é que, para atender a necessidade do polo industrial que se estruturava na região do Ipiranga, tempos depois inaugura-se a linha de bonde denominada Fábrica.

Com a mudança do bonde de tração animal para eletricidade o percurso também se ampliou. A avenida D. Pedro foi aterrada e urbanizada, recebendo paralelepípedos e os trilhos. O bonde Fábrica servirá principalmente para o proletariado da Olaria Saccoman, despejando e recolhendo várias vezes ao dia seus operários. O percurso do veículo atravessava o bairro de ponta a ponta: av. D. Pedro, Sorocabanos, Silva Bueno e Sacoman. Lá o bonde gorava sobre si mesmo, retornando pelo mesmo trajeto até a praça da Sé. [...]

Entre 1925 e 1930, começa a urbanização das ruas que apresentavam maior importância comercial e residencial: Silva Bueno, Bom Pastor, Sorocabanos e Manifesto. (BARRO, BACELLI, 1979, p. 81)

Tudo indicava que o país e principalmente a cidade de São Paulo estavam no caminho certo rumo as transformações e modernidade, mas cabe aqui uma importante observação, os historiadores Máximo Barro e Roney Bacelli (1979) destacam que, as principais ruas e avenidas do Ipiranga foram aterradas e asfaltadas pelos empresários locais principalmente pelo fato de muitos deles residirem próximo às indústrias de que eram proprietários. Nesses casos, não seria tão equivocado pensarmos que para esses empresários as condições indispensáveis de um sistema de serviços públicos fundamental para o desenvolvimento socioeconômico, não poderia esperar-se na vontade de políticos, neste caso a cidade é tomada como um *business* estratégico, considerando o fato do poder público ser incapaz de executar tal tarefa, seja por desinteresse ou por questões econômicas políticas. Acontece que décadas depois com o sufrágio universal, percebe-se como essa estratégia de negócio é utilizada até os dias de hoje por políticos, ou seja, usa-se da necessidade de atendimento as demandas da sociedade, uma moeda de troca e de interesses. Portanto, é lamentável observarmos como os investimentos indispensáveis de serviços básicos na cidade capitalista é articulada entre o poder público privado e econômico, deixando a maioria da população em segundo plano.

No ano de 1924 dá-se início ao Plano de Avenidas de Francisco Prestes Maia que previa a construção de um sistema de avenidas em radiais e perimetrais, tal projeto determinava um

novo rumo com o forte investimento no transporte público movido a combustível fóssil. A São Paulo Tramway Light and Power Company não ganhou a concessão do estado de São Paulo para explorar o transporte com ônibus pois a Prefeitura entendeu que o monopólio seria ruim e que a proposta de expansão dos bondes vinculadas a linhas de ônibus inviabilizaria o projeto das radiais. Independente disso, a companhia tinha a concessão para desapropriação de terras e qualquer espaço construído ou não com o argumento de utilidade pública.

Enquanto a cidade se expandia e se densificava, a partir de 1920 o número de bondes se reduzia, em função do desenvolvimento da indústria que consumia a maior parte da energia elétrica. Por outro lado, esses anos marcaram a primeira grande expansão industrial automobilística com a popularização iniciada por Ford; os primeiros ônibus na cidade datam de 1924. Trinta ou quarenta ônibus circulavam então na cidade, a maioria montados sobre chassis de caminhão Ford. Dada sua versatilidade, o serviço de ônibus logo se transformou num seríssimo competidor para os bondes e, em 1926 atingia o número de 150 veículos. (ROLNIK 2013, p. 160)

As empresas automobilísticas em conjunto com o Estado fizeram com que as mudanças na cidade ocorressem de forma muito rápida, o que causou um desequilíbrio em outros segmentos, principalmente a questão de moradia para classe operária. Morar numa cidade como São Paulo no início da década de 30 já não era tão barato assim, pensar em morar próximo ao centro da cidade só se fosse em cortiços, muitos deles em condições precárias.

Utilizar os conceitos de *liberalismo* ou *neoliberalismo* para compreender as políticas do Brasil como um simples um regulador, não é uma tarefa fácil, sendo que nesse momento da história do país, as forças políticas e econômicas não possuíam uma única identidade capaz de determinar os caminhos que ambos percorreriam. A São Paulo Tramway Light and Power Company, atualmente ela chama-se Brookfield⁹ Incorporações, responsável por mais de 90 mil imóveis concentrados em São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro, os principais shoppings da capital paulista são administrados e construídos pela Brookfield, ou seja, em um mundo onde a

⁹ A nossa principal acionista é a canadense **Brookfield Asset Management**. Gestora global com aproximadamente U\$ 250 bilhões de ativos em cinco continentes. Aqui no país, a sua subsidiária integral é a **Brookfield Brasil**, que investe no mercado brasileiro há mais de 117 anos e atualmente tem R\$ 41 bilhões de ativos sob gestão em segmentos de vital importância para o desenvolvimento nacional, tais como imobiliário, de energia renovável, infraestrutura, private equity e recursos sustentáveis. No mundo todo, suas atividades são coordenadas e executadas por 100 escritórios, 700 profissionais de investimento e 28 mil funcionários de operação. A Brookfield Asset Management tem 852 construções que levam o seu nome. Entre elas é possível destacar os estádios do Chelsea e do Wembley, alguns dos prédios mais famosos de Dubai, um total de 13 empreendimentos em Manhattan e 29 prédios em Washington. Fonte: <https://br.brookfield.com/QuemSomos> pesquisado em 27/06/2017.

economia capitalista torna-se um “colonizador de lugares” e define os padrões de uso do solo o que automaticamente define e redefine – no caso dos processos de gentrificação – os padrões de classes sociais.

CAPÍTULO II

O BAIRRO IPIRANGA

2.1 História e influências econômicas e políticas

“Ipiranga – afluente do rio Tamanduateí, pela margem esquerda do município de São Paulo. Célebre por ter sido nas suas margens que o Príncipe Regente D. Pedro, depois Imperador do Brasil, ergueu o grito da Independência do Brasil, em 07 de setembro de 1822” (João Mendes, In. BARRO, BACELLI, 1979)

Há muitas histórias sobre a origem do nome Ipiranga, tudo indica que este nome foi dado pelos índios Guaianazes que ocupavam esta região. Não há indícios de que o nome remeta a águas roxas ou vermelhas como registrado em alguns documentos históricos, mas sim, o significado de “leito desigual e empinado” (BARRO, BACELLI, 1979, p.15). Com passar dos tempos, principalmente após D. Pedro I proclamar a Independência do Brasil, de córrego Ipiranga passou a ser chamado por alguns de rio Ipiranga.

A história nos revela que essa região a sudeste do município de São Paulo nunca esteve completamente desabitada, mas, “pode-se afirmar com pouca margem de contestação que o local, durante os séculos XVI, XVII, XVIII e metade do século XIX, para o paulista de então, era uma região obscura [...]” (BARRO, BACELLI, 1979, p.16). O caderno especial do jornal Folha de São Paulo intitulado DNA Paulistano (10/08/2008), indica que os primórdios da zona sul, no entanto, são bem anteriores a qualquer significação ou alteração demográfica como resultado ao sete de setembro. O Brasil ainda recém “descoberto” e explorado pelos portugueses, traz a primeira referência do bairro Ipiranga devidamente registrada em 1579 numa carta de Anchieta que menciona a Igreja de Nossa Senhora da Luz construída na região por Domingos Luiz que era conhecido como o Carvoeiro, devido suas origens em Portugal. Domingos Luiz foi proprietário de grandes fazendas sendo um dos primeiros homens a explorar as terras de Piratininga. Foi casado com Ana Camacho e, assim como muitos dos descendentes portugueses, ambos eram católicos, e construíram uma Capela em louvor a Nossa Senhora da Luz na região do Ipiranga, posteriormente levaram consigo a capela para onde é o conhecido bairro da Luz.

A notícia vem numa carta de Anchieta, datada de 1579 e refere-se à Igreja de Nossa Senhora da Luz do Ipiranga. É a primeira vez que o nome aparece num documento. Provavelmente, problemas de acomodação do linguajar guaianaz ao dos primeiros portugueses levou o nome a ter variadas grafias: Ipiranga, Piranga, Ireripiranga, Hoporanga, Itipiranga, Opiranga etc. Em que posição do bairro localiza-se esta igreja é trabalho impossível de ser realizado, pois os limites das terras de Domingos Luiz são desconhecidos. (BARRO, BACELLI, 1979, p.25)

Devido sua localização para o Caminho do Mar, o Ipiranga tinha tudo para ser um prestigiado bairro da capital paulista, mas a história não foi bem assim. Digno de receber hospedarias e armazéns, como resultado de sua localização estratégica no reabastecimento não só aos bandeirantes do século XVI como também, aos viajantes destinados ao porto de Santos do século XIX, por muito tempo o Ipiranga foi apenas uma área de passagem e com pouquíssimos moradores e comércio, tudo devido suas terras impróprias para grandes plantações, pastagens e principalmente por ser uma área de terras alagadiças. Mesmo com toda essa situação desfavorável, partes do bairro foram utilizadas no plantio de mandioca, milho e posteriormente o uso do solo recebeu a criação de gado, mas sem tanta expressão.

O Ipiranga está localizado junto ao rio Tamanduateí, área de terras baixas e alagadiça. O rio Tamanduateí é um dos rios mais importantes que banham a cidade de São Paulo. Ele nasce na Serra do Mar e desagua no rio Tietê já na capital, sendo literalmente um divisor entre o centro e a zona leste da cidade. A região central da cidade fundada pela Vila de Piratininga, permitiu as primeiras aglomerações em torno da Igreja e do comércio alimentício na região da Sé, enquanto isso, a zona leste ficou subjugada às enchentes tornando-se apenas mais uma região periférica durante muitos anos. Até o final do século XIX o bairro praticamente não existia, enquanto a cidade crescia a seu modo, o Ipiranga mantinha-se à periferia dos bairros mais importantes da época.

Desse conjunto de bairros, o Brás foi o primeiro a se formar, tornando-se logo o centro em relação ao qual gravitavam os demais bairros além-Tamanduateí. A designação além-Tamanduateí leva em conta a situação das terras baixas sobre as quais se edificam esses bairros, a leste do Tamanduateí como, também, da velha São Paulo colonial. Ao longo do século XIX, essas terras compunham o “cinturão de chácaras” em torno do modesto núcleo urbano de São Paulo. Entre elas e a cidade, interpunham-se o rio e sua várzea, extensa área de inundação pelo transbordamento do rio na época das chuvas. A várzea drenada, deu lugar, no começo da década de 1920, ao Parque Dom Pedro. (ANDRADE, 2015, p. 171)

Podemos considerar que ocorreu um relativo atraso para a região do Ipiranga ser introduzida no ambiente de modernidade, uso comercial e moradia, já que muitos outros bairros da cidade de São Paulo (Brás, Mooca) viveram situação distinta, pois, com o fenômeno

econômico da cafeicultura e industrial, estes espaços lentamente foram ganhando importância e adquirindo novos valores de uso, cada um a seu tempo.

Periférico, mas não esquecido, o bairro Ipiranga é marcado historicamente em 1822 devido a Proclamação de Independência. Acontecimento de caráter emblemático para a nação brasileira e repleta de fatores internos e externos. Cabe a nós uma pequena observação o que diz o autor Boris Fausto sobre um dos personagens que teriam influenciado o ato da independência ter ocorrido em solo paulista;

José Bonifácio provinha de uma das famílias mais ricas de Santos, onde seu pai se dedicara à exportação de açúcar. Estudou em Coimbra e permaneceu na Europa entre 1783 e 1819. [...]. De volta ao Brasil, foi chamado a presidir em março de 1821 a junta provisória de São Paulo. [...]. A princesa dona Leopoldina e José Bonifácio enviaram às pressas as notícias ao príncipe, em viagem a caminho de São Paulo [...] para chegar o mais rápido possível, indica o interesse de José Bonifácio em apressar a independência e fazer de São Paulo o cenário da ruptura final. (FAUSTO, 2012, p.115-116)

Nota-se claramente a influência da burguesia nas ações de Estado, fato muito semelhante ocorreu nos atos que desencadearam a República em 1889. A intenção de José Bonifácio não era atribuir ao bairro Ipiranga um símbolo de transformação política e social do país, mas sim, trazer para a cidade de São Paulo todo simbolismo e atenção decorrente dessa “revolução” sabendo que, esse acontecimento é marcado pelo poder político e econômico, tanto é que por décadas o bairro Ipiranga não sofreu mudanças significativas em resultado à Proclamação de Independência, apenas os bairros já desenvolvidos e economicamente ativos mantiveram suas trajetórias. As ações de José Bonifácio foram estrategicamente elaboradas em uma mente burguesa e de certa forma conservadora.

O pensamento de José Bonifácio refletia o pensamento de uma sociedade burguesa e dividida em classes, seu modo de pensar estava evidente na esfera política de São Paulo mesmo após sua morte em 1838. Se o “grito de independência” não foi suficiente para destacar a cidade de São Paulo, constrói-se então, um monumento repleto de valor simbólico em resposta aos questionamentos do poder e independência não só do Brasil como também, da cidade de São Paulo, que até então, tornava-se cada vez mais uma referência econômica e política para a nação. Logo após a Proclamação da República em comemoração ao seu primeiro aniversário em 15 de novembro de 1890, inaugurava-se o emblemático Museu do Ipiranga como um monumento comemorativo à Independência do Brasil.

De acordo Flavio Villaça (1993) as classes dominantes sempre tiveram significativa influência na ocupação e uso dos espaços da cidade, principalmente aqueles chamados de

“centrais”, para o autor trata-se de um fato histórico ocorrido em diversos países. Para o autor, o “espaço intraurbano” na cidade capitalista, pode ser dividido em;

[...] dois períodos, os das cidades do início do capitalismo – que abrange os séculos XVII, XVIII e início do século XIX – e os das cidades tipicamente capitalistas, que são aquelas que se formam a partir da segunda metade do século XIX. A cidade do primeiro período é marcada por forte intervenção do Estado no espaço urbano, enquanto que na cidade tipicamente capitalista o espaço urbano é mais modelado pelo mercado imobiliário. O espaço urbano do primeiro período foi produzido por uma burguesia que ainda era classe revolucionária e dirigente, e por um Estado que se empenhava em enaltece-la. [...] em São Paulo, Av. D. Pedro I, monumento, jardins e Museu do Ipiranga. (VILLAÇA, 1993, p.02)

O autor afirma que, esses monumentos representam o poder e o papel do Estado e principalmente das classes dominantes, sendo assim, não seria equivocada nossa consideração frente as influências de José Bonifácio e toda a classe que a ele, podemos indicar como representativa.

O bairro Ipiranga começa a receber transformações espaciais quando se observa que as estruturas são incapazes e insuficientes em dar continuidade à sua natureza de acumulação. O espaço que tem em si uma estrutura econômica e social, neste caso os bairros Bom Retiro, Brás, Mooca, Belenzinho, não perdem seu “valor de uso”, pelo contrário, a pujança econômica destes bairros é tamanha que, provocam novas significações econômicas. Um dos fatores que produziram tais alterações foi a construção da São Paulo Railway (1859-1867) que fomentou o transporte de mercadorias e pessoas para a cidade de São Paulo.

O Ipiranga continuará a crescer em demografia, residências e fábricas, enquanto certos bairros como Liberdade e Sé ficam estagnados; Bom Retiro, Braz e Mooca também eminentemente fabris, retrocedem, já estrangulados pela ocupação irracional. (BARRO, BACELLI, 1979, p.63)

Para abrigar a força de trabalho e extensas jornadas, a habitação popular estava concentrada próxima às fábricas, assim os bairros operários cresceram rapidamente pois ali concentravam-se as “melhores” condições de moradia, alimentação e transporte até as indústrias, tudo isso, obviamente, se comparado com regiões externas à cidade, neste caso as áreas rurais e periféricas que não usufruíam das mesmas condições de “modernidade” e das transformações urbanísticas. Mas isso não significava que tais condições da cidade moderna, não eram em muitas vezes, insalubres. Alguns lugares tornaram-se referência para os recém-

chegados à capital paulista, a maioria em busca de emprego, um desses lugares foi a Hospedaria de Imigrantes de São Paulo¹⁰.

[...] além de sua importância básica para o destino da cidade condicionada a consolidação do seu caráter de metrópole do café, valorizaram certas várzeas paulistanas até então desprezadas, fazendo com que nelas se edificassem alguns bairros operários que se integraram no corpo urbano. (BRUNO,1991, p.1054)

Cada bairro da capital paulista teve seu processo de industrialização e urbanização em momentos diferentes e cada um com suas características. Em dado momento, o Ipiranga, mesmo com o metro quadrado dos mais baratos de toda capital, era “desprezado” até mesmo por aqueles que ajudaram a construí-lo, isso porque, até os trabalhadores das obras do monumento à Independência, pousavam em casebres junto a construção, mas procuravam o centro de São Paulo ou São Bernardo para moradia fixa. (FERNANDES, 2012).

2.2 Urbanização do bairro Ipiranga e expansão industrial

A organização da vida urbana no Ipiranga só acontece após o firmamento de grandes indústrias no bairro principalmente no começo do século XX, a partir daí, cresce o número de moradores, comércio e serviços.¹¹ Vejamos a figura 01 que permite compreendermos como a cidade era representada cartograficamente no final do século XIX, percebe-se que em 1895, o Ipiranga (em destaque) era praticamente inexistente.

¹⁰ “Inaugurada em 1888, no bairro do Brás, a Hospedaria de Imigrantes foi o primeiro endereço para grande parte daqueles que viveram em São Paulo, e representou mais do que um lugar de hospedagem provisória para imigrantes e trabalhadores nacionais que chegaram em busca de melhores condições de vida. [...]. Suas atividades foram encerradas em 1978 e hoje, no antigo edifício da Hospedaria – transformado em Memorial do Imigrante – existem os registros daqueles que por lá foram alojados e também as marcas das transformações ocorridas na cidade”. Paiva, Odair da Cruz, *Hospedaria de imigrantes de São Paulo*. Paz e Terra (2008)

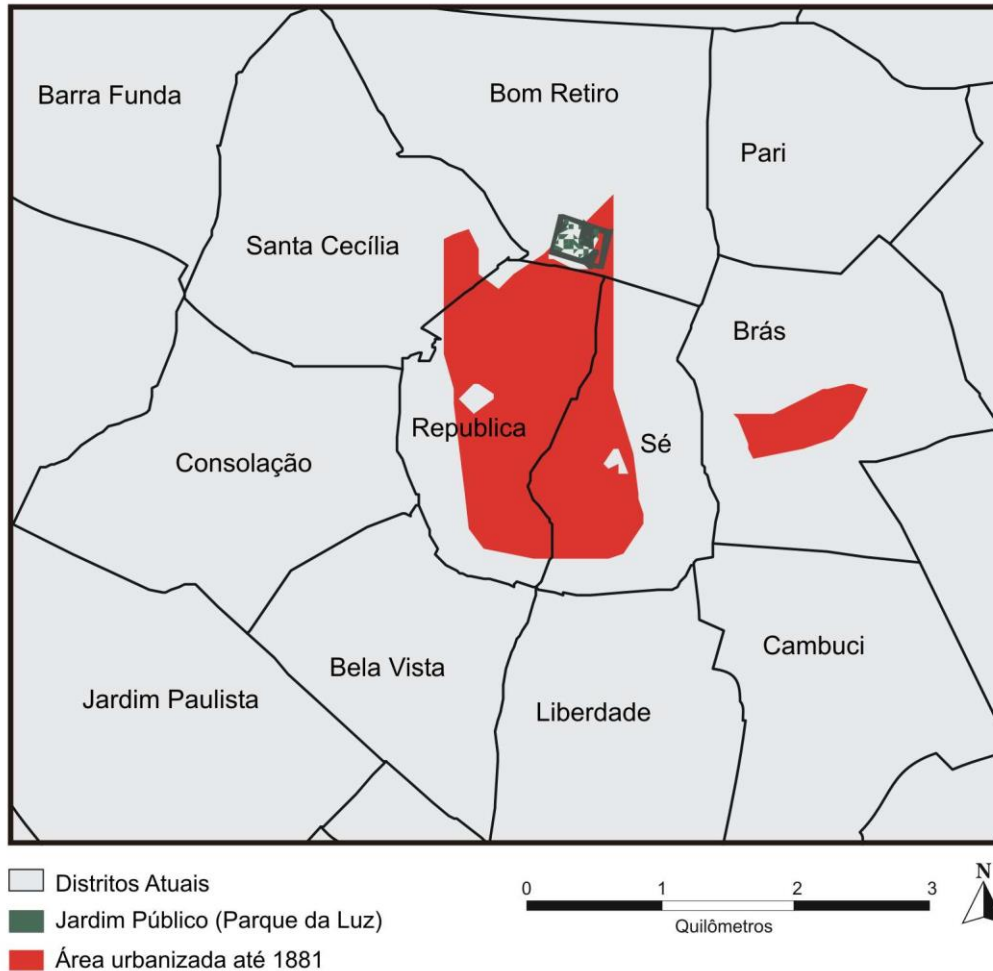
¹¹ Há pouco material bibliográfico específicas do bairro Ipiranga, principalmente do período de expansão industrial, por isso, a bibliografia utilizada ficou bem restrita, mas repleta de oportunidades de análise e discussões para ampliar as pesquisas e estudos bibliográficos com outros autores. Sendo assim, utilizaremos os dados de pesquisa que se encontram no livro *Ipiranga – histórias dos bairros de São Paulo* dos autores Máximo Barro e Roney Bacelli (1979). Reproduziremos alguns dados e tabelas referente as indústrias que foram fundamentais para o crescimento do bairro. Ver: VÉRAS, M, P, B. **O bairro do Brás em São Paulo: um século de transformações no espaço urbano ou diferente versões da segregação social**. São Paulo. Tese de Doutorado. PUC-SP 1991.



Figura 01: Planta da cidade de São Paulo 1895. Hugo Bonvicini. Arquivo Público do Estado de São Paulo (exemplar original) – Instituto Geológico – São Paulo.

As primeiras indústrias que se instalaram no Ipiranga, deram início as transformações urbanas do bairro, podemos observar na imagem abaixo (figura 02) o crescimento da cidade em relação as demais áreas. O Ipiranga não cresceu no mesmo ritmo daqueles que eram considerados bairros urbanizados.

Área Urbanizada 1872



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.
Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

Figura 02

Área Urbanizada

1882/1914

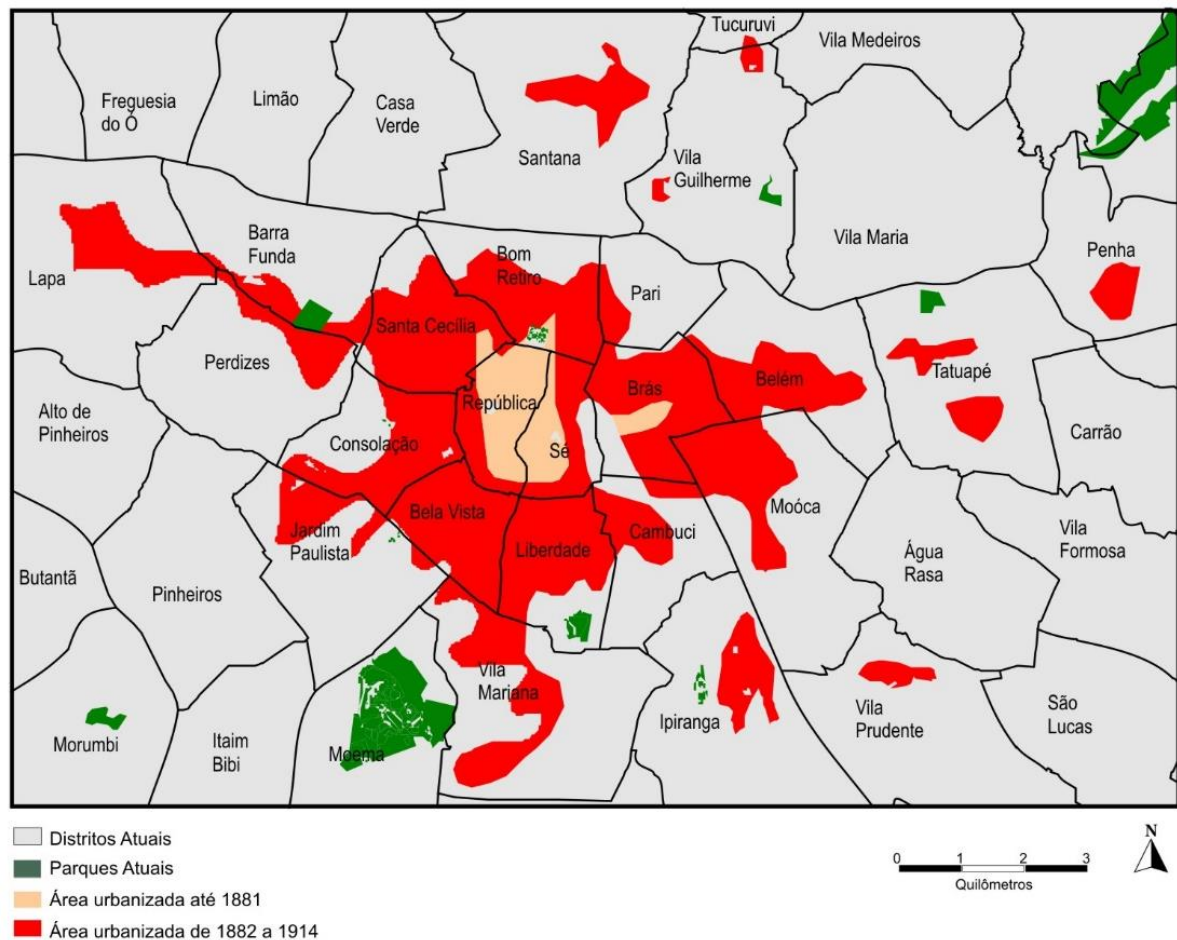


Figura 03

Podemos perceber na figura 02 que o bairro Ipiranga não aparece, ou seja, muito provável que naquele tempo o bairro não tivesse qualquer tipo de significância decorrente da modernização e urbanização ou quem sabe, resultado de algum tipo de política pública ou de investimentos privados. Já na figura 03 a área de urbanização que vai de 1882 a 1914 destaca a região norte do bairro Ipiranga, e é exatamente esse mesmo espaço que delimitamos como área de estudo onde no próximo capítulo veremos as transformações contínuas que desde o final do século XIX não pararam mais.

Como já discutimos, a importância do imigrante na cidade de São Paulo e principalmente, como esse efetivo foi absorvido pelas indústrias em contínuo crescimento, agora falaremos de algumas dessas empresas que se firmaram nas terras do Ipiranga.

As principais e maiores empresas do bairro se instalaram no final do século XIX, elas possuíam significativa tecnologias, maquinários e número de operários, primeiro foi o segmento têxtil seguido pela indústria cerâmica, as mais expressivas foram; Cotonifício Rodolfo Crespi com 1.305 operários, Cia. Ipiranga Tecelagem e Estamparia com 7.857 operários e a Cia. Fabril Paulistana com 500 operários. A maior empresa da região foi fundada pelos irmãos Jafet, possuía uma área com mais de 6.000m² e com fortíssimo investimento em maquinário moderno. As indústrias começaram a sair do bairro no começo da década de 1990, outras, que permaneceram migraram para outros segmentos, e claro, algumas deram lugar aos primeiros prédios residências.



O Ipiranga fazia parte de uma área da cidade onde crescia rapidamente o poder industrial, que de certa maneira delimitava o centro da cidade dos bairros mais periféricos. Os bairros que compunham essas áreas eram; Ipiranga, Mooca, Belém, Tatuapé, Barra funda, Luz e Lapa. Com o passar dos anos a cidade de São Paulo foi tomada por centenas de indústrias, muitas delas construídas por aqueles que tinham seus investimentos e principais negócios na importação de mercadorias. Os irmãos Jafet são um deles que, iniciaram seus negócios com importação de tecidos e posteriormente investiram na manufatura.

Todos os outros grandes empresários possuíam experiências de importação. Francisco Matarazzo chegou ao Rio com um estoque de banha que esperava vender. Abriu uma casa em Sorocaba e derretia banha como atividade subsidiária, mas seu primeiro negócio em larga escala foi a importação de banha enlatada, farinha de trigo e arroz. Só em 1900, dezenove anos após sua chegada ao Brasil, encetou o primeiro empreendimento industrial, um moinho

de farinha. Os quatro irmãos Jafet, que se instalaram em São Paulo entre 1887 e 1893, só decidiram entrar na manufatura de tecidos em 1906. Havia passado longos anos, primeiro como atacadista e, em seguida, como importadores de tecidos. (DEAN, 1969, p.37)

O imigrante e os investidores estrangeiros foram fundamentais para o surgimento das indústrias de manufatura e conseqüentemente abriram novos caminhos para a economia do país. Percebe-se, portanto, que não há fronteiras para o crescimento econômico e expansão industrial. Na Primeira República pode se afirmar que o ritmo industrial era acanhado seguindo passos moderados, mas, a partir de 1930 se estabeleceram novas metas de crescimento e os espaços vazios foram tomados por mais indústrias e os já existentes foram se transformando em polos indústrias. Esse foi um período onde todos queriam “crescer” e avançar rumo a modernidade, seja o operário que através do esforço do seu trabalho acreditava galgar melhores condições para sua família, como o empresário que sem pudor buscava seus lucros. A política agora repleta de interferências do capital, buscava o controle e ordem social através de leis e políticas sociais que atendessem a todos os interessados. A cidade moderna, urbanizada, entendida como fruto do sistema capitalista nunca foi para o proletariado, mas sim, para os mais abastados financeiramente, não se tratando de uma questão de sorte ou oportunidades, mas sim, resumindo-as na esfera financeira.

O Ipiranga continua até os dias de hoje sofrendo todas as transformações decorrentes o poder do capital, hoje, não mais industrial, mas imobiliário, isso porque no início da década de 1990, muitas indústrias iniciam seu êxodo para o interior do estado ou para bairros periféricos, tudo com incentivos fiscais e principalmente pelo lobby de construtoras e empresas ligadas ao ramo imobiliário. Um bairro que em um dado momento da história foi ignorado, até porque a realidade econômica da época gerava essa relegação, foi tomado por indústrias que viram em suas terras a oportunidade de bons negócios, desde então, esses espaços jamais perderam seu valor de uso ou mesmo, valores econômicos, pelo contrário, poderíamos pesquisar a equivalência de produção de uma indústria da primeira metade do século XIX, e todo seu patrimônio, com os lucros de um empreendimento imobiliário, veremos que o capital tem poder para multiplicar o valor de um determinado espaço para a própria expansão do capital, ou seja, o capital é alimentação e retorno dele mesmo.

De acordo com os autores Barro e Bacelli (1971) até o final do século XIX o bairro Ipiranga não havia passado por transformações significativas se não aquelas, resultado de terras desvalorizadas que foram de grande importância para as indústrias já que ali próximo passava a linha férrea facilitando assim, a chegada de maquinários e consecutivamente trabalhadores.

Destaca-se também, o fato dos bairros Bom Retiro, Barra Funda, Mooca, Brás, Lapa e Pari não estarem na sua densidade máxima, mas os espaços que ainda existiam estavam valorizados imobiliariamente, deste modo, o Ipiranga começara a ganhar notoriedade por ali existirem terras baratas. O começo do século XX foi marcado pelo deslocamento de pessoas e principalmente pela fixação de novas empresas em solo até então pouco explorado. As pessoas que ali estabeleceram moradia fixa, a princípio, foram os donos das fábricas locais e uma pequena burguesia existente desde os primeiros habitantes da região; “[...] afirmam que destes 1535 trabalhadores, talvez 20% residiam no bairro. [...]. Porém, a demanda das indústrias que se instalavam e outras que se ampliavam continuavam a sofrer a carência de mão de obra, em especial a residente no bairro. ” (BARRO, BACELLI, 1971). Os trabalhadores residentes no bairro demoraram para chegar e lentamente foram adquirindo meios de fazer do bairro Ipiranga não só um lugar de trabalho como também moradia para si e suas famílias, ainda assim, o que caracterizava o bairro eram as grandes fábricas que permaneceram quase que inalteradas por décadas.

A expansão industrial se estendeu praticamente até a década de 1990 onde a partir daí, inicia-se o êxodo das indústrias para outras regiões por dois principais motivos, primeiro a cidade não comportava mais indústrias de grande porte em áreas caracterizadas como “centrais” o tráfego de cargas e a movimentação de trabalhadores geravam um descontrole numa cidade com quase 10 milhões de habitantes, segundo, muitas cidades do interior e até mesmo de outros estados, com propósitos fiscais, facilitaram à indústria estabelecerem novos polos com condições tributárias favoráveis.¹²

O século XXI é marcado pelo sistema financeiro e imobiliário, ambos proporcionam mudanças nas estruturas sociais com a construção ideológica de transformação da paisagem da cidade, e para isso, não mediram esforços em tomar os espaços ociosos de antigas fábricas até casas antigas ou prédios antigos, e mesmo empresas que ainda atuam no bairro mas que estão em espaços considerados estratégicos é visto pelo mercado imobiliário como um possível negócio a ser realizado para ali, serem construídos grandes empreendimentos de moradia vertical. E foi exatamente isso que aconteceu com o bairro Ipiranga no início dos anos 2000, empresas começaram a fazer uso dos espaços de antigas indústrias e em alguns momentos até de casas e casarões antigos. Recordo-me que, quando perguntei à um morador do bairro do que ele mais sentia falta, ele disse; “sinto falta dos campinhos de futebol que não existem mais, hoje

¹² Ver: As Metrôpoles e a questão social brasileira. Org. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro e Orlando Alves do Santos Junior. Editora Revan – Observatório das Metrôpoles. 2010

onde havia um campinho para jogarmos bola é um prédio”. Identificamos que esse fenômeno transformador teve início em 2004 e foi até 2015 onde ocorreu certa queda motivada pela instabilidade econômica e política do país. Portanto, considerando que a gentrificação é algo que ocorre de forma latitudinalmente, podemos atentar para uma tendência que permanecerá por muito tempo tendo em vista a quantidade significativa de espaços que ainda podem ser utilizados pelo mercado financeiro e imobiliário para os próximos anos.

CAPÍTULO III

AS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO NO BAIRRO IPIRANGA

3.1 A cidade e seus espaços de confluência

“É na grande cidade que se desenvolvem a arquitetura, o urbanismo, e o planejamento, assim como nela surgem o partido político, o sindicato, o movimento social, a corrente de opinião pública e o próprio Estado. As distinções nítidas e matizadas entre o público e o privado, a civilidade e a privacidade, a população e o povo, os grupos sociais e as classes sociais, a reforma e a revolução, a tirania e a democracia desenvolvem-se, refinam-se e embaralham-se na cidade. ” (IANNI, 2000)

Estudos comprovam (Bógus; Pasternak, 2009; Marques, 2015; Carlos, 2016) que a metrópole cresce e se desenvolve enquanto estrutura fundamental para a permanência de ações do capital. Os estratos da cidade proporcionam uma comparação das áreas desiguais, visualizando-as seus diversos aspectos estruturais. São Paulo amplamente estudada, produz resultados de uma metrópole intensamente segregada e complexa, dados os inúmeros fatores que possibilitam essa realidade social. Os espaços da cidade são compostos por uma série de valores simbólicos e ideológicos, mas acima de tudo, a cidade é um “campo de forças” (VÉRAS, 2000), onde, sobrepõem-se os valores do capital. Como vimos nos capítulos anteriores, os espaços da cidade de São Paulo seguem uma genealogia determinada pelas forças econômicas, genealogia essa que definiu e redefiniu as camadas sociais e seus espaços.

Existem macrorregiões na cidade de São Paulo, compostas por grupos predominantemente de renda média e outras, predominantemente pobres - muitos destes residentes em favelas. Por outro lado, há microrregiões onde predomina os estratos de renda elevada – elite. Territorialmente, as moradias da classe média, estão mais próximas daqueles que residem em loteamentos irregulares e favelas, ou seja, de uma parcela economicamente inferior. Em quanto isso, a elite, afasta-se cada vez mais dos espaços de confluência e dos estratos de renda inferior¹³.

Portanto, a metrópole paulistana é segregada, em especial no que diz respeito às classes superiores. O conjunto da estrutura de segregação é fortemente hierárquico e as classes médias e inferiores tendem a se misturar mais, porém em espaços não habitados pelas elites. (MARQUES, 2015, p.184)

¹³ Ver; CALDEIRA, Teresa Pires do Rio, Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed.34; Edusp, 2000

Algumas áreas de confluência são marcadas por ali existirem, “fronteiras” que determinam claramente o perfil socioeconômico dos que ali habitam. Há bairros na cidade de São Paulo que não possuem favelas, cortiços ou moradias que resultam das políticas habitacionais de interesse social, estes, são bairros considerados mais nobres e de um estrato social elitizado e de renda per capita elevada. Por outro lado, há bairros de estratos de média renda que dividem os mesmos espaços dos estratos sociais de baixa renda. Isso acontece por exemplo, no centro-leste do bairro Ipiranga onde está localizada a favela de Heliópolis¹⁴. Distante dali, mas com a mesma realidade podemos citar a zona oeste da capital especificamente a região próxima à avenida Jaguaré e Corifeu de Azevedo Marques onde territorialmente há espaços de confluência utilizados pelos moradores de renda média com os de renda inferior que habitam a favela São Remo. Essa localidade é composta por uma infraestrutura que é usufruída por ambos, a poucos metros da favela São Remo temos; três hipermercados sendo dois deles de venda atacado, três *fast food* de bandeiras internacionais e demais serviços que podem ser utilizados por ambos os públicos. Obviamente que dependeríamos de uma pesquisa mais detalhada e empírica para comprovar essas observações e descobrir de fato, quais usuários desses serviços são de moradores da região. O que queremos destacar com este exemplo é o fato de que, a infraestrutura, principalmente a de serviços, indica estar diretamente relacionada as áreas onde se concentra a maioria de renda média, se compararmos essa mesma infraestrutura com bairros mais periféricos, observaremos a nítida a diferença, já que em regiões afastadas e pobres, esse tipo de investimento não é atraente para o capital, tão pouco para uma estação de metrô.

Desde a segunda metade do século XIX, quando a maioria das atuais metrópoles do país começou a apresentar altas taxas de crescimento, as classes de mais alta renda começaram a exibir um processo de segregação que segue, até hoje, a mesma tendência. Em todas elas, sem exceção, a tendência é dessas classes se segregarem numa única e mesma região geral da cidade: o sul, no Rio e Recife, o quadrante sudoeste, em São Paulo, a zona oeste em Porto

¹⁴ A Favela Heliópolis foi considerada uma das maiores áreas na cidade de São Paulo de moradia em situação irregular, caracterizando área de extrema pobreza e violência decorrente inúmeros fatores socioeconômicos. “A área onde se localiza Heliópolis pertencia ao IAPAS (Instituto de Administração e Previdência e Assistência Social) que construiu o hospital de Heliópolis, inaugurado em abril de 1969. Após sua inauguração, os arredores foram sendo ocupados por muitos operários que haviam trabalhado na construção do Hospital, o que caracteriza um segundo momento de ocupação da área. Concomitantemente, iniciava-se um processo de grilagem da terra nas proximidades da Estrada das Lágrimas, uma das principais vias de acesso da área.” Junior. Oswaldo de Oliveira Santos. A Liturgia no contexto urbano: apontamento para a práxis pastoral na comunidade de Heliópolis 2006 p.75. De acordo com a socióloga Maria Ruth Amaral Sampaio “Muitas das favelas existentes no Município de São Paulo tiveram início pela ação do próprio Poder Público Municipal que — visando a liberar determinadas áreas ocupadas por núcleos carentes para a construção de obras públicas, principalmente viárias — transferia os habitantes para alojamentos provisórios, geralmente localizados em áreas pertencentes ao Estado, ao Município, ou a órgãos federais. In. O percurso de uma invasão. São Paulo. FAU/USP, 1990. p.29.

Alegre, a sudeste, em Belo Horizonte, e as proximidades da costa de alto mar, em Salvador. (VILLAÇA, 1997, p. 4)

Entendemos por áreas de confluência, os espaços da cidade onde as camadas sociais de natureza distintas se encontram sem que ocorra um fenômeno de interesse coletivo. Por exemplo, a estação de metrô Sacomã localizada mais ao sul do bairro Ipiranga, ela atende as necessidades do estrato de renda média bem como, as necessidades de transporte do estrato pobre, ambos utilizam desses espaços apenas para o ir e vir, nada mais que isso. O mesmo ocorre com os moradores do Jaguaré e Favela São Remo que fazem uso dos mesmos serviços independente dele ser público ou privado. A diferença é que dentro do conceito de gentrificação, determinados investimentos, principalmente os de mobilidade, desencadeiam a retirada de moradores mais pobres. Essa infraestrutura é construída com um pensamento econômico e de valorização dos espaços para o capital, sem qualquer pretensão de diminuir a segregação espacial ou socioeconômica da cidade. Muitas vezes o espaço de confluência é esteticamente comparável considerando o local onde o capital tem seus maiores interesses para valorização dos espaços. Um exemplo, é comparar uma estação de trem, ruas e avenidas, ou mesmo um terminal de ônibus urbano das regiões que predominam os estratos sociais de renda elevada, com infraestruturas de predomínio dos estratos mais desfavorecidos economicamente.

Os espaços da elite são outros já que as condições econômicas permitem que morem próximo ao trabalho ou mesmo trabalhem em *home office*. Aqueles que fazem parte do estrato econômico elevado circulam por outras áreas de confluência e cruzam na sua maioria com seus iguais.

No quadro do capitalismo, a distribuição da população e das atividades econômicas no solo urbano segue a regra básica pela qual quem pode mais, em termos de poder aquisitivo, melhor se localiza na estrutura das cidades em relação ao emprego, à oferta de serviços urbanos, ao comércio e serviços em geral, especificamente os de cultura e lazer. (CAMPOS FILHO, 1992, p. 46)

Importante observar que há espaços de confluência onde o valor simbólico é predominante, ou seja, o espaço acolhe todas as camadas sociais, sempre que estes, se veem envolvidos em questões subjetivas aos valores individuais ou coletivos, como é o caso dos encontros na Av. Paulista, ou encontros nos shoppings e parques da cidade.

3.2 As transformações do espaço no século XXI: Gentrificação no bairro Ipiranga

O conceito de gentrificação¹⁵ está ligado diretamente às transformações espaciais que ocorrem em determinadas áreas da cidade urbanizada e capitalista, quando ali ocorrem mudanças relativas ao tipo de moradia destinada a um estrato da sociedade economicamente elevada em detrimento dos mais pobres.

As tendências de gentrificação são percebidas quando moradias horizontais, prédios antigos ou espaços de antigas indústrias, dão espaço para o mercado imobiliário na construção de empreendimentos de moradias verticais. Tais moradias, em sua maioria, destinam-se à uma parcela da população economicamente ativa e com grande poder de compra.

A percepção contemporânea do fenômeno, contudo, é mais abrangente, incluindo os novos elementos de usos (residenciais e comerciais), agentes (sociais, econômicos e estatais) e as diversas formas de intervenção espacial de que se manifestam nos processos gentrificativos desencadeados no contexto globalizado da pós-modernidade. Nesse aspecto, conforme Clark (2010), a gentrificação é entendida como um processo que envolve a alteração da população residente de uma determinada área, em que os novos moradores-usuários possuem um *status* socioeconômico mais elevado que os usuários anteriores. (DINIZ, 2015, p. 122)

Alguns indicadores apontam mudanças naturais que ocorrem praticamente em toda a cidade, porém, se considerarmos a densidade e perfil socioeconômico do Ipiranga, veremos que as mudanças ocorrem de forma mais ampla e com um modelo que permite-nos sugerir que o bairro esteja passando por um processo gentrificativo com significativos investimentos do mercado imobiliário nos últimos anos. Vejamos alguns indicadores;

¹⁵ Assentamento de classe média em propriedades renovadas ou reconstruídas em distritos centrais antigos, anteriormente ocupadas por uma população de baixa renda. A primeira menção ao processo foi realizada por Ruth Glass, ao observar a chegada do nobre e a simultânea transição social de inúmeros distritos no centro de Londres, no início da década de 1960. Uma década mais tarde, verificou-se a ocorrência da gentrificação em grandes cidades como Londres, São Francisco, Nova York, Boston, Toronto e Sydney, no decorrer da transição da economia industrial para a pós-industrial. Entretanto, mais recentemente, a gentrificação tem sido identificada, de forma mais abrangente, em centros urbanos menores localizados na Europa meridional e oriental, bem como em alguns dos principais centros da Ásia e da América Latina. (JOHNSTON *et al.*, 2009, p. 273-274)

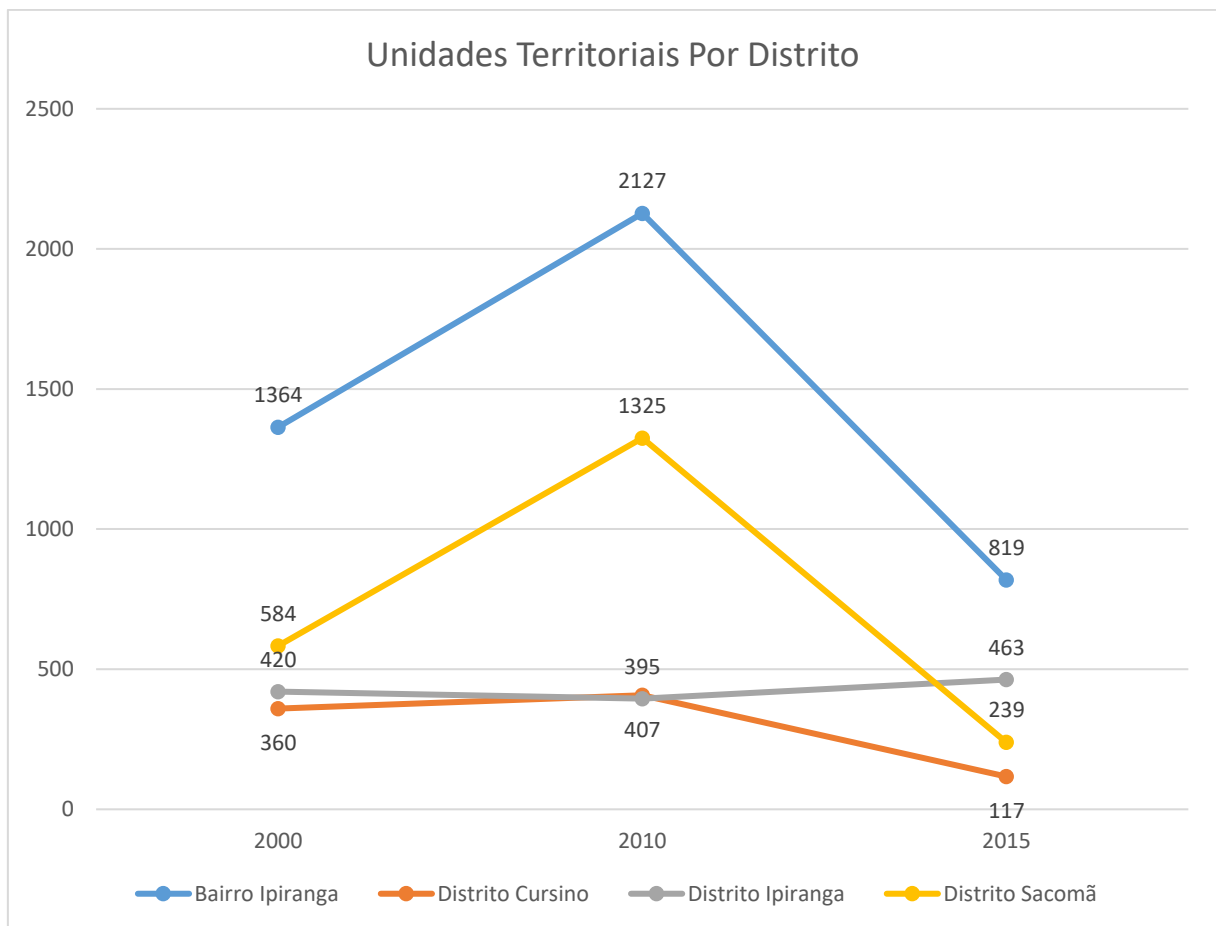
Tabela 03

**Número de Unidades Residenciais Verticais Lançadas
Municípios de São Paulo, Subprefeitura e Distritos Municipais
2000, 2010 e 2015**

| Unidades Territoriais | 2000 (1) | 2010 (2) | % Var 1-2 | 2015 (3) | % Var 2-3 |
|-----------------------|---------------|---------------|-----------|---------------|-----------|
| MSP | 28.676 | 37.174 | 29,6% | 20.218 | -45,6% |
| Ipiranga | 1.364 | 2.127 | 55,9% | 819 | -61,5% |
| Cursino | 360 | 407 | 13,1% | 117 | -71,3% |
| Ipiranga | 420 | 395 | -6,0% | 463 | 17,2% |
| Sacomã | 584 | 1.325 | 129,9% | 239 | -82,0% |

Fonte: Embraesp

Elaboração: SMDU/DEINFO



Fonte: Elaborado pelo autor a partir dos dados apresentados na tabela 03.

Tabela 04

**Área Total Lançadas (em m²) dos Lançamentos Verticais Residenciais
Municípios de São Paulo, Subprefeitura e Distritos Municipais
2000, 2010 e 2015**

| Unidades Territoriais | 2000 (1) | 2010 (2) | %Var 1-2 | 2015 (3) | % Var 2-3 |
|------------------------|------------------|------------------|----------|------------------|-----------|
| MSP | 3.750.922 | 5.040.845 | 34,4% | 2.052.173 | -59,3% |
| Ipiranga (4,7%) | 176.783 | 255.957 | 44,8% | 115.155 | -55,0% |
| Cursino (1,4%) | 52.076 | 65.704 | 26,2% | 28.943 | -55,9% |
| Ipiranga (1,7%) | 62.843 | 49.411 | -21,4% | 64.993 | 31,5% |
| Sacomã (1,6%) | 61.861 | 140.841 | 127,7% | 21.220 | -84,9% |

Fonte: Embraesp

Elaboração: SMDU/DEINFO

Os indicadores apontam uma queda a partir de 2010, seja de lançamentos, como nos demais fatores que envolvem a construção e venda desses empreendimentos, suponhamos que essa queda, tenha sido resultado da instabilidade política e econômica, iniciada em 2014 e agravada nos anos seguintes. Independente disso, os primeiros anos do século XXI, sobretudo os primeiros cinco anos, desencadearam um crescimento expressivo. Parece soar redundante, mas, é factual que a conjuntura política, proporciona ao sistema capitalista e financeiro, capacidade de aumentar e investir em suas respectivas áreas de atuação. Tanto é que, percebemos pela tabela 03 o valor geral de vendas no início da década em relação ao ano de 2010 veremos o percentual de novas unidades.

A tabela 04, representa o quanto dos espaços do bairro, foram utilizados para construção desses empreendimentos, isso significa que, o mercado imobiliário transformou a paisagem do bairro, constituindo assim, novos valores de troca e valores simbólicos. A “reutilização” de espaços degradados ou, desvalorizados, tornam-se alvos do mercado imobiliário, tanto é que, o espaço onde está construído o Plaza Mayor, era um galpão de armazenamento e periférico a ele, casas e lotes que foram desocupados, portanto, mesmo que haja casas térreas, com moradores de longa data, ou residentes de baixa renda, todos serão deslocados, para residirem em outros bairros ou, cederem aos encantos dos financiamentos e do marketing que idealiza a felicidade e tranquilidade de viver em um desses empreendimentos.

Tabela 05

**Valor Geral de Vendas dos Lançamentos Residenciais Verticais
Municípios de São Paulo, Subprefeitura e Distritos Municipais
2000, 2010 e 2015**

| Unidades Territoriais | 2000 (1) | 2010 (2) | %Var 1-2 | 2015 (3) | %Var 1-2 |
|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------|----------------------|----------|
| MSP | 3.744.638.136 | 14.089.258.220 | 376,3% | 9.375.085.646 | -33,5% |
| Ipiranga | 137.450.726 | 605.158.022 | 440,3% | 513.311.295 | -15,2% |
| Cursino | 44.243.126 | 164.110.616 | 370,9% | 157.935.083 | -3,8% |
| Ipiranga | 50.394.400 | 132.596.100 | 263,1% | 281.004.912 | 111,9% |
| Sacomã | 42.813.200 | 308.451.306 | 720,5% | 74.371.300 | -75,9% |

Fonte: Embraesp

Elaboração: SMDU/DEINFO

De forma geral, os dados apontam que o bairro sofreu fortes mudanças espaciais, relato esse constatado em uma das entrevistas realizadas nesta pesquisa, só que ainda assim, podemos dizer que há uma “resistência” de alguns moradores em ceder. Mas não podemos esquecer que estamos falando de um bairro histórico, de fundamental importância não só para a cidade de São Paulo como, para a história do país, é por isso que, podemos entender o fenômeno que ocorre em determinadas áreas onde não ocorreram transformações significativas.

Olha, ali no pedaço onde eu moro, as casas continuam iguais, reformadas por fora, mas iguais, do mesmo padrão. Na rua Oliveira Alves, havia uns casarões que eram dos donos das fábricas, eram casarões grandes que pegavam de uma rua até na outra, agora desmancharam e fizeram prédios. Ali onde eu moro não mudou muito. Na outra esquina de casa, era uma chácara, ali viraram sobrados que existem até hoje. No outro lado da rua, era o casarão dos Jafet, que desmanchou, era um dos, por que os outros são na Bom Pastor. Eles desmancharam e fizeram prédios também. Então, são as mudanças, mas o pedaço onde eu moro não houve mudança nenhuma. São os proprietários que não venderam, eles tentaram, mas não conseguiram tirar a gente dali não. (Entrevista realizada com a moradora Dona Zoraide)

Mesmo com espaços preservados, a percepção dos moradores é de que o bairro sofrerá mais transformações e que em pouco tempo, os espaços que hoje são ocupados por antigas indústrias ou casas que não possuem algum tipo de restrição por parte da prefeitura (tombamento por exemplo) ou daqueles moradores que um dia recusaram vender seu imóvel, serão alvos constantes do mercado imobiliário.

Em conversas com moradores¹⁶ e comerciantes do bairro, identificamos que muitos proprietários, principalmente de empresas de serviços (pet shop, cabeleireiros, lavanderias, escritórios, consultórios etc.) residem no bairro e sempre estão atentos aos novos empreendimentos. Outro fator que nos chamou a atenção foi que ao conversar com o dono de uma imobiliária, ele informou que há muita procura por apartamentos, desse quantitativo mais da metade são moradores do bairro, porém, os moradores locais buscam mais por locação, as vendas são em sua maioria de pessoas que não moram na região. Perguntado sobre o percentual de compra daqueles que residem no bairro, a resposta foi de que os compradores já residentes no bairro em sua maioria, moram em apartamentos e são considerados de acordo com a imobiliária, “moradores de maior poder aquisitivo” que compram um apartamento mais moderno e alugam ou vendem o anterior. Este dado não representa de fato o perfil do comprador tão pouco deixa claro que apenas pessoas de fora do bairro comprem imóveis, mas aponta a necessidade de uma pesquisa mais detalhada para apurar essas informações, independente disso, a tendência gentrificativa do Ipiranga é latente.

Constatou-se através do trabalho empírico que o bairro Ipiranga possui espaços para o mercado imobiliário investir em grandes empreendimentos. Observamos as ruas Tabor, Rua do Fico, Rua Conego Januário, Rua Guarda da Honra, parte da Rua Agostinho Gomes, Rua Cipriano Barata, parte da Rua do Manifesto, todas estas, próximas ao Plaza Mayor, e o que se observou foi a existência de galpões e terrenos, alguns desabitados, outros, em funcionamento, seja para o armazenamento de mercadorias ou, ainda, terrenos que já indicam a construção de empreendimento imobiliário destinado a moradia. As principais características do bairro, especificamente das ruas pesquisadas são: casas geminadas (literalmente uma grudada nas outras), com grande variedade de fachadas, algumas não possuem garagens, outras apresentam essa opção apenas para um veículo, por isso, em muitas ruas percebemos a existência de estacionamentos¹⁷ que buscam atender não só a necessidade de motoristas/transeuntes que simplesmente estão passando por ali como atender as demandas de moradores locais. Há também sobrados que modificaram o uso de residencial para comercial, ou seja, a parte térrea

¹⁶ Oficialmente entrevistamos duas pessoas que residem há muito tempo no bairro, paralelamente às entrevistas, conversamos com moradores e comerciantes do bairro – aproximadamente 20 pessoas, em sua maioria, moradores de condomínios verticais; uma pequena parcela mora em casas, mas deixam claro que na primeira oportunidade pretendem comprar um apartamento. Das pessoas que conversamos, nenhuma delas manifestou a vontade de deixar o bairro.

¹⁷ Os estacionamentos em sua maioria sempre estão localizados em um terreno grande e vazio, demonstrando que em algum tempo ali já foi uma casa ou prédio. O espaço com uso temporário para estacionamento indica a versatilidade do dono do terreno em rentabilizar o espaço mesmo “vazio”.

destinou-se ao comércio, em quanto seu andar superior se transformou em escritório, consultório dentário ou, em alguns casos, moradia de sublocação.

A imagem seguinte mostra os espaços que identificamos como passíveis de transformações, o círculo amarelo mostra o número de galpões ativos e inativos próximo ao Plaza Mayor, este indicado com círculo azul. O círculo vermelho mostra os terrenos já desocupados e que indicam a provável construção de empreendimentos imobiliários. Os círculos verdes indicam os empreendimentos imobiliários existentes. É certo afirmarmos que de alguma maneira todos os bairros da cidade sofrem transformações, cada uma delas em tempo e propósitos diferentes, mas todas as transformações seguem a lógica de um processo contínuo, não necessariamente com começo, meio e fim, portanto, aquilo que observamos como processos de gentrificação do bairro Ipiranga é, de longa data, um fenômeno contínuo.

Sendo certo que, a gentrificação é um processo e não um estado final. E como tal, ela está sempre incompleta. Todos os bairros e regiões da cidade estão sempre a ser feitos e refeitos, em ondas contínuas de revitalização urbana. Com efeito, o fato da gentrificação estar condicionada a contextos históricos, geográficos, econômicos, políticos e sociais específicos é que o torna singular em sua trajetória. (DINIZ, 2015, p. 125)

Por esse motivo fizemos questão de enfatizar a importância histórica do bairro Ipiranga para a cidade de São Paulo, e entender que a gentrificação em sua essência está sempre condicionada aos bairros centrais, menos periféricos. Deste modo que a infraestrutura é parte fundamental para a formação conjunta dos processos gentrificativos. Conforme destaca Diniz (2015) há uma combinação de alterações que ocorrem no espaço que o determinam como área gentrificada; o metrô é uma delas.



Figura 04: Ipiranga, área IP ZM-3b/01. Destaca os terrenos com grande potencial para construção de moradias verticais e condomínios existentes que permitem analisarmos as tendências dos processos de gentrificação, bem como, galpões e espaços que estão sendo valorizados. Fonte: <https://www.google.com.br/maps/place/Ipiranga,+S%C3%A3o+Paulo+-+SP/@-23.5750134,-d53d-23.5463314d-46.5990257?hl=pt-BR>. Pesquisado em 07/03/2017

3.3 A importância do metrô no bairro Ipiranga

O bairro Ipiranga possui uma infraestrutura que atende a expectativa e necessidade não só dos moradores do bairro como do entorno, resultado do forte investimento em mobilidade urbana tais como; instalação da linha-02 verde do metrô com duas estações, a primeira Alto do Ipiranga inaugurada em 2007 e Sacomã inaugurada em 2010, essa última, fazendo integração com a linha de trens da CPTM na estação Tamanduateí. Temos também o terminal urbano Sacomã e Expresso Tiradentes, ambos inaugurados em 2007 e mais a sudoeste já na região subdistrital do Cursino, há a estação Santos Imigrantes, inaugurada em 2006.

Tais investimentos proporcionaram a população local melhores condições de transporte e tempo de deslocamento. Isso, fez com que ocorresse uma valorização dos espaços até então subutilizados por antigas fabricas da região. Aqui, as ações do Estado no investimento em mobilidade urbana funcionam em conjunto com o mercado imobiliário formando grupos de grandes construtoras juntamente com bancos e investidores; surgem os chamados consórcios que rapidamente constroem grandes empreendimentos.

Atualmente o Ipiranga é um bairro que podemos chamar de “completo”, pois há bons hospitais, creches, escolas, faculdades e centenas de opções de serviços como bancos, correios, lotéricas, etc. A Rua Silva Bueno, considerada umas das principais ruas comerciais do Ipiranga, corta o bairro praticamente de norte a sul e é muito conhecida por concentrar uma quantidade significativa de lojas, bares e restaurantes. Em 1940 foi inaugurado o Mercado Municipal José Gomes de Moraes Neto, localizado na Rua Bom Pastor, mas nove anos depois em 1949 ele foi transferido para Rua Silva Bueno onde permanece até os dias de hoje.

Rapidamente o mercado foi preenchido por antigos e novos ocupantes. Dentre os novos, muitos comerciantes já instalados que transferiram seu comércio de rua para o interior do mercado. Os proprietários dos estabelecimentos eram em sua maioria, imigrantes italianos, portugueses, judeus e sírios, e seus descendentes. O comércio era essencialmente passado de pai para filho. O início de 1960 marcou o fim da expansão indiscriminada das fábricas e a consolidação do comércio. (FERNANDES, 2012, p. 112)

A autora Silvia Maria de Carvalho Fernandes (2012) destacou os impactos do Expresso Tiradentes na Rua Silva Bueno relacionando as ações e reações do comércio frente às transformações no transporte público, considerando não só o Expresso Tiradentes como também as desapropriações que ocorreram em favor da construção da estação de metrô Sacomã e do Terminal de ônibus Sacomã. Para a autora, essas desapropriações e o caos gerado no período de construção trouxeram preocupação e desequilíbrio econômico para os comerciantes

da Rua Silva Bueno. Contudo, ao longo do tempo, encerradas as obras, todas essas interferências desencadearam fatores positivos não só na economia do bairro como principalmente para os moradores que, conforme relatado na pesquisa, sentiram-se satisfeitos por “melhorarem as calçadas e terem removido os camelos das ruas” e acima de tudo “a tão sonhada mobilidade aos moradores do Ipiranga” com a chegada do metrô. (FERNANDES 2012, p. 132).

A construção de uma estação do metrô não só na cidade de São Paulo como em todas as grandes cidades do nosso país, é pautada no discurso da mobilidade e inclusão social, porém, o que se vê na prática é que as estações de metrô são planejadas em conjunto com uma série de fatores que envolve uma agenda de políticas públicas tanto do governo de Estado como governo municipal, por isso as questões dos padrões socioeconômicos são referências para determinar quando e onde uma estação do metrô será construída e inaugurada.¹⁸ Quando o desenvolvimento econômico não se estrutura de forma equilibrada em conjunto com uma agenda que atenda a necessidade da sociedade, o desequilíbrio e o caos são eminentes. Ao longo dos últimos anos o número de automóveis, motos e caminhões cresceu significativamente, um estudo realizado em 2014¹⁹ apontou que o Brasil tem um automóvel para cada habitante, isso significa 226 carros a cada mil habitantes. Nosso país tem um histórico bem peculiar quanto ao incentivo não só para as indústrias automobilísticas como aos projetos de urbanização e crescimento econômico para as cidades que sempre giraram em torno do automóvel. As cidades foram se adaptando para o transporte individual e não para o transporte coletivo, “o carro usado para a compra no supermercado, para o lazer à noite, não causa grande prejuízo. O absurdo é ter, numa cidade como São Paulo, 6,5 milhões de pessoas indo para o trabalho todo dia, para os mesmos destinos, de carro e na mesma hora.” (DOWBOR, 2014, site de notícias G1). Por esses motivos que a instalação de uma estação do metrô é vista como fator estratégico, para determinar uma área como “privilegiada” e permitir que essas transformações em conjunto com outros fatores socioeconômicos desencadeiem tendências gentrificativas. O metrô não pode ser visto apenas como um instrumento político ou econômico, o metrô não pode ficar restrito ao

¹⁸ Historicamente o metrô da cidade de São Paulo sempre sofreu grandes interferências do poder político que priorizou por muitos anos o transporte coletivo por veículos automotores – ônibus e trólebus, com o discurso de que a expansão de novas ruas e avenidas proporcionariam crescimento econômico e geração de empregos. Obviamente que o discurso focou a integração centro-periferia, que ao longo dos anos demonstrou que o investimento no transporte coletivo restrito a ônibus seria ineficiente para atender as demandas da sociedade e principalmente, atender as demandas do capital.

¹⁹ Pesquisa divulgada no site de notícias G1 em março de 2014. Site <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html> acessado em 28/05/2017

planejamento urbano e aos fatores comerciais, o metrô precisa ser algo que desenvolva na sociedade o conceito de cidadania vinculado aos direitos de liberdade e acima de tudo democráticos.

As atuais infraestruturas tais como: estação do metrô Sacomã, Alto do Ipiranga, Terminal Urbano Sacomã e Fura Fila geraram mudanças no bairro? Gerou né, por que facilita o povo a se movimentar né, a população. Ao transporte até ao trabalho, ao passeio, acho que mudou, ajudou bastante. Ficou muito mais violento. A gente podia ficar sentado lá na porta de casa, atualmente você não pode abrir a porta. Toca a campainha você tem medo de atender. Eu moro em casa térrea, eu tenho medo, depois de uma hora, ou telefona “estou chegando” ou então fala “dou dois ou três toques e já sabe que sou eu”, por que eu não abro a porta. Roubam carros assim, muito constantemente. (Entrevista realizada com a moradora Dona Zoraide).

Onde se instala uma estação de metrô, sempre há a percepção dos moradores antigos, que tem a impressão, ou mesmo, que possa ser realidade dos fatos de que, ele eleva os índices de criminalidade, essa percepção se dá (não temos dados empíricos no momento para afirmarmos isso), devido a economia local e o perfil, não só de moradores como de frequentadores e consumidores crescerem como resultado de uma estação de metrô.

Para acomodar o crescente número de veículos na cidade de São Paulo, as alternativas seriam investir em túneis, viadutos e na desapropriação de imóveis, mas isso custa caro para o governo, portanto, as políticas públicas que promovem a mobilidade urbana, percorrem caminhos alternativos e baratos, uma delas são os corredores e faixas exclusivas para ônibus. Mas tudo isso, não é suficiente, principalmente pelo fato que, o transporte de massas, é uma discussão que não fica restrita às esferas municipais, mas sim, de estudos de âmbito estadual e federal, por isso, muitas cidades acabam “sem capacidade financeira” para arcar com a expansão ou construção de estações de metrô. Por esse motivo, a privatização sempre vem à tona, já que historicamente²⁰ empresas e seus representantes, sempre articularam interesses com aquilo que eles chamam de “economia global sustentável”. A relação transporte coletivo – meios de transporte, de forma genérica, apesar da significativa importância para a economia de uma cidade como São Paulo, é superada, sem dúvida pelo metrô, que tem sua relevância, seja pelo aspecto social quanto econômico, principalmente certo de que o metrô exige apenas as desapropriações necessárias para as instalações das estações, portanto, diferente de outros meios, não gera para si, *mais-valia* de seu próprio espaço mas sim, para aquilo que o metrô

²⁰ Ver; Darnil, S. Le Roux, M. 80 homens para mudar o mundo. São Paulo. Clío Editora, 2009.

Hazel, H. Construindo um mundo onde todos ganhem: a vida depois da guerra da economia global. São Paulo. Editora Cultrix, 1998.

representa, isto é, onde estiver, os espaços, casas, condomínios, produtos e serviços próximos à uma estação do metrô, serão revalorizado de forma significativa.

Uma estação de metrô não chegar até a periferia demonstra a forma como o governo estabelece as relações sociais na cidade, priorizando e privilegiando determinadas áreas. O planejamento e execução de uma estação de metrô para bairros periféricos, necessita de uma agenda específica que possa integrar a população local nas discussões. O metrô é fundamental para a qualidade de vida no tempo desperdiçado nos congestionamentos, hoje um morador dos extremos da cidade levará mais que o dobro de tempo no deslocamento casa – trabalho e casa - escola que, moradores de bairros onde há uma estação de metrô. Os corredores de ônibus facilitaram em muito, mas esse tipo de transporte não pode ser considerado transporte de massas principalmente numa cidade como São Paulo, portanto, quando relacionamos o tema metrô, vinculado a outros fatores de transformações espaciais, percebe-se que ele faz parte dos mecanismos que causam a gentrificação.

3.4 Adensamento e transformações espaciais no bairro Ipiranga O poder dos empreendimentos imobiliários

O condomínio Plaza Mayor, está localizado na Rua Tabor nº. 689 Ipiranga – São Paulo capital. Este empreendimento foi construído em terrenos que um dia foram de indústrias e casas térreas ao redor, este não é o único caso, há outros empreendimentos imobiliários que também fizeram uso de espaços de antigas fábricas ou casas. As mudanças espaciais do bairro percebidas nos últimos anos parecem radicar em que antigas casas que não possuíam restrições de uso, tornaram-se comércio ou empresas de serviços. Independente disso, há muitas outras casas que permanecem em sua formatação original ou com pouquíssimas alterações. Podemos afirmar que o bairro atualmente é muito forte no comércio, bem estruturado em serviços e lojas;

Ali na Silva Bueno é um comercio mais simples e mais variado, onde fica tudo concentrado. Uma coisa que aumentou demais foi barzinhos e restaurantes pra atender também a demanda. Academias, tem bastante academias e são estabelecimentos que muitos eram casas. Bancos também foram modificado as casas, por que de fábrica eram muito grandes então é onde estão sendo construídos os prédios, em estacionamentos. (Entrevista realizada com a Dona Solange)

Como já destacamos em tópicos anteriores o diferencial do Ipiranga é que há muitos terrenos que hoje são galpões ou estacionamentos que podem ser utilizados pelo capital

imobiliário, ou seja, há espaço para um contínuo crescimento e transformações considerando os padrões estéticos do lugar, indicando que os novos empreendimentos manterão os mesmos parâmetros de beleza, conforto e comodidade como o Plaza Mayor oferece.

Figura 05: Foto de divulgação do Condomínio Plaza Mayor Ipiranga



Fonte: <https://www.even.com.br/plaza-mayor-ipuranga>. Pesquisado na internet em 18/07/2017



IPIRANGA
PLAZA MAYOR IPIRANGA

Rua Tabor, 689 x Rua do Manifesto
Ipiranga, São Paulo - SP [Veja mapa](#)

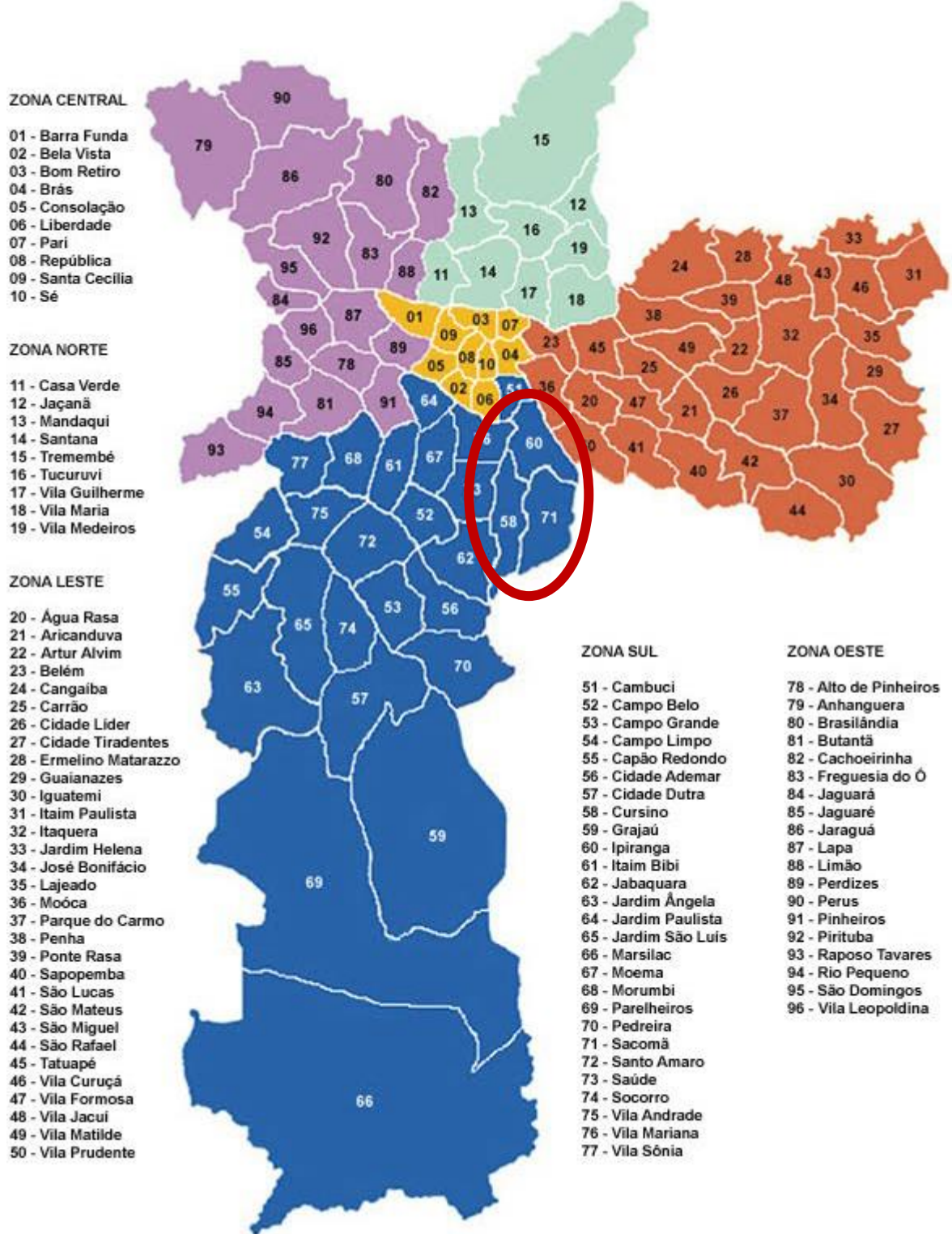
4 dormitórios De 191 m² a 240 m² 

Pronto | Residencial
Entrega: 01/2012

ENVIAR POR E-MAIL SALVAR

Fonte: <https://www.even.com.br/plaza-mayor-ipuranga>. Pesquisado na internet em 18/07/2017

Mapa da cidade de São Paulo e o bairro Ipiranga em destaque;



Fonte: <http://www.mapas-sp.com/imagens/bairros-sp.jpg>

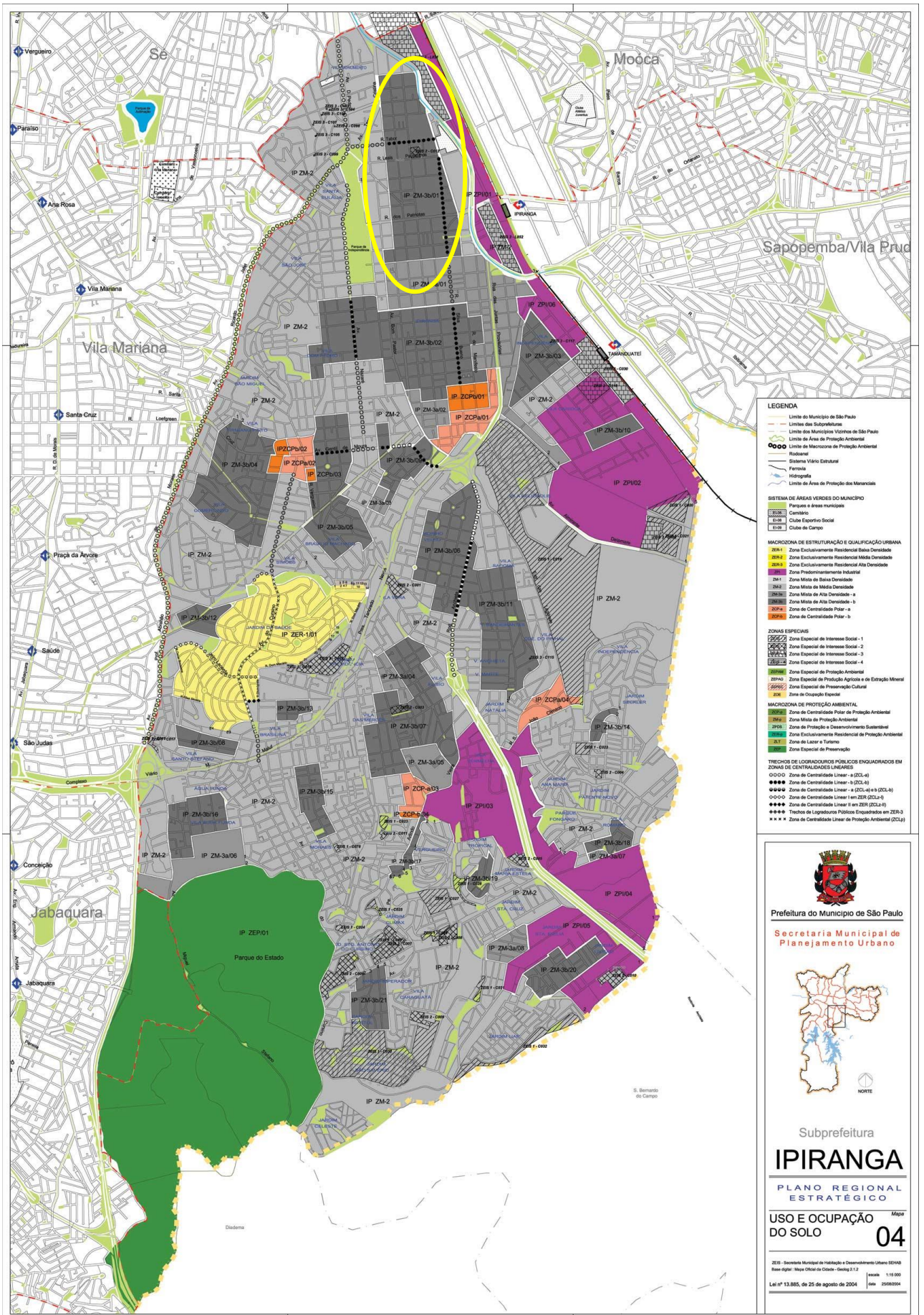




Figura 06: Terreno do condomínio Caminho do Mar – Imagem de 2004 | fonte: Google Maps pesquisado em 21/03/2016 <https://www.google.com.br/maps/@-23.5721939,-46.6068671,127a,35y,45t/data=!3m1!1e3?hl=pt-BR>

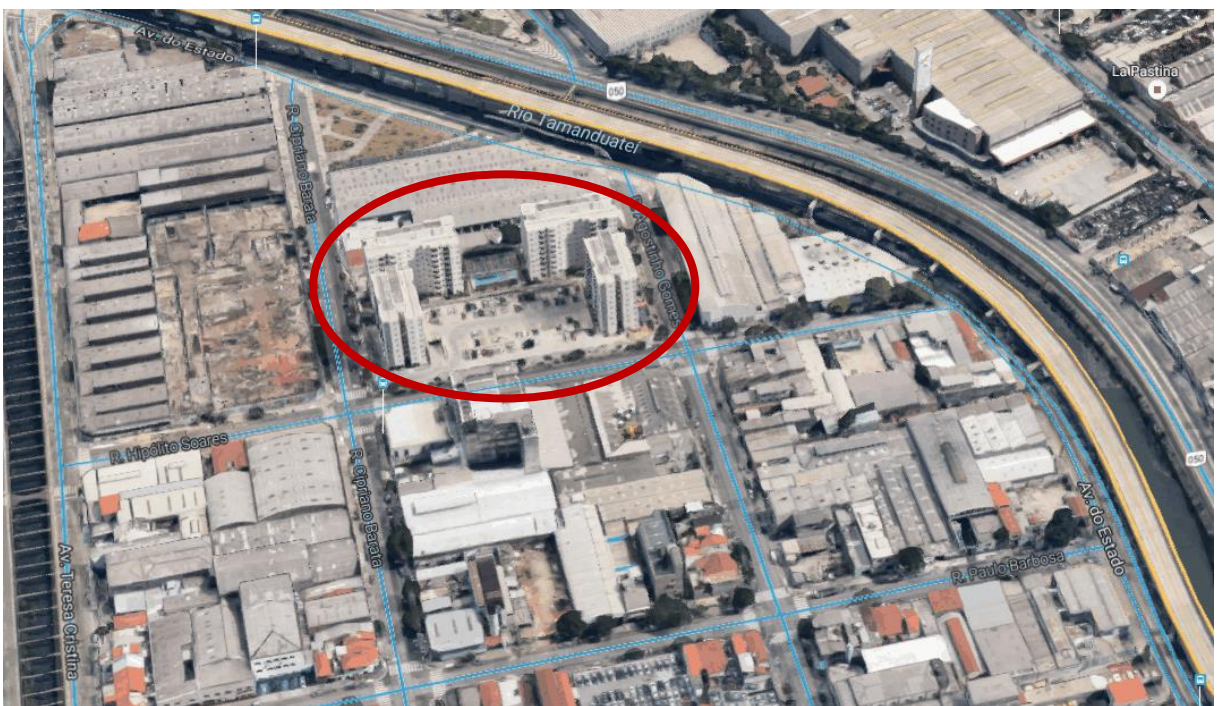


Figura 07: Construção - Condomínio Caminho do Mar – Imagem atual ano 2017
Fonte: Google Maps pesquisado em 02/05/2017 <https://www.google.com.br/maps/@-23.5755587,-46.6065047,514a,35y,44.89t/data=!3m1!1e3?hl=pt-BR>



Figura 08: Terreno – Condomínio Encontro Ipiranga (quadro menor azul) e Plaza Mayor (quadro maior amarelo)
Fonte: Google Earth – Data da imagem 31/07/2004 – Ref; 23°34'30.59"S 46°36'12.62"O

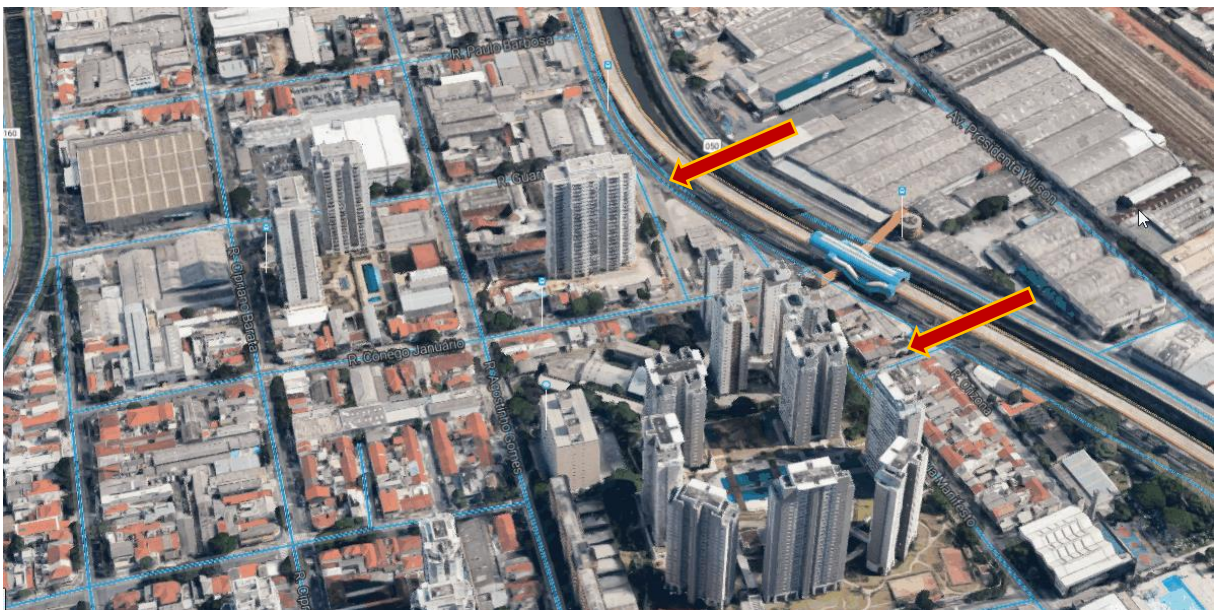


Figura 09: Construções – Condomínio Encontro Ipiranga e Condomínio Plaza Mayor – Imagem atual
Fonte: Google Maps pesquisado em 14/06/2017 <https://www.google.com.br/maps/@-23.5802629,-46.6039362,510a,35y,44.89t/data=!3m1!1e3?hl=pt-BR>

Pelas imagens é possível ver as transformações que ocorreram no bairro ao longo da década de 2000, e perceber que os espaços que eram ocupados por casas e antigas fábricas converteram-se em condomínios de moradia vertical, um fenômeno que podemos caracterizar como tendência à gentrificação.

Hoyler (2015) destaca que o forte investimento em infraestrutura, sobretudo em áreas nobres da cidade de São Paulo, valoriza o preço do solo e estimula o mercado imobiliário a construir nessas regiões. No caso do bairro Ipiranga temos a instalação de uma linha do metrô, um terminal de ônibus com linhas municipais e intermunicipais e o polêmico Expresso Tiradentes mais conhecido como fura fila. Tudo isso proporciona aos moradores do bairro melhores condições de transporte e tempo de deslocamento para o centro da cidade e polos ocupacionais.

O tema da produção habitacional via mercado é relevante para os estudos sociopolíticos na medida em que a efetivação de empreendimentos por parte dos promotores imobiliários cristaliza as disputas que eles travam por mercados, por regulação e pela influência sobre o planejamento público, além de ser capaz de atenuar ou aprofundar o déficit habitacional e promover ou reduzir a segregação socioespacial. (HOYLER, 2015, p.367)

A região do Ipiranga é predominantemente composta dos estratos sociais de renda média, essa região atualmente está dividida em três distritos todos sob responsabilidade da Subprefeitura do Ipiranga;

Tabela 06

| Região | Subprefeitura | Distrito | Área (ha) |
|---------------|----------------------|-----------------|------------------|
| | | Cursino | 1202,43 |
| Sul | Ipiranga | Ipiranga | 1100,55 |
| | | Sacomã | 1455,77 |

Fonte: Infocidade Prefeitura de SP / 2016

O Ipiranga, ao longo dos últimos anos no período de 2005 a 2015, lançou 60 empreendimentos de moradias residenciais verticais. Um número expressivo se considerarmos a área total do bairro (ha), o tamanho dos terrenos e principalmente, a área útil das unidades habitacionais, as imagens permitem analisarmos com mais detalhes as mudanças que aconteceram no Ipiranga. Vejamos alguns indicadores que permitirão algumas suposições baseadas em dados concretos, ou seja, a tendência é que o Ipiranga continue sofrendo alterações de investimentos imobiliários tendo em vista que não há sequer necessidade de outros investimentos de grande vulto em mobilidade urbana ou lazer.

Tabela 07

**População Recenseada, Taxas e Crescimento Populacional e Densidade Demográfica
Municípios de São Paulo, Subprefeituras e Distritos Municipais
2000, 2010**

| Unidades Territoriais | População | | | Taxas de Crescimento | Área | Densidade (pop/ha) | | |
|-----------------------|-------------------|-------------------|-------------|----------------------|----------------|--------------------|--------------|--------|
| | 2000 | 2010 | % Var | 2000/2010 | (ha) | 2000 | 2010 | |
| MSP | 10.434.252 | 11.253.503 | 7,9% | 0,76 | 150.900 | 69,15 | 74,58 | |
| Ipiranga | 4,1% | 429.235 | 463.804 | 8,1% | 0,78 | 3.750 | 114,46 | 123,68 |
| Cursino | 1,0% | 102.089 | 109.088 | 6,9% | 0,67 | 1.208 | 79,76 | 85,23 |
| Ipiranga | 0,9% | 98.863 | 106.865 | 8,1% | 0,78 | 1.050 | 94,16 | 101,78 |
| Sacomã | 2,2% | 228.283 | 247.851 | 8,6% | 0,83 | 1.420 | 160,76 | 174,54 |

Fonte: IBGE - Censos demográficos, 1980,1991,2000,2010

Elaboração: SMDU/Deinfo

Tabela 08

**População Censitária e Projeções Populacionais
Município de São Paulo, Regiões e Distritos Municipais
2017 a 2020**

| Distritos | 2017 (1) | 2018 (2) | % Var 1-2 | 2019 (3) | % Var 2-3 | 2020 (4) | % Var 3-4 |
|-----------|------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
| MSP | 11.604.366 | 11.654.490 | 0,4% | 11.704.613 | 0,4% | 11.754.736 | 0,4% |
| Ipiranga | 109.757 | 110.121 | 0,3% | 110.473 | 0,3% | 110.810 | 0,3% |
| Cursino | 111.140 | 111.381 | 0,2% | 111.607 | 0,2% | 111.820 | 0,2% |
| Sacomã | 255.344 | 256.306 | 0,4% | 257.237 | 0,4% | 258.138 | 0,4% |

Fonte: IBGE - Censos Demográficos

SMDU/Dipro - Retroestimativas e Projeções

Tabela 09

**Domicílios por Faixa de Rendimento, em salários mínimos
Municípios de São Paulo, Subprefeitura e Distritos Municipais
2010**

| Distritos | Domicílios particulares permanentes | | | | | | | | |
|------------------|-------------------------------------|--|-----------------|----------------|------------------|----------------|-----------------|----------------|--------------------|
| | Total (1) | Classes de rendimento nominal mensal domiciliar (salário mínimo) (2) | | | | | | | |
| | | Até 1/2 | Mais de 1/2 a 1 | Mais de 1 a 2 | Mais de 2 a 5 | Mais de 5 a 10 | Mais de 10 a 20 | Mais de 20 | Sem rendimento (3) |
| São Paulo | 3.574.286 | 20.129 | 225.166 | 588.778 | 1.212.485 | 714.900 | 380.801 | 224.798 | 202.016 |
| Ipiranga | 151.599 | 448 | 7.180 | 20.342 | 49.582 | 35.956 | 21.064 | 8.979 | 7.136 |
| Cursino | 35.554 | 66 | 1.557 | 3.877 | 10.186 | 8.334 | 6.116 | 3.477 | 1.394 |
| Ipiranga | 36.572 | 85 | 1.381 | 3.997 | 10.625 | 8.785 | 6.115 | 3.563 | 2.012 |
| Sacomã | 79.473 | 297 | 4.242 | 12.468 | 28.771 | 18.837 | 8.833 | 1.939 | 3.730 |

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 210.

Nota: Os dados de rendimento são preliminares.

(1). Inclusive os domicílios sem declaração de rendimento nominal mensal domiciliar.

(2) Salário mínimo utilizado: R\$ 510,00.

(3). Inclusive os domicílios com rendimento mensal domiciliar somente em benefícios

Elaboração: SMDU/Dipro

Pela tabela 09, podemos analisar a maior frequência, referente os dados que demonstram o perfil de rendimento salarial, que nos permite identificar as camadas dos estratos sociais que vivem no bairro, consecutivamente, pensar nas possibilidades de qual família x renda familiar, tem maior tendência em deixar o bairro de vido os fatores gentrificativos.

É de suma importância observamos esses indicadores pois isso demonstra o caráter histórico das transformações da cidade e principalmente a tendência do sistema financeiro que determina o ritmo que as alterações da cidade acontecerão. É o sistema financeiro que investe em moradias e mesmo que sejam programas habitacionais do governo, quem constrói são empresas privadas, quem firma parcerias público privado é o Estado, mas sabe-se bem que o governo sem o capital é ineficiente. No caso do Brasil mesmo com as relações público privado o governo é ineficiente, tanto é que, os últimos anos de 2014 a 2017 os casos de corrupção demonstraram que um Estado mesmo que minimamente moderador entre os interesses da população e do capital, demonstrou ser um perverso Estado sem qualquer neutralidade para fomentar seus interesses em detrimento de uma nação carente de reformas significativas em sua estrutura.

Conforme explicações apontadas por Marques (2005), o primeiro pico da produção imobiliária ocorreu num momento de grande instabilidade macroeconômica na economia brasileira em face da hiperinflação no final do governo José Sarney (PMDB 1985-1990), e o segundo pico de lançamentos foi coincidentemente com a crise fiscal ocorrida durante o segundo mandato de Fernando Henrique Cardoso (PSDB 1995-2002), reforçando a ideia de que o setor imobiliário funciona como reserva de valor em momentos de incerteza. Uma segunda justificativa para o pico de lançamentos pode ser oferecida pelas opções adotadas no nível municipal. Durante a administração Jânio Quadros, prefeito durante o auge da produção no final da década de 1980, e Paulo Maluf, prefeito durante o segundo pico de produção, houve forte investimento em infraestrutura, sobretudo em áreas nobres da cidade de São Paulo, o que valoriza o preço do solo e estimula o mercado imobiliário a construir nessas regiões. O segundo ciclo coincide também com eventos que foram apontados pelo Sindicato dos Incorporadores (Secovi 2013) como turbulentos, quais sejam: a eleição de Lula, que significou num primeiro momento insegurança aos mercados, a elaboração do Plano Diretor em 2002 e a revisão do zoneamento paulista em 2004, fatos que explicam a oscilação em termos baixos de quantidade e valor lançado. O crescimento intenso a partir de 2005, quando começa o terceiro ciclo, está associado a sucessão de reformas incrementais na política habitacional que tomaram lugar desde o governo FHC e a um novo perfil na Bolsa de Valores (Novo Mercado da BM&FBovespa) empreendida por grandes incorporadoras a partir de 2006. (HOYLER, 2015 p. 372-373)

Historicamente o mercado imobiliário investe de acordo com a conjuntura política, seja no período do café ou no período pré-industrial capitalista, agora é o sistema financeiro que toma o papel de ator principal. Se comparadas as mudanças de bairros caracterizados como passíveis de sofrerem processos gentrificativos, com bairros periféricos da cidade de São Paulo ou região metropolitana, veremos que a velocidade é discrepante, em quanto bairros mais centrais ou estratégicos para o mercado imobiliário transformam-se de um dia para outro, os periféricos caminham a passos moderados.

ANEXO

Relação de empresas que se instalaram no Ipiranga e região próxima a linha férrea.

| Mês | Ano | Nome | Endereço |
|-----------|------|--|-----------------------|
| Março | 1936 | Ind. J. B. Duarte | Rua dos Patriotas |
| Março | 1936 | Fiação e Tecelagem Lutfalla | Rua do Constituinte |
| Março | 1937 | Fábrica de Linhas Alete Marconcini | Rua Agostinho Gomes |
| Março | 1938 | Fergo Ind. Imobiliária | Rua Hipólito Soares |
| Agosto | 1938 | Serralgodão Comércio Indústria | Av. Nazaré |
| Março | 1939 | Cia. de Máquinas Hobart-Dayton do Brasil | Av. Presidente Wilson |
| Abril | 1939 | Swift Armour | Av. Presidente Wilson |
| Abril | 1940 | Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga | Av. Presidente Wilson |
| Abril | 1941 | Papel Leon Feffer | Av. Presidente Wilson |
| Agosto | 1941 | Ind. Brasileira de Condutores Elétricos | Rua Bom Pastor |
| Janeiro | 1942 | Est. Nacional Ind. Anilinas | Rua Cipriano Barata |
| Novembro | 1942 | Bernardini Ind. Com | Rua Hipólito Soares |
| Setembro | 1943 | Gema Equipamentos Industriais | Alameda Lobo |
| Novembro | 1943 | Usina Santa Olímpia Ind. de Ferro e Aço | Rua Patriotas |
| Dezembro | 1943 | Cibraço Ind. e Com. | Av. Presidente Wilson |
| Janeiro | 1944 | Gráfica São Luiz | Rua Agostinho Gomes |
| Junho | 1944 | Lanifício Jafet | Av. Presidente Wilson |
| Junho | 1944 | Ind. de Papel Simão | Rua do Manifesto |
| Julho | 1944 | Industil Ind. Têxtil | Rua Agostinho Gomes |
| Dezembro | 1944 | Lalekla Com. e Ind. | Rua do Manifesto |
| Julho | 1945 | Protin Equipamentos Individuais Proteção | Rua Agostinho Gomes |
| Janeiro | 1946 | Bachert Industrial | Rua Alencar Araripe |
| Março | 1946 | De Ranieri Torção de Fibras Têxteis | Rua Lino Coutinho |
| Maio | 1946 | Distribuidora de Bebidas Bom Pastor | Rua Xavier de Almeida |
| Maio | 1946 | Gráfica Romote | Rua Cipriano Barata |
| Outubro | 1946 | Famor Ind. e Com. | Rua Bom Pastor |
| Novembro | 1946 | Irmãos Lantieri | Rua Bom Pastor |
| Janeiro | 1947 | Laminação Santa Terezinha | Av. do Estado |
| Junho | 1947 | Ind. Sansão | Juntas Provisórias |
| Junho | 1948 | Irmãos Rusu | Via Anchieta |
| Maio | 1949 | Persianas Columbia | Rua Tabor |
| Outubro | 1949 | Malharia Mundial | Lord Cokrane |
| Outubro | 1949 | Liquid Carbonic Ind. | Av. Nazaré |
| Fevereiro | 1950 | Shell do Brasil Petróleo | Av. Presidente Wilson |
| Dezembro | 1950 | Eletrônica São Paulo | Av. Presidente Wilson |
| Janeiro | 1951 | Ind. E Com. Jorge Camasmie | Lord Cokrane |
| Julho | 1951 | Meiatex Ind. E Com. | Rua Lino Coutinho |
| Agosto | 1951 | Oxigênio do Brasil | Av. Presidente Wilson |
| Maio | 1954 | Juresa Industrial de Ferro | Av. Ricardo Jafet |
| Julho | 1954 | Onan Montgomery do Brasil Ind. E Com. | Av. Presidente Wilson |
| Setembro | 1954 | Di Cicco Com. E Ind. | Rua do Manifesto |

| | | | |
|-----------|------|--|-------------------------|
| Setembro | 1954 | Linhas Correntes | Rua Silva Bueno |
| Janeiro | 1955 | Gonzales Com. De Sacarias | Av. Presidente Wilson |
| Setembro | 1955 | Sonnerving Com e Ind. | Av. Dr. Ricardo Jafet |
| Maio | 1956 | Toledo do Brasil Ind. Balanças | Rua do Manifesto |
| Maio | 1957 | Ind. De Plásticos Katy | Via Anchieta |
| Julho | 1957 | Siderúrgica Barra Mansa | Av. Presidente Wilson |
| Setembro | 1957 | Carbrasmar Ind. E Com. | Via Anchieta |
| Maio | 1958 | Sperry Rand do Brasil | Rua Costa Aguiar |
| Julho | 1958 | Ind. E Com. Metalúrgica Atlas | Av. Presidente Wilson |
| Março | 1959 | Cia. Ultragaz | Av. Presidente Wilson |
| Junho | 1959 | Plásticos Bustamante | Rua Oliveira Alves |
| Novembro | 1960 | Probel Ind. E Com. | Rua Sorocabanos |
| Outubro | 1960 | Sun Eletric do Brasil | Rua Agostinho Gomes |
| Janeiro | 1960 | Oxigênio do Brasil | Rua dos Patriótas |
| Setembro | 1961 | Marfinite Produtos Sintéticos | Rua Costa Aguiar |
| Fevereiro | 1962 | Duráveis Equipamentos de Segurança | Via Anchieta |
| Julho | 1962 | Sopave Soc. Paulista de Veículos | Av. Nazaré |
| Outubro | 1962 | Itororó Veículos e Peças | Rua Moreira de Godói |
| Fevereiro | 1963 | Bertante Modelação e Fundição | Av. Dr. Gentil de Moura |
| Julho | 1963 | Lauzalite Com. E Ind. | Estrada das Lágrimas |
| Agosto | 1963 | Christensen Roder Prod. Diamantados | Av. Dr. Gentil de Moura |
| Abril | 1964 | Ind. Confecções Micatex | Rua Alencar Araripe |
| Setembro | 1964 | Cemtex Ind. De Máquinas | Rua Dom Lucas Obes |
| Novembro | 1964 | Shell Química | Av. Presidente Wilson |
| Novembro | 1964 | Puma Veículos e Motores | Av. Presidente Wilson |
| Agosto | 1965 | Fieiras Sintetizados Nacional | Rua Dr. Mário Vicente |
| Outubro | 1965 | Monumento Veículos e Motores | Rua Tabor |
| Fevereiro | 1966 | Linha Paulista Lipasa | Rua Xavier Curado |
| Maio | 1966 | Transmet Com. E Ind. | Rua Cipriano Barata |
| Maio | 1966 | Metal frio Ind. E Com. De Refrigeração | Rua Abrahão C. Braga |
| Dezembro | 1966 | Carmionauto | Rua Moreira Costa |
| Agosto | 1967 | Hoesch Scipelliti Ind. E Com. | Rua Abrahão C. Braga |
| Novembro | 1967 | Imefer Industrial e Mercantil de Ferragens | Rua Huet Bacelar |
| Março | 1967 | Cia. Brasileira de Petróleo Ibrasil | Av. Presidente Wilson |
| Novembro | 1967 | Siderúrgica Coferraz | Av. Presidente Wilson |
| Novembro | 1967 | Siderúrgica Coferraz | Rua Matias Albuquerque |
| Maio | 1968 | Visconti Ind. Alimentícias | Rua Labatut |
| Março | 1969 | Sociedade de Madeiras Maringá | Av. Dr. Ricardo Jafet |
| Abril | 1969 | Essen Soc. De Soldas | Via Anchieta |
| Agosto | 1969 | Eletroradiobraz | Av. Nazaré |
| Outubro | 1969 | Pneus Auto Lins | Av. Dr. Gentil de Moura |
| Janeiro | 1970 | Ind. Votorantim | Juntas Provisórias |
| Junho | 1970 | Takiplas Ind. Químicas | Estrada das Lágrimas |
| Junho | 1970 | Cervejaria Mãe Preta | Rua Cipriano Barata |
| Novembro | 1970 | Olivetti do Brasil | Rua Bom Pastor |
| Novembro | 1971 | Equipamentos Ind. Vibro | Rua Cipriano Barata |

Fonte: BARRO, M. BACELLI, R. **Ipiranga**: histórias dos bairros de São Paulo. Volume 14. São Paulo: PMSP, 1979.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades se transformam continuamente, acompanhando as revoluções sociais, guerras, catástrofes ambientais, fome, miséria, riqueza e poder. Processos sociais geram na cidade algum tipo de transformação, cada cidade com suas especificidades e temporalidades, jamais estarão inertes. Foi por esse motivo que este trabalho tentou resgatar a história da cidade de São Paulo e importância do bairro Ipiranga no cenário de transformações contínuas em relação aos estudos existentes de outros bairros da capital paulista.

Como todo bairro da cidade de São Paulo, o Ipiranga tem sua história, suas origens que moldaram seu espaço, os primeiros habitantes do período da colonização, as fazendas e terras impróprias, as casas de tijolos de barro que deram início as primeiras aglomerações de pessoas ainda no século XIX. Também as olarias, que usufruíam das terras baixas e alagadiças para dali, ganharem notoriedade devido a produção de tijolos e telhas, permitindo que o bairro lentamente conquistasse seu espaço.

Submetido a conjunturas políticas suscetíveis a revoluções controversas, o bairro Ipiranga tornou-se conhecido nacionalmente pelo rompimento com a coroa portuguesa em 1822, sendo essa talvez a única referência que o bairro Ipiranga tenha nos livros de história. Na percepção daqueles que moram no bairro, entretanto, supera-se o fato histórico da Independência: para eles, o bairro representa muito mais que isso, “é um bairro que te abraça, é carinhoso” disse um morador em uma conversa sobre a pesquisa. Este pesquisador já ouviu relatos semelhantes sobre os bairros Mooca, Tatuapé, Itaquera, e muitos outros nos demais pontos cardeais da cidade. Pondero aqui que o padrão estético que alguns empreendimentos impõem em determinados bairros, fazem certa descaracterização do lugar e levam embora o sentimento de pertencimento a um determinado território, para ser completamente desconstruído, também, pois a paisagem do bairro não permite mais essa relação. No caso do Ipiranga, ainda há muitas casas e espaços que podem ser preservados, mas que apresentam grande probabilidade de serem absorvidos pelo mercado imobiliário.

Em um contexto polarizado, desigual e repleto de tendências que apontam para transformações que impactam as classes sociais mais vulneráveis, uma delas, é a gentrificação que identificamos estar ocorrendo no bairro Ipiranga, talvez de uma forma mais sutil e sem tantos impactos direto em desapropriações de moradores pobres mas, constatamos que o mercado imobiliário continuará investindo fortemente na construção de grandes

empreendimentos de moradia vertical destinado é claro, para aqueles que possuem maior poder aquisitivo.

Se no início do século XX o discurso da burguesia era o de transformar a cidade em busca da modernidade, não medindo esforços para tal, hoje, a pós-modernidade segue as ideologias impostas pela globalização e pelos discursos de sustentabilidade, tanto que é que, ao vermos um empreendimento sendo anunciado, a ideia que se passa é sempre de um lugar de tranquilidade, paz e harmonia, destacando sempre a segurança e cima de tudo, o simbolismo que é fazer parte de um lugar como aquele. Em quanto isso, o déficit habitacional para moradias de baixa renda, eleva-se a cada ano, desapropriações de terras invadidas são manchetes nos jornais quase que todas as semanas, portanto, seja os coronéis do século XX ou os *chief executive officer* do século XXI, todos eles possuíam uma ideologia de poder e prosperidade.

[...] o processo de valorização aliado às estratégias dos empreendedores imobiliários que reproduzem um espaço voltado aos interesses particulares do grande capital, e que, ao intervirem no urbano, interferem na prática socioespacial e, com isso, nos modos de apropriação do espaço da vida. (CARLOS, 2015, p.34)

Prever o que será o bairro Ipiranga daqui uns anos não é possível, mas o que podemos afirmar que ele não será o mesmo, principalmente, dada a quantidade significativa de espaços para serem absorvidos pelo capital imobiliário.

A presente pesquisa pode observar o início dos processos de gentrificação, permitindo que outras pesquisas possam reavaliar os dados e até mesmo o número de condomínios que surgirão nos próximos anos. As grandes empresas do ramo imobiliário não estão preocupadas com o déficit habitacional, tão pouco permitir que moradores de baixa renda morem nas regiões privilegiadas pelo transporte público de qualidade, como é o caso do Ipiranga que possui duas estações de metrô e um terminal de ônibus intermunicipal, o que mais nos chama a atenção é porque uma construtora investiria tanto em um modelo de condomínio como o Plaza Mayor se, não percebesse o potencial comercial do bairro, tanto é que, pouco tempo após a inauguração todas as unidades foram vendidas (de acordo com o dono de uma imobiliária do bairro) e muito antes da entrega das chaves, boa parte dos apartamentos haviam sido adquiridos ainda na planta, o que a nossa pesquisa não conseguiu foi, identificar através de um trabalho empírico, o perfil desses moradores/compradores, um mapeamento desse perfil de comprador nos daria uma dimensão analítica dos fatores que promovem e impulsionam a compra desses imóveis e principalmente saber se, é o bairro, o modelo de condomínio, preço ou o conjunto de tudo isso que faz do Ipiranga um bairro “diferenciado” com fortes tendências gentrificativas.

De qualquer forma, o fato dos imóveis serem comercializados a preços bem superiores ao do estoque edificado para moradia no bairro, já permite inferir a tendência de gentrificação, o que um estudo longitudinal, de maior alcance temporal, poderá documentar com segurança.

APÊNDICES

APÊNDICE I: TRANSCRIÇÃO ENTREVISTAS

Entrevista Dona Zoraide

Entrevistador – Qual sua idade?

Entrevistada – 70 anos.

Entrevistador – Quanto tempo a senhora mora/conhece o bairro?

Entrevistada – 70 anos. Nascida e criada no bairro do Ipiranga.

Entrevistador – Quais eram as principais indústrias do Ipiranga?

Entrevistada – Posso citar as de lá de perto de casa. Tinha a Indústria de meias Fongaro, que era em frente... Indústria de meias Marte, que era dos Fongaro, em frente à minha casa, tinha a indústria dos Jafet, tinha a usina Santa Olímpia, conta? Usina Santa Olímpia que era na mesma rua. Tinha a Protin que era na Oliveira Alves, e ah...tinha as Papéis Simão, na Manifesto. Tudo ao redor.

Entrevistador – Essas indústrias ainda existem?

Entrevistada – Nenhuma delas. Acho que só... não, não, nenhuma. Essas que eu citei nenhuma. Tem ainda a indústria de linhas Corrente, lá em baixo que nós chamávamos de os Ingleses, mas essa existe ainda, mas acho que só, as outras não existem não.

Entrevistador – Trabalhou em alguma indústria do bairro?

Entrevistada – Não, nenhuma. Só meu pai trabalhava.

Entrevistador – Como era o comércio?

Entrevistada – Sempre foi um comércio... Sempre bom, com um pouquinho de tudo, não precisava sair pra comprar nada longe. Nós tínhamos um comércio, tudo dava pra fazer no bairro. Só quando eu queria coisas diferentes, é que ia assim, para o centro da cidade. Mas caso contrário, não.

Entrevistador – Poderia descrever como eram as casas antigamente?

Entrevistada – Olha, ali no pedaço onde eu moro, as casas continuam iguais, reformadas por fora, mas iguais, do mesmo padrão. Na Rua Oliveira Alves, havia uns casarões que eram dos donos da fábrica, eram casarões grandes que pegava de uma rua até quase que na outra, agora desmancharam e fizeram prédios.

Entrevistador – A senhora percebeu mudanças nas habitações do bairro?

Entrevistada – Ali onde eu moro não mudou muito. Assim, na outra esquina de casa, era uma chácara, ali viraram sobrados que existem até hoje. No outro lado da rua, era o casarão dos Jafet, que desmanchou... Era um dos, por que os outros são na Bom Pastor. Eles desmancharam e fizeram prédio também. Então, são as mudanças, mas o pedaço onde eu moro não houve mudança nenhuma, no lado onde eu moro... São os proprietários que não venderam, eles tentaram, mas não conseguiram tirar a gente dali não.

Entrevistador – Saberria dizer quem eram os moradores do bairro?

Entrevistada – Ah... A gente parecia família né? Sentava na porta durante a noite pra bater papo... Tanto que eu tenho vizinhos de 50 anos lá. Ainda tenho, quase todos já faleceram, mas os que ficaram eu ainda tenho... Amigos de mais de 50 anos. As crianças brincando na rua, pulando corda, os pais ficavam na calçada e a gente ficava brincando. Era bom...muito bom.

Entrevistador – E a classe social deles?

Entrevistada – Era mais ou menos uma classe média, vivia bem. Ali no pedaço onde eu morava, não tinha ninguém em uma classe inferior. Todos empregados trabalhavam como operários, escriturários, mas erámos todos do mesmo padrão.

Entrevistador – Havia muitos imigrantes estrangeiros morando no Ipiranga?

Entrevistada – Ô! Inclusive a minha família! Tinha! Italianos a maior parte, 99%. Os sírios... os Jafet que eram os sírios né...japonês, tinha uma família de japonês ali perto. Paulistanos mesmo só os que nasceram.

Entrevistador – O que mudou na maneira como as pessoas se relacionam hoje, se comparado com o passado?

Entrevistada – Lá no meu pedaço não mudou não. Por que nós continuamos como família. Só que não mais, de ficar na porta...é assim, se precisar chama, socorre...mas continuamos com amizade e tudo, os que faleceram... não tem o que fazer mais.

Entrevistador – Como era o transporte urbano no bairro?

Entrevistada – Tinha bonde. Tinha bonde na Silva Bueno, depois quando asfaltaram...Ah, houve uma época que tinha carroça, tinha o carvoeiro... Por que nós tínhamos fogão a carvão, né, e o carvoeiro entregava, o padeiro trazia o pão na porta! Ele deixava o pão e o leite assim, embrulhadinhos, deixa hoje pra ver... Além do bonde, um pouquinho mais frente tinha a estação de trem, ainda tem, estação do Ipiranga... E os ônibus quando começaram.

Entrevistador – Nos últimos dez anos quais foram as principais mudanças no bairro?

Entrevistada – Ah 10 anos não muito. Não houve muita mudança não.

Entrevistador – Vamos avançar mais pra trás então, o que a senhora considera como principais mudanças?

Entrevistada – Os prédios. Lá na usina Santo Olímpio os prédios são um pouco mais novos, acho não sei, não tenho certeza. O que mais mudou mesmo são os prédios.

Entrevistador – As atuais infraestruturas tais como; Estação de Metro Sacomã, Estação de Metro Alto Ipiranga, Terminal Urbano Sacomã e Fura Fila, geraram alguma mudança no bairro?

Entrevistada – Gerou né, por que facilita o povo a se movimentar né, a população. Ao transporte até ao trabalho, ao passeio, acho que mudou, ajudou bastante. Ficou muito mais violento. A gente podia ficar sentado lá na porta de casa, atualmente você não pode abrir a porta. Toca a campainha você tem medo de atender. Eu moro em casa térrea, eu tenho medo, depois de uma certa hora, ou telefona “estou chegando” ou então fala dou “dois ou três toques e já sabe que sou eu”, por que eu não abro porta não. Roubam carros assim... muito constantemente.

Entrevistador – A senhora acha que os atuais empreendimentos imobiliários, como o Plaza Mayor trouxeram algum tipo de mudança para o bairro?

Entrevistada – Se for o que eu estou pensando no final da rua onde eu moro, um bem grande... Pra mim não afetou em nada... Só aumentou a população. Se você vai ao supermercado, a gente encontrava o pessoal conhecido, agora você encontra pessoas que você não conhece.

Entrevistador – A senhora acha que há uma tendência em aumentar o número de empreendimento imobiliário no bairro?

Entrevistada – Olha, eu acredito que sim, principalmente lá o pedaço onde eu moro, que são casas térreas de mais de 80 anos de construção, eles já tentaram várias vezes pra gente vender... E ninguém teve coragem ainda de sair, eu principalmente, tenho raízes lá dentro. Eles já tentaram não uma vez, duas, três vezes...já fizeram isso. Pode ser que agora, como eu tô assim com problemas físicos, pode ser que eu me interesse em sair de lá pra ir a um lugar que não tenha escada, então pode ser. Impossível não é.

Entrevistador – **O que mais a senhora lembra do bairro? Fique à vontade para complementar.**

Entrevistada – Ah eu gosto demais do lugar... (emoção). Eu gosto demais do pedacinho onde eu moro. Nós tínhamos os cinemas para ir à noite, tinha cinema na esquina de casa, tinha cinema na Silva Bueno, no Sacomã, um barzinho, uma pizzaria, que você podia sair, passar umas horas gostosas...podia sair à noite, que nem as vezes a gente não tinha onde ir vinha passear no Museu que é bem pertinho, aos domingos... “Não tem onde ir? Vamos dar uma volta no Museu! ”, quando tem os eventos no Museu, eu participava de tudo quanto era evento que tinha, então eu tenho, gosto muito, sempre gostei de morar onde eu moro, tenho boas lembranças. Era eu meu pai, minha mãe e meu irmão. Nós (e os vizinhos) nos tornamos uma família, e fazia pipoca e comia pipoca no portão... sabe assim...um ajudava o outro em tudo que havia necessidade, pessoas assim...amigas mesmo. Quando nós não tínhamos televisão, o vizinho comprou, a gente ia assistir televisão lá na casa deles a noite, entende? Por que eu moro ali no Coutinho, na Oliveira Alves tinha os casarões dos Fongaro que eram famílias de classe social melhor, que eram os donos da fábrica que era em frente e meu pai trabalhava na fábrica, às vezes a tarde, ela chamava a criançada e uma delas também tinha filhos pequenos da nossa idade, ela arrumou uns bancos de madeira, ela punha toda a molecada lá para assistir desenho!

E servia...essa eu vou morrer sem esquecer! Aprendi a comer queijo com goiabada! Por que em casa a gente não tinha, era uma coisa muito cara, pro nosso poder aquisitivo. E ela servia nos pratinhos, queijo branco com goiabada. Era a alegria da molecada! Então eu aprendi a comer queijo com goiabada com ela. Eu falo que é minha sobremesa predileta. Isso há uns 65 anos atrás.

Muita coisa mudou. A maneira de viver, a maneira de pensar...mudou totalmente. É muito diferente. Aumentou muito a população daqui. É o que eu te falei e já te falei, você ia ao supermercado, a igreja ou a missa e encontrava todo mundo, agora não, você vê pessoas que

Você nunca viu você não vai conhecer todo mundo que mora em um prédio. É diferente, aquele aspecto família. Agora são pessoas. E mal se falam um bom dia ou boa tarde.

Sobre as indústrias, enquanto eram as pessoas que fundaram essas indústrias, conseguiram se manter, a hora que os fundadores começaram a sair, por que isso aconteceu com a fábrica em frente de casa... Os filhos tomaram conta... Começou a abrir muito... Daí essas que eu citei, todas quebraram. Do comércio de bairro, tem algumas lojinhas que ainda se mantêm, no Sacomã, tem gente bem antiga. A gente ia comprar rendinha pra por no bordado e até hoje eles estão lá. Mudou bastante, aumentou bastante, muitas fecharam, cresceu bastante... Tinha uma lojinha de aviamentos mais perto de casa, a gente comprava tudo lá, fechou também, não deu continuidade.

Quando eu era pequena, nós tínhamos a leiteria, a gente ia comprar às vezes o pão e o leite, tinha a caderneta, você marcava e pagava uma vez por mês, quando a gente estava na rua brincando e queria um doce, passava lá, ela dava o doce e marcava na caderneta. São coisas que nem existem mais, agora com esses supermercados, agora nem as vendinhas existem mais. As despesas eram uma vez no mês, fazia aquela compra grande.

Tinha as feiras, era gostoso, por que era o domingo de ir à feira, era o programa de família. Esperava o dia da feira, a gente tinha lá as coisas, não passava fome, lógico, mas aos domingos tinha uma compra diferente, eu sempre conto isso... Aos domingos minha mãe ia à feira, eu ia junto quando eu podia, ou meu pai... E ela fazia a compra assim... Fazia a compra de frutas, legumes, verduras e compras extras, frios, mortadela, salame, queijo... Que não tinha no dia-dia, e tinha uma banquinha de doces, e comprava aquele pudim que a gente fala pudim de padaria, aquele pudim de leite que eles vendem na padaria. Então era o dia da festa. Chegava em casa, sentávamos os quatro assim em volta da mesa, meu pai cortava os pãezinhos, dividia os frios em quatro e aí a gente comia o lanchinho com os frios e aí depois do almoço então comia o doce que a mãe tinha comprado. Eram recordações da infância. Agora tem tudo com mais facilidade. Você vai na padaria você compra, você vai no supermercado você compra... Naquele tempo não tinha não, era só aos domingos.

Era gostoso. A gente brincava muito, tinha o campinho lá perto de casa, o fundo do quintal dos casarões formava um campinho. Todos os casarões chegavam até o tal do campinho. E tinha um bica, então a gente brincava nesse campinho, jogava futebol tudo... E quando faltava água, que naquele tempo faltava bastante, a gente ia buscar água na bica. Eles canalizaram a bica pra poder fazer o prédio. E todos os quintais tinham árvores frutíferas, então a gente tinha assim do

pé, eles deixavam a gente pegar. Por que eles tinham amizade com as crianças né... Que moravam nos casarões, que pra nós eram os ricos da época e eu tenho uma das irmãs do meu pai, casou com um dos donos da firma de meias, então era a tia rica. Ela morou um tempo ali. São lembranças, eu tive uma infância muito gostosa, uma adolescência não tão boa por problemas familiares e depois que me tornei adulta e comecei a trabalhar pra poder ajudar... Sempre lecionei pra ajudar... Depois de formada, estou aposentada há 21 anos, fui funcionária pública durante 28 anos.

Entrevista Sra. Solange

Informações complementares colocadas pela entrevistada antes do questionário –

Mas é muita mudança, aí não dá nem pra imaginar, por que todos os bairros tiveram essa grande mudança. A questão da verticalização já vinha acontecendo, sendo tudo negociado. Quando surgiram os metrôs, por que eu tô lá perto entre o metrô Alto do Ipiranga e Imigrantes, quando surgiu o metrô, já estava tendo prédio, ao ponto de você tinha uma casa valendo 200 mil, os caras já te ofereciam 600 mil pra poder já fazer prédio. Então isso teve, não tá tendo tanto agora, mas teve. É por que eu acho que o que era melhor, os terrenos melhores, já foram. As fábricas aqui na parte de baixo, todas as fábricas que estavam falidas, um monte de lugar em SP, você vê na Mooca, tudo que era fábrica que estava falida hoje são uns condomínios gigantes, então isso daí é São Paulo todo.

Tem coisas que eu sei, por que meu pai dizia, meu pai quando era menino ele morou no Ipiranga, na Vila Carioca, então ele sempre me contou como que era, e a minha vó trabalhava em uma fábrica. Era só meu pai e minha avó. Então ele me contava umas coisas muito engraçadas, que ele ficava brincando com os amiguinhos dele por que nem todas as mulheres trabalhavam, e minha avó era uma das que trabalhavam, então ele tinha que fazer o feijão, era um fogãozinho, ele punha o feijão e ia jogar bola. Aí os amigos dele iam lá mexiam e voltavam, ficava todo mundo cuidando do feijão. Eu lembro muito que ele me contava essas coisas.

Aqui todo dia estão construindo um prédio, se você olha... Essas casas são todas tombadas, aqui é tudo patrimônio. Pra você ter uma ideia, muitas casas aqui você não pode nem fazer garagem. Essas casas grandes eram de uma família tradicional aqui do bairro, bem antiga e eles moravam nessas mansões, elas ficaram e viraram casas de festas... Ou virou SESC, a outra virou Porto

Seguro... Tudo gerou algum tipo de comércio. Tudo foi se modificando, por que quem vai morar nessas casas? São todas mansões antigas. Mas aqui o bairro, tem umas ruas aqui, eu sei disso por que eu tenho uma conhecida que tinha uma casa aqui na Sorocabanos e não tinha garagem e não podia fazer. Você não pode mexer no perfil da casa, se ela tem um estilo antigo, porém o que já mexeu antes de tombar tudo bem, depois de tombado que veio a lei... Aí não pode mais mexer em nada, é uma multa absurda. Você não pode mexer na fachada. E essa lei, vai longe sabe, por exemplo, vai assim... Minha amiga tem uma clínica veterinária, ela não pode fazer o terceiro andar e é lá na Ricardo Jafet e eu não sei por que, tem a ver com o Museu do Ipiranga. E isso nem é questão do zoneamento, é questão do tombado, o que é pior ainda. Aqui por aqui, só tem um bairro que é zona 1, que é no Klabin, o resto é mais 3...4. Eu sei por que eu tenho comércio por aqui, e tenho que procurar as ruas que zoneamento que é, então já estou acostumada. Aqui é bem um bairro misto.

Entrevistador – Qual seu nome?

Entrevistada – Solange Silva

Entrevistador – Qual sua idade?

Entrevistada – 59 anos.

Entrevistador – Quanto tempo a senhora mora/conhece o bairro?

Entrevistada – Eu moro aqui faz na faixa de 12 anos que eu moro no Ipiranga. Mas sempre morei aqui em volta né, eu trabalho no Ipiranga tem na faixa de 25 anos, que eu tenho empresa aqui. Eu tô no mesmo lugar há 19... Quase 30 anos que eu trabalho no bairro, mas sempre tive aqui perto.

Entrevistador – Quais eram as principais indústrias do Ipiranga?

Entrevistada – Agora as indústrias que tinham aqui, que eu me lembro até de quando eu vinha pra cá, que eu sempre tive aqui, desde a época que eu era menina, era tudo confecção, a maioria, são empresas de confecção tanto é que tem as Linhas Corrente que fornecia linha pra todo mundo. A Linhas Corrente existe, mas acho que não aqui. Ela tá só o prédio, é muito antiga, também é tombado. Tinham de meias, roupas... Então esses prédios abandonados, que faliram com o tempo foram quebrando... Eram a maior parte de confecção, era assim, o forte do bairro. Mas tinha muitos outros tipos de indústrias.

Entrevistador – Como era o comércio?

Entrevistada – Agora o comércio era bem mais fraco do que é hoje. O comércio antigamente... O Ipiranga era bem montado de sobradinhos e casinhas. Todinho. Casinhas. E aí foi aparecendo um mercadinho, outro mercadinho, foi aumentando. Tanto é que aqui tem mercados pequenos... Tem os mercados grandes, mas tem os mercadinhos que são pequenos. Isso tem bastante ainda. E lojinhas... Têm lojinhas de miudezas, lojinhas que você vai comprar linha, agulha, zíper... Tudo que você não encontra na maioria dos bairros, na maioria não tem mais, e aqui tem ainda, sabe? Loja de guarda-chuva... Sempre falo, aqui tem loja de tudo. E isso se manteve de épocas passadas, as lojinhas que tem... Com essa crise agora, algumas lojinhas fecharam, mas as lojinhas são muito antigas. Até as de R\$1,99 estão ficando antigas.

Entrevistador – Poderia descrever como eram as casas antigamente?

Entrevistada – As casinhas eram na maior parte sobradinhos sem garagem com aquela frente e foi mudando o que? Abriram garagem na porta... Que foi tendo carro, antigamente deixava os carros na rua. E a maior parte dos moradores daqui, na verdade, eram trabalhadores locais, da região mesmo, das fábricas. E foram embora também muitas fábricas, tinha uma fábrica também de livros... Uma gráfica de Padre Anchieta, eles são donos de todos esses terrenos que hoje são prédios, eles venderam tudo pra fazer prédio, eles inclusive moram em prédio. Era uma gráfica, mas hoje eles compram tudo da China, não tem mais fábrica aqui. Era de livro religioso, Bíblias, essas coisas...

Entrevistador – As famílias de modo geral; como elas se relacionavam com o bairro? Conversavam nas calçadas? As crianças brincavam onde?

Entrevistada – Essa não é minha época, recentemente as pessoas não ficam... Apesar de que os meus vizinhos ainda conversam na porta, mas isso daí acabou já faz bastante tempo. Só que antes tinha, que o pessoal ficava, meu pai falava isso... Nas calçadas conversando... Ficavam conversando a noite, não tem mais isso, colocava a cadeira... Mas ainda você passa e vê, tem uma parte na Rua do Manifesto, nessa região... Tem muitas casinhas que eles ainda ficam na porta com cadeira conversando e eu acredito que seja muita gente que trabalha na Vila Carioca, por que do outro lado do rio, é a parte de fábrica, aí é fábrica diversas que tem ali... É um polo de indústrias. Então tem muita gente que mora ali e vai trabalhar lá. Tem muito nordestino que veio pra cá trabalhar, migrou... Faz churrasquinho na calçada, aquela coisa de brasileiro. Toma

cerveja, as crianças jogam bola... A maior parte deles moram em casinhas, por que a maior parte dos prédios, a maioria são alto padrão. Os que foram construídos que são mais recentes... Os antigos são um padrão médio, mas os mais recentes na maioria tudo alto padrão. São tudo 3 ou 4 suítes... A maioria dos que mora é daqui mesmo, que evoluíram financeiramente, com o próprio comércio, por que tem muito comerciante que é daqui, que na Avenida Nazaré, hoje já não mais... Mas na Avenida Nazaré só tinha loja de automóveis, os caras eram muito bem sucedidos, tem algumas concessionárias... Tem a Nazaré, a Gentil de Moura... Tudo de lojas. E foi um governo atrás do outro, eles mudam muita coisa, os impostos... E as lojas foram fechando.

Hoje o que predomina lá são móveis, móveis pré-fabricados, os móveis para os prédios, para atender essa demanda. Essas lojas que fabricam pra apartamento, carpetes de madeira, papel de parede... Pra atender o tanto de prédios que tem por aqui. Você vê na Nazaré, tem as concessionárias, onde eram as lojas, a maioria é tudo loja de móveis. Ali na Silva Bueno, é um comércio mais simples e mais variado, onde fica tudo concentrado. Uma coisa que aumentou demais foi barzinhos e restaurantes, pra atender também a demanda... Academias, tem bastantes academias... E são estabelecimentos que muitos eram casas. Bancos também foram modificando as casas... Por que de fábrica, eram muito grandes então é onde estão sendo construídos os prédios... Em estacionamentos...

Entrevistador – Como era o transporte urbano no bairro?

Entrevistada – De transporte urbano de antigamente, eu sei que era bonde, depois passou a ser ônibus... E hoje... Antigamente fizeram uma linha específica pro Ipiranga chamada Fábrica, deixava o pessoal no Sacomã que é justamente essa área aqui e depois veio a Vila Carioca, que foi expandindo... isso as grandes empresas... E hoje até fizeram um depósito da Receita Federal, do que é apreendido pra vender, então são vários galpões e tem muita coisa, principalmente coisas importadas.

Entrevistador – Nos últimos dez anos quais foram as principais mudanças no bairro?

Entrevistada – Bom, nos últimos dez anos o que mudou mesmo a construção de muito prédio. Essa mudança de tipos de lojas, por que começou a vim muita lanchonete, muito restaurante, loja de roupa, mais pra cima... Não só na Silva Bueno, mas aqui esse pedaço se você ver, começou a se espalhar bastante, então abre, fecha, por que ainda tá adaptando né... E cabelereiros, serviços, lavanderia, pet shop... Tem também bastante. Onde é a Chokolândia, era

só casas, ela pegou muita casas. Tanto é que sobrou uma no meio, por que era uma casa de espólio. Aquilo foi um empreendimento do BNDS, eles compraram tudo pelo BNDS financiado. Demoliram tudo e tem só uma no meio que é uma lojinha, ficou bem grande, era tudo sobradinho, não sei se na época já existia a legislação. Pertinho do Museu que é complicado, pra você ter uma ideia... Você sabe a Bom Pastor... Descendo a Bom Pastor tem o SESC, tem o SESI... Abaixo você vê um terreno do lado esquerdo, grande, esse terreno ele ia ser um empreendimento, do lado direito tem um condomínio de prédios muito bonito, iam fazer um do lado esquerdo. Demoliram tudo que tinha ali e começaram a fazer e foi brecado. E até hoje está vazio, por que não pode mexer em nada. Então ali que ia ser um empreendimento, já estava fazendo faixa, nem chegaram a começar a construção. E ficou uma coisa meio abandonada e é um terreno enorme colado ao Museu.

Entrevistador – As atuais infraestruturas tais como; Estação de Metro Sacomã, Estação de Metro Alto Ipiranga, Terminal Urbano Sacomã e Fura Fila, geraram alguma mudança no bairro?

Entrevistada – O que a mudança desses terminais, essas coisas aumentou muito foi a violência no bairro. Nós temos os índices mais altos de roubo de carro, o seguro de carro aqui é mais caro... Então o que aconteceu, melhorou, mas aumentou muito o movimento. Aumentou o comércio em volta de metrô, por que o comércio nem sempre é tão legal né, ele às vezes tem um comércio irregular, de ambulantes que também não é tão legal, e também os assaltos. Nossa aumentou muito. Hoje a delegacia aqui, a 17ª não dá conta. Meu filho teve o carro roubado, eu já fui assaltada onde eu moro, minha vizinhança toda já foi roubada, meu carro foi roubado em frente ao meu trabalho recentemente... É comum. Isso foi de uns anos pra cá que foi piorando, depois que surgiu o metrô, até antes um pouco, quando o bairro começou a mudar. Pois o Alto do Ipiranga melhorou muito, era um lugar bem simples, bem pobre que já dá divisa lá com a Tancredo Neves, então já era bem simples e foi melhorando... E o Heliópolis, não podemos esquecer, que é bem grande, que tem bastante bandido lá dentro, e é do lado.

Em compensação aumentou tudo, o preço dos imóveis aumentaram muito, com esses empreendimentos quem tinha imóvel que estava na mira das construtoras saiu ganhando muito, por que como eu te falei, teve gente que comprou uma casa de R\$200 mil e em 2 ou 3 meses vendeu por R\$600 mil. E eu acredito que ainda tem prédios pra sair, diminui bastante mas não parou. Você viu aquele empreendimento que é na Nazaré que era um colégio? Ele é do lado da Fiat. Eles construíram prédio até a outra rua, isso é tudo dos Padres. Em frente tinha um colégio

Fênix, bem grande que pegava o quarteirão inteiro, fechou esse colégio, estava tudo abandonado, o pessoal da MST estava lá dentro há um tempo atrás, demoliram e vão fazer 2 torres. Cara foi a sensação do bairro! Ficou anunciando pra todo lado, são na faixa de 30 andares, e olha nessa crise... O mais barato era R\$700 mil na planta, vendeu todos rapidinho. Imagine, na Nazaré, é da Gafisa, tendo tudo... Atrair uma construtora como esta aqui no bairro são poucos empreendimentos, que a maioria são menores as construtoras. Você não conseguia passar na rua, de tanto carro e tanta gente, você acredita? Tá começando a construir. Todo mundo no bairro foi ver, só eu não fui ver. Tinha tanto corretor atendendo... Devia ter uns 100 corretores com computador pra atender as pessoas. Por que fez muito sucesso, foi uma coisa. Quando foi o dia, parecia que tava tendo um show de rock.

Entrevistador – A senhora acha que os atuais empreendimentos imobiliários, como o Plaza Mayor trouxeram algum tipo de mudança para o bairro?

Entrevistada – Você vê que não é tão famoso assim, pois eu nunca ouvi dizer. Agora o da Nazaré foi... Uma loucura.

Entrevistador – A senhora acha que há uma tendência em aumentar o número de empreendimentos imobiliários no bairro?

Entrevistada – Ah sim... Sim e vai aumentar muito. Por que tem prédios grandes e menores né? Então tem de todo tamanho, para atender todos os perfis. Só que agora eles estão ocupando os espaços das casas, esse na Nazaré foi de escola né... Principalmente prédios menores, por que começou com empreendimento somente grande, aqui mesmo na Cipriano tem umas 3 ou 4 torres, ali perto da minha são 2 mas muito luxuoso, mas tem os prédios que tão fazendo de estúdio, já está tendo sabe? Ali na Nazaré já tem um que é estúdio, outro perfil... Perto do metrô... Já está variando bastante.

Informações complementares colocadas pela entrevistada após o questionário –

Mas você sabe que as pessoas aqui ainda tem essa coisa de bairro pequeno, por que quem estuda aqui, ou estudou no Cardial ou estudou no São Francisco e eles sempre se reúnem, por que tem os barzinhos, tudo... Os jovens se conhecem muito aqui no bairro... E isso daí eu não sei se mudou do tempo deles serem novos pra cá, devido ficar mais violento. Mas acredito que eles continuam se conhecendo, por que esses barzinhos de esquina que tem, o pessoal se encontra na sexta à noite, depois do colégio ou da faculdade. Por que aqui eu nunca vi tanto colégio, mas a São Marcos quebrou, a Fênix que é onde tem o empreendimento, fechou. Mas ainda têm

vários, tem colégios do Estado, tem colégios de Freira, tem a São Camilo... Aqui tem muito, você pega a Nazaré desde o começo tem o Cardeal Mota, e vai subindo, nossa... É muita escola.

BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, M, M. Industrialização, urbanização e a vida de bairro na São Paulo além-Tamanduateí. In: Ana Fani A. Carlos e Ariovaldo Umbelino de O. (Orgs). **Geografias de São Paulo Representação e Crise da Metrópole**. São Paulo: 1ª Ed. Editora Contexto, 2015.
- BARRO, M. BACELLI, R. **Ipiranga: histórias dos bairros de São Paulo**. Volume 14. São Paulo: PMSP, 1979.
- BERGER, P. **Perspectivas Sociológicas: uma visão humanística**. 31ª ed. Petrópolis, Vozes, 2011.
- BÓGUS, L, M, M; PASTERNAK, S. (Org.). **Como anda São Paulo**. Rio de Janeiro, Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2009.
- BRUNO, E, S. **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. Volume III – Metrópole do Café (1872-1918), São Paulo de Agora (1919-1954). São Paulo: Editora Hucitec, 1991.
- BRUNO, E, S. **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. Volume II – Burgo de Estudantes (1828-1872). São Paulo: Editora Hucitec, 1991.
- BRUNO, E, S. **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. Volume I – Arraial de Sertanistas (1554-1828). São Paulo: Editora Hucitec, 1991.
- CALDEIRA, T, P, do R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 3ª ed. São Paulo: Editora 34, Edusp, 2011.
- CARLOS, A, F, A.; OLIVEIRA, A, U. UMBELINO DE OLIVEIRA, A. (Orgs.). **Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI**. Volume II. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2016.
- CARLOS, A, F, A; OLIVEIRA, A, U. UMBELINO DE OLIVEIRA, A. (Orgs.). **Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole**. Volume I. 1ª ed. São Paulo: Contexto, 2015.
- CARLOS, A, F, A. **A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista**. São Paulo. Artigo escrito em 2015.
- CASTRO de, A, C, V. **Um Americano na Metrópole [Latino-Americana]: Richard Morse e a história cultural urbana de São Paulo 1947-1970**. Tese de Doutorado USP 2013.
- CAMPOS FILHO, C, M. **Cidades Brasileiras: seu controle ou caos, o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. 2ª ed. São Paulo: Nobel, 1992.
- CONCEIÇÃO, da, J, G. **Transformações urbanas e a expansão metroviária em São Paulo**. São Paulo. Tese de Doutorado. PUC-SP 2012.
- DARNIL, S. LE ROUX, M. **80 homens para mudar o mundo**. São Paulo. Clio Editora, 2009.
- DEAECTO, M, M. **Comercio e Vida Urbana na Cidade de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: Editora Senac, 2002.
- DEAN, W. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1969.

DOWBOR, L. Entrevista concedida ao site de notícias G1 em 10/03/2014. Pesquisado em 08/07/2017. <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>

DINIZ, L dos S. **(Re)estruturação urbana e o processo de gentrificação em Venda Nova – Belo Horizonte MG**. Tese de Doutorado. São Paulos. PUC 2015.

FAUSTO, B. **História do Brasil**. 14, ed. São Paulo: Edusp, 2012.

FERNANDES, S, M, de C. **Os impactos do Expresso Tiradentes na Rua Silva Bueno**: As ações e reações do comércio frente às mudanças no transporte público. São Paulo, Dissertação de Mestrado. USP, 2012.

GOUVEA, J, P, N. **Cidade do Mapa**: A produção do espaço de São Paulo através de suas representações cartográficas. São Paulo: FAUUSP, 2010.

GRESPLAN, J. **Marx**. São Paulo: Publifolha, 2008.

HAZEL, H. **Construindo um mundo onde todos ganhem**: a vida depois da guerra da economia global. São Paulo. Editora Cultrix, 1998.

HOYLER, T. Produção habitacional via mercado: quem produz, como e onde? In. MARQUES, E. (Org). **A metrópole de São Paulo no século XXI**: Espaços, Heterogeneidades e Desigualdades. São Paulo: Editora Unesp. 2015.

IANNI, O. **Enigmas da modernidade-mundo**. São Paulo: Editora Civilização Brasileira, 2000.

PRADO JUNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

PRADO JUNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. 26ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981.

LAMBERT, J. **Os dois Brasis**. 9ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte. Editora UFMG, 1999.

MARX, K. **O Capital**. São Paulo. Editora Boitempo, 2015

MARQUES, E. **A metrópole de São Paulo no século XXI**: espaços, heterogeneidades e desigualdades. São Paulo: Editora Unesp, 2015.

LANGENBUCH, J,R. **A estruturação da grande São Paulo**. Tese de Doutorado. São Paulo. USP 1968.

OLIVEIRA, M, D de; **Fé e transformação social**: A influência da religião no movimento de moradia na favela de Heliópolis. – Dissertação de Mestrado. Universidade Metodista de São Paulo. 2010

PAIVA, O, da C; MOURA, S. **Hospedaria de Imigrantes de São Paulo**. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

QUEIROZ RIBEIRO, L. C de. SANTOS JUNIOR, O. A. dos; (Org) **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Revan. 2010

RIBEIRO, L, C, de Q; JUNIOR, O, A, dos S. **As metrópoles e a questão social brasileira**. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2007.

RODRIGUES, R, M. **Cidades Brasileiras: o passado e o presente**. 25ª ed. São Paulo: Moderna, 1992.

RÖSCH RODRIGUES, A. **Cidade e indústria: estudo sobre a relação dos processos de urbanização e industrialização na cidade de São Paulo**. Trabalho de Pós-graduação. São Paulo. USP 2009.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 2013.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2015.

STANLEY, E; MORSE, R. **Industrialização e Desenvolvimento: à pequena indústria moderna para países em desenvolvimento**. São Paulo: Editora Atlas, 1971.

VÉRAS, M, P, B. **DiverCidade: territórios estrangeiros como topografia da alteridade em São Paulo**. São Paulo: Educ, 2003.

VÉRAS, M, P, B. **Trocando Olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade**. São Paulo: Studio Nobel: EDUC, 2000.

VÉRAS, M, P, B. **O bairro do Brás em São Paulo: um século de transformações no espaço urbano ou diferente versões da segregação social**. São Paulo. Tese de Doutorado. PUC-SP 1991.

VILLAÇA, F. **A produção e uso da imagem do centro da cidade o caso de São Paulo**. São Paulo. USP 1993.

VILLAÇA, F. Capitalismo transformou a localização da terra em mercadoria. **UOL Opinião**. 24 fevereiro 2015. Disponível em <http://noticias.uol.com.br/opiniaocoluna/2015/02/24/capitalismo-transformou-a-localizacao-da-terra-em-mercadoria.htm>. Acesso em: 28 fev. 2017.

VILLAÇA, F. Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira. **Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR**, Recife, v. 2, p. 1375-1385, mai. 1997. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/anaisAbrir/65/1/anais-do-vii-encontro>>. Acesso em: 28 fev. 2017.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VILLAÇA, F. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Editora Global, 1986.

VITALE, L. **Áreas industriais na orla ferroviária: valorização imobiliária ou valor urbano?**. São Paulo. Tese de Doutorado. USP 2013.