

ARTIGO ORIGINAL

São Paulo: De cidade hídrica a metrópole seca

São Paulo: from water city to dry metropolis

Jorge Bassani¹, Carolina Clasen²

Resumo

São Paulo, a maior metrópole do hemisfério Sul, está implantada sobre um território de riquíssima hidrografia. O Grupo de Estudos Mapografias Urbanas (GeMAP - FAU-USP) realizou um mapa a partir de documentos históricos com a hidrografia natural formada por centenas de córregos, riachos e grandes rios. Este mapa está contraposto com a hidrografia atual. É facilmente verificável como a urbanização apagou a grande maioria dessas linhas de água; da mesma forma, o mapa nos mostra uma presença maior delas nas periferias. Contudo, os mapas não mostram, mas os indicadores sim, a precariedade urbana dessas regiões e os rios cercados por ambientes degradados.

Este trabalho propõe a observação e reflexão sobre os processos urbanísticos que efetivaram o apagamento dos rios da cidade e, em contrapartida, as comunidades que habitam margens das águas atuam no sentido de conservação e qualificação de seus ambientes nas regiões periféricas de urbanização precária. Seu principal objetivo é demonstrar a ação do planejamento urbano associado ao capital sobre a rica hidrografia do sítio paulistano, sua transformação e a situação atual, tanto em seus aspectos morfológicos como paisagísticos, trazendo destaque para a reação dos coletivos ambientalistas - que embora pertençam a comunidades que bem pouco fizeram para chegarmos nos dramas ambientais atuais, muito fazem para a preservação da qualidade do ambiente e da paisagem de seus territórios. Pretende-se desta forma evidenciar a importância das associações comunitárias na construção urbana, bem como, contribuir para o debate e políticas públicas que considerem a cidade muito além do produtivismo, que incorpore a dimensão cultural e ambiental do espaço urbano.

Para finalizar o artigo apresentamos sinteticamente a atuação dos coletivos do extremo sul de São Paulo, às margens da Represa Billings (Ecoativa e Imargem), como perspectiva de outras relações da cidade com suas águas, relações menos predatórias, mais afetivas e cuidadoras. O GeMAP tem acompanhado e cartografado a atuação desses grupos há nove anos, uma pesquisa-ação baseada na construção compartilhada do conhecimento.

Palavras-chave: hidrografia de São Paulo, urbanização precária, mapeamento coletivo

Abstract

São Paulo, the largest metropolis in the Southern Hemisphere, is situated on a territory of exceptionally rich hydrography. The Urban Mapographies Study Group (GeMAP - FAU-USP) developed a map based on historical documents depicting the natural hydrographic system, composed of hundreds of streams, creeks, and major rivers. This map is juxtaposed with the contemporary hydrographic network. It is readily evident how urbanization has erased the vast majority of these watercourses; similarly, the map reveals their greater prevalence in peripheral areas. However, while the maps do not explicitly illustrate it, urban precarity indicators highlight the socio-environmental vulnerability of these regions, where rivers are often surrounded by degraded environments.

This study proposes an examination and critical reflection on the urban planning processes that enabled the systemic erasure of the city's rivers, contrasted with the grassroots efforts of communities inhabiting riverbanks in peripheral zones of informal urbanization, who actively engage in the conservation and enhancement of their environments. Its primary objective is to demonstrate how urban planning, aligned with capital interests, has transformed São Paulo's rich hydrographic landscape—both morphologically and scenically—while emphasizing the counteractions of environmental collectives. While these collectives belong to communities that contributed minimally to the current environmental crises, they play a significant role in preserving environmental quality and landscape integrity within their territories. By doing so, this work underscores the importance of community associations in urban development and seeks to advance public policy debates that transcend productivist paradigms, integrating cultural and environmental dimensions into urban spatial practices.

To conclude, the article synthesizes the initiatives of collectives in São Paulo's far south, adjacent to the Billings Reservoir (Ecoativa and Imargem), as emblematic of alternative city-water relationships—less exploitative, more affective, and custodial. For nine years, GeMAP has monitored and mapped these groups' activities through action-research methodologies grounded in collaborative knowledge production.

Keywords: hydrography of São Paulo, precarious urbanisation, collective mapping

¹ Universidade de São Paulo, Brasil, [jbassani\[at\]usp.br](mailto:jbassani[at]usp.br)

² Universidade de São Paulo, Brasil, [carolinaclasen\[at\]usp.br](mailto:carolinaclasen[at]usp.br)

Sítio natural e vocação para a metropolização

São Paulo, com seus mais de 20 milhões de habitantes, consiste no maior aglomerado urbano do hemisfério Sul. A cidade-mãe dessa metrópole, atual Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), foi fundada em 1554 pela Missão jesuítica chefiada pelo Pe José de Anchieta como posto avançado de catequização no planalto, 750 metros acima do nível do mar. Foi um árduo percurso subindo a serra do Mar desde São Vicente, primeiro centro colonizador no sudeste brasileiro, até alcançar o planalto, ou seja, muito longe do centro civilizatório instalado no litoral, longe em distância e, mais ainda, em condições de acesso. Muito provavelmente os Jesuítas não ambicionavam um grande centro urbano, estavam mais interessados na instalação do colégio para catequização dos indígenas da região. No entanto, desde o início, o povoado mostrou sua vocação metropolitana.

Para os objetivos deste artigo, devemos contudo voltar a milhões de anos antes da fundação para apontar um dado fundamental do sítio natural onde São Paulo foi implantada, uma terra em sua maior parte alagada.

Com as grandes transformações nos relevos do planeta no terciário do cenozoico, formaram-se muitas bacias sedimentares de pequena amplitude com depósitos continentais pelo Brasil. Segundo Ruy Ozório de Freitas, São Paulo é uma delas. A sedimentação geológica desenhou seus rios, o principal deles, Rio Tietê, recebe três grandes afluentes pela margem sul: Rios Aricanduva, Tamanduateí e Pinheiros.

“A bacia sedimentar de São Paulo acha-se limitada à cidade de São Paulo e seus arredores. Seu contacto com o embasamento cristalino, ao norte, encontra-se bem marcado pela Serra da Cantareira, ao passo que, ao sul, é irregular graças à erosão.” (Freitas, 1951, p. 61)

Resulta que o sítio natural no qual foi implantada a cidade de São Paulo, na bacia entre a Serra do Mar ao sul, se alongando no sentido leste, e a Serra da Cantareira ao norte, configura uma situação urbana, entre as grandes cidades do mundo, com uma das maiores redes hídricas naturais em quantidade e capilaridade.

O Rio Tietê, maior curso d'água a cortar a cidade, nasce na Serra do Mar a leste do sítio e, ao invés de se dirigir ao mar, como fazem os rios em geral, caminha no sentido oposto, para oeste, se dirigindo ao interior do continente. Isso produz uma condição bastante peculiar e privilegiada para a exploração e colonização do território brasileiro, uma vez alcançando a Vila de São Paulo de Piratininga, após a difícil subida da serra desde o litoral, encontra-se uma via de acesso bastante favorável para adentrar o continente em busca dos metais preciosos tão desejados pela Coroa Portuguesa. Esta condição iria determinar os rumos da Vila entre os séculos XVI e XVIII.

Voltando à vocação metropolitana. Ela surge dessa condição, mas devemos acrescentar outros dados que não somente os geográficos para entendê-la, aqueles referentes à comunidade que aqui se instalaria e, também, a relação política que a Vila construiu com o poder colonial. Qualquer encaminhamento para o termo metrópole, sugere, na maioria das vezes, uma presença urbana para além da cidade que lhe dá origem, seja por meio da conurbação com povoados em seu entorno, seja pela condição política do sistema colonial, cuja continuação exterior está do outro lado do oceano. A história de São Paulo, desde seu início, é marcada pelo olhar para fora de seus limites.

Ao alcançar o planalto, os jesuítas seguiram pelo Rio Tamanduateí até uma colina entre este e o Rio Anhangabaú, lugar definido em 1553 pela expedição jesuítica para implantar o colégio de catequização. Contudo, o caminho aberto por eles atraiu toda a espécie de exploradores, dos oficiais enviados pela Coroa, aos aventureiros independentes. De São Paulo dos primeiros anos saíram as expedições exploratórias com o intuito de escravizar indígenas e buscar riquezas não encontradas no litoral, inicialmente as Entradas, enviadas pelo poder português, depois as Bandeiras, de cunho totalmente privado, o que definiu o caráter da sociedade que aqui se formou e sua relação com o ambiente. A Vila deixou de ser um ponto de chegada como queriam os membros da Companhia de Jesus, para ser um local de partida para explorar o continente desconhecido.

O historiador Luiz Saia constrói a tese da comunidade *antipelágica* para definir a sociedade paulistana nas suas origens. Longe do controle colonial instalado em São Vicente, ela vai dedicar-se integralmente ao empreendedorismo exploratório, a partir de uma atitude independente,

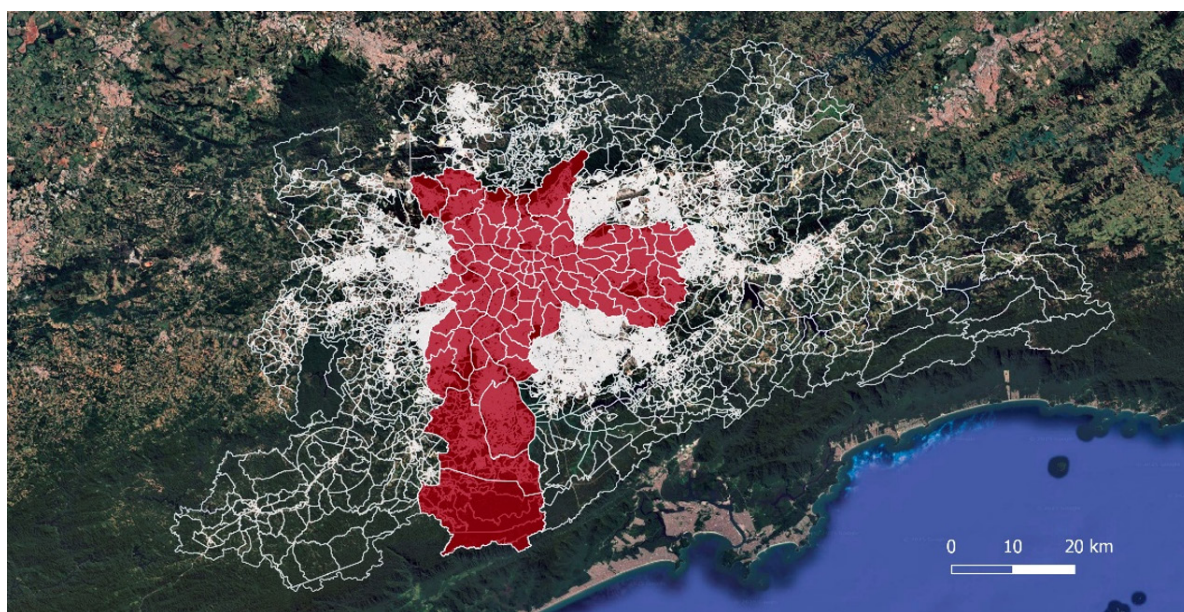
também individualista: “Abandonada a solução pelágica, que era a única que se entrosava com o mercantilismo oficial, os colonos ficaram à vontade para realizar a escolha de uma sede.” (Saia, 1963, p. 209).

O empreendedorismo individual, a ação pragmática e a ocupação dispersa pelo território, impulsionam o desbravamento do território e a origem de novos povoados a partir do núcleo de Piratininga, já antecipando traços de seu comportamento metropolitano.

“A cidade-mãe São Paulo era uma cabeça de ponte para interior, quase a ponto de atrofiar o governo municipal. Além de comandar o seu próprio sistema de fazendas e aldeias, tornou-se mãe de outras cidades do planalto, que passavam com o tempo a desempenhar a mesma função. A repetição deste processo esquizogenético devia-se à circunstância de que, uma vez ocupadas as terras contíguas à cidade, a economia agrária mal podia aguentar a superestrutura urbana (comércio, serviços) nos dois primeiros séculos.” (Morse, 1970, p. 37)

Ou seja, por um lado a vila comporta-se como metrópole, cidade-mãe, por outro reduz seus matizes municipais, desenvolve-se como corpo tentacular sem cuidar de uma possível matéria e cultura de cidade, inclusive no sentido político, despreza-se o simbólico da cidade em favor de uma pragmática de ocupação territorial.

Figura 1. Cidade de São Paulo e Região Metropolitana de São Paulo



Fonte de dados: IBGE (2020) - SIRGAS 2000: EPSG 4674. Elaboração Cartográfica GeMAP, 2025

A estagnação seguida de crescimento vertiginoso

Quatro anos depois da missa inaugural do Colégio, o povoado foi elevado à categoria de Vila. Nos primeiros tempos de ocupação, a população, na maioria, era indígena. Essa primeira população, com seu espírito nômade e sem grandes preocupações com suas habitações (Morse, 1970; Langenbuch, 1971), influenciou muito a característica da cidade e dos “paulistanos”. A afluência de brancos, por volta de 1560, afugentou os indígenas em duas principais direções: nos sentidos sudoeste para o Rio Pinheiros e no nordeste para o Tietê.

A ocupação do solo era espontânea, não havia preocupações com as construções, tão pouco com o desenho urbano. Isso se deve ao fato de que as edificações “urbanas” eram usadas somente em algumas ocasiões, festejos – geralmente religiosos – para efetuar algum tipo de negócio e/ou reuniões políticas; enquanto a vida cotidiana acontecia nas chácaras em torno no núcleo da ocupação (Morse, 1970).

No final do século XVI, havia em torno de 210 fogos em volta do colégio. As atividades econômicas se concentravam na caça aos indígenas e no comércio de produtos vindos das propriedades rurais, geralmente equipadas com teares e engenhos, se cultivava algodão, açúcar, uva e marmelo. Langenbuch (1971), nomeia os arredores imediatos da povoação como “cinturão das chácaras”, e a classifica como uma ocupação pouco densa, tanto quanto a “urbana”. Essas serão as primeiras áreas consumidas pelo crescimento urbano, em meados do século XIX, formando os primeiros bairros modernos, os operários nos sentidos leste e norte e os da elite subindo o espigão no sentido oeste e sul.

As Bandeiras nos seiscentos eram compostas de grande número de integrantes, porque visavam o aprisionamento de indígenas, causando o despovoamento da vila. A primeira Bandeira aconteceu em 1562, comandada por Brás Cubas e Luís Martins (Taunay, 1975, p 17). Com as descobertas de ouro em Minas Gerais, houve algumas mudanças administrativas no Brasil, visando maior vigilância à mineração e assegurar a taxaço, com isso São Paulo recebe o título de Cidade, em 1711. As Bandeiras eram menores agora, pois buscavam ouro e a extensão das fronteiras com a América espanhola, e os indígenas foram trocados por escravos negros vindo da África. Mas ainda havia o problema do despovoamento, piorado com o desequilíbrio econômico causado pela mineração.

No início do século XIX, a cidade de São Paulo era uma urbanização precária, sem importância econômica ou cultural se comparada ao Rio de Janeiro, capital da colônia e, a partir de 1808, capital do império português, ou das cidades mineiras onde se concentrara a extração do ouro no século anterior. Nos três primeiros séculos da sua história, permaneceu estagnada e constrangida na pequena colina de fundação entre a várzea do Tamanduateí e o vale do Anhangabaú. No entanto, a partir de meados do século XIX, São Paulo conheceria um dos mais vertiginosos crescimentos urbanos da história mundial. Dos pouco mais que 30 mil habitantes no início desse século, a cidade atingiu quase 240 mil em 1900 e 600 mil habitantes nos anos de 1920. O principal fator deste crescimento foi a economia cafeeira.

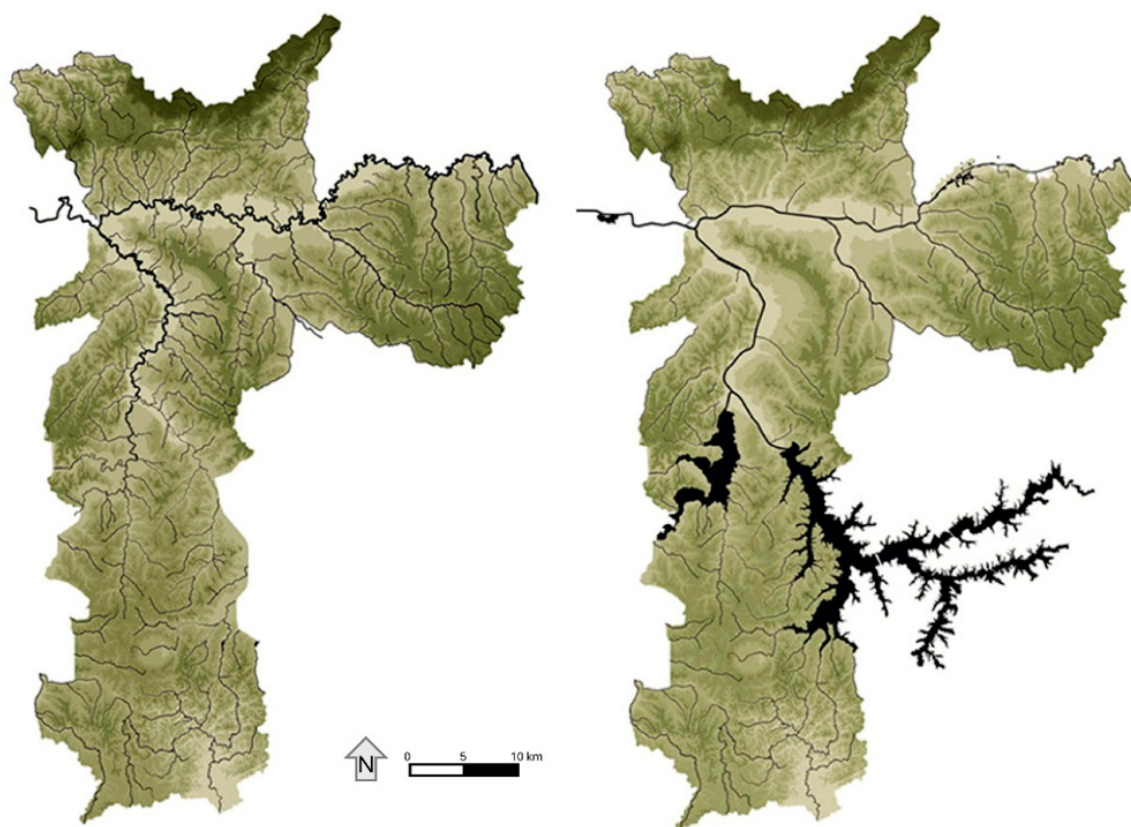
O café chegou ao Brasil no início do XIX e sua cultura adaptou-se muito bem ao clima e solo do interior do estado de São Paulo. Em meados daquele século, grande extensão das terras avermelhadas do estado estava coberta por cafezais graças ao seu enorme potencial de exportação. São Paulo continuou cumprindo seu papel da “cabeça de ponte”, de ligação do planalto, agora tomado por fazendas de café, e o porto no litoral, agora na cidade de Santos, que se viria a tornar o maior porto da América Latina no século XX.

O café trouxe para a cidade, além do crescimento econômico, o desenvolvimento urbano. A produção tinha que ser exportada, para isso foi implantada pelos ingleses a *São Paulo Railway* a ferrovia ligando o interior ao porto, passando por São Paulo. Também chegaram os primeiros imigrantes pós colonização portuguesa, bem como a formação de uma aristocracia enriquecida nas fazendas do interior, que frequentava a cidade e construía novas edificações com o capital excedente das plantações, não só palacetes para habitação na cidade, mas também uma nova paisagem urbana europeizada sobre e em torno da antiga cidade de taipa rudimentar de poucas décadas atrás.

Nada era local. A economia, os investimentos, a população trabalhadora, a elite, tudo vinha de fora, com violento impacto sobre a cidade. Por um lado, imprimia nela um caráter cosmopolita inverso ao provincianismo que a caracterizava; por outro, se constituía num comportamento dúbio em relação ao que é cuidar da cidade e compor um espírito comunitário.

Com o *crash* da bolsa de Nova Iorque em 1929, a economia cafeeira entrou em crise profunda. Nessa época, São Paulo, era o maior centro financeiro, de serviços e infraestrutura pesada do Brasil, o que a habilitou a dar o salto rumo à industrialização, consolidada nas políticas desenvolvimentistas brasileiras no pós-guerra. Na região do alto da Serra do Mar, onde localizam-se as cidades de Santo André, São Bernardo e São Caetano, o chamado ABC paulista, foi implantado nos anos 1950 o maior parque industrial de metalurgia e montadoras de automóveis do país, junto à ferrovia e a Via Anchieta, uma moderna e arrojada autoestrada em direção ao litoral. São Paulo definitivamente cumpria sua vocação de metrópole em todos os níveis: econômico, político, cultural e geográfico. Atualmente, a Região Metropolitana de São Paulo é composta por 39 municípios. Além disso, a caracterização dos diferentes aspectos que constituem a metropolização da cidade de São Paulo, é corroborada pela exploração violenta no seu curso histórico – da população, da paisagem natural e do comum.

Figura 2. Hidrografia de São Paulo, natural e atual



Fonte: GeMAP, 2013

Políticas urbanas: rodoviarismo e pavimentação

O objetivo deste artigo é destacar o que aconteceu com a riqueza hídrica apresentada em sua primeira parte e colocar em debate como foi sua transformação e a situação atual, tanto em seus aspectos morfológicos como paisagísticos, mas com especial atenção a algumas questões socioculturais e ambientais. De início devemos salientar que falar em “transformação” não é bem o caso, ela simplesmente desapareceu, foi apagada pela construção da metrópole no século XX.

A modernidade industrial foi bastante danosa ao meio ambiente em qualquer parte do mundo, mas em São Paulo ela foi de extrema crueldade com os rios e, como decorrência, com a paisagem e com a qualidade de vida de sua população. Certamente, como muitas outras metrópoles do ocidente, isto deve-se às políticas urbanas centradas no rodoviarismo de matriz norte-americana. Entretanto, em São Paulo, aconteceu um intrincamento nefasto entre hidrografia, morfologia urbana e planejamento.

Um primeiro dado essencial para a compreensão, tanto da relação da construção urbana com o ambiente natural como da espécie de planejamento urbano aqui colocado em prática, diz respeito ao seu crescimento populacional. Em 1900 a cidade contava com 240.000 habitantes, em 1950 sua população era de 2.198.096 almas (Azevedo, 1958), ou seja, em 50 anos, a população da cidade quase que multiplicou por 10. A cada década precisaram ser construídas duas cidades com o tamanho da anterior.

Perante uma pressão dessa ordem, a própria ideia de planejamento urbano fica comprometida. Considerando a condição de país periférico ao capitalismo central, dependente do mercado e dos investimentos internacionais, as práticas de expansão urbana ignoram profundamente as demandas populares (Villaça, 2011), em prol das necessidades produtivistas das demandas econômicas. Entretanto, em termos quantitativos, a habitação para a crescente população de trabalhadores que chega para nova realidade econômica tornou-se a maior necessidade. A cidade cresceu pelas

bordas com a multiplicação de bairros periféricos sem qualquer preocupação urbanística, grande parte deles formados por loteamentos clandestinos e, posteriormente, pelas favelas.

Essa mão-de-obra precisava chegar aos locais de trabalho. Em 1900 se realizou a primeira viagem com bonde elétrico sobre trilhos. A pujança econômica da capital cafeeira permitiu a rápida extensão da rede até à década de 1930, chegando a 60 linhas de bondes com 700 km de extensão. Nesta mesma década começaram a circular os primeiros ônibus, com pneus sobre as vias sem a necessidade dos trilhos, permitindo o acesso a qualquer lugar que tenha uma rua. Inicialmente o novo modal interrompeu a expansão da rede sobre trilhos, vindo a substituí-la e, em 1968, ela foi completamente extinta.

São Paulo do pós-guerra era o modelo clássico da urbanização ilimitada (Meyer, 2019) em países do Sul-global, periferização da massa populacional, urbanização precária e transportes por ônibus. A pavimentação da cidade foi feita inicialmente por paralelepípedos de granito, que ainda permitiam um mínimo de permeabilidade do solo. O asfalto foi empregado pela primeira vez no início do século na Avenida Paulista, no espigão da topografia ocupado pelos palacetes dos barões do café. Esta tecnologia, cara, foi importada da Alemanha. Com o tempo, tornou-se mais barata que os paralelepípedos e funcional para a circulação de veículos com pneus.

Desde então até os dias atuais, a administração pública executa programas de pavimentação das vias com asfalto. A população em geral apoia vigorosamente estes programas que sistematicamente fazem parte das campanhas eleitorais para a prefeitura. A rodagem sobre o asfalto é mais confortável por não produzir a tremedeira dos blocos de pedra e, principalmente, é desejada pelas empresas de ônibus por mitigarem os danos físicos aos veículos. Atualmente, só na área municipal São Paulo, existem 17 mil quilômetros de vias asfaltadas na cidade, num total de 19,4 mil quilômetros de vias (Prefeitura de São Paulo, s.d.).

A impermeabilização do solo tem impacto violento sobre o clima, o aquecimento, como sabemos, é global, no entanto, na escala da cidade ele é agravado. São Paulo já foi conhecida como a “terra da garoa”¹. Enquanto escrevemos este artigo (25/02/2025, 14:50), a humidade relativa do ar está em 41%, sendo considerado saudável para a OMS 60%, e a temperatura está acima dos 30° (<https://www.climatempo.com.br/>). A impermeabilização também tem forte impacto nos rios e regime das águas. O solo pavimentado não absorve as águas da chuva, fazendo com que toda ela seja conduzida às calhas hidrográficas – não só a água como também toda a espécie de resíduo que se encontre depositado sobre as vias. Certamente representa a menor parte da poluição dos rios por comparação com os esgotos domésticos e industriais, mas não é desprezível. Muito menos desprezível é o volume de água conduzido aos rios nas chuvas tropicais, agravadas pelas mudanças climáticas que aprofundam ainda mais o drama histórico das inundações na cidade.

Porém, o maior impacto do rodoviarismo sobre a rica hidrografia natural de São Paulo ocorre diretamente sobre o curso dos rios. Este tipo de intervenção urbanística, a partir de meados do XIX, além de transformar o curso dos rios através de canalizações e retificações, ocupou suas várzeas, numa história que começou com a sobreposição da infraestrutura aos territórios hídricos. A passagem pela cidade da São Paulo Railway, ligando Jundiaí ao porto de Santos, acompanha as várzeas do Tietê e do Tamanduateí. É uma opção técnica e econômica para resolver o problema topográfico até a ferrovia alcançar a Serra do Mar, mas a agressão aos rios se tornou a normativa para a solução de todo e qualquer problema urbano.

No início podemos caracterizar as intervenções como transformações nos leitos hidrográficos, porém, o passo seguinte é enterrá-los, subtraí-los da paisagem e evitar a hidratação do próprio ar. A cidade “da garoa” transformou-se na metrópole seca e quente que, contraditoriamente, tem que conviver periodicamente com terríveis inundações. A natureza reage às agressões.

Avenidas de fundo de vale

A meados do século XIX, São Paulo já extrapolava a geografia da colina de fundação. Para leste, atravessando o rio Tamanduateí, onde se localizaram os primeiros bairros operários; no sentido

¹ A canção de 1930 com o verso “Ê, São Paulo/ Ê, São Paulo/ São Paulo da garoa/ São Paulo que terra boa”, dos artistas populares Alvarenga e Ranchinho, apelidou a cidade. Garoa ou nevoeiro fino, chuva miúda (n.e.)

oeste, em direção ao riacho do Anhangabaú e a pequenas chácaras; na passagem do século, com a construção do Viaduto do Chá, se estabeleceu o crescimento da cidade burguesa e bem equipada.

A primeira grande obra aconteceu a leste do centro original, em uma extensa área de várzea do Tamanduateí, chamada de Várzea do Carmo pela proximidade ao mosteiro da ordem carmelita. Ao pé da colina uma área alagadiça e insalubre com ocupação esparsa, se configuravam os fundos da cidade onde marginalizados da sociedade lavavam roupas e davam água aos animais. Neste trecho o rio de pouca declividade formava sete curvas que faziam seu fluxo mais lento e acumulava muita água parada na várzea.

Em 1849 as sete curvas foram alteradas para um traçado retilíneo que, além de disciplinar o traçado do rio, viabilizava o uso das terras nas suas margens. Foi uma típica intervenção fruto das teorias higienistas do século XIX, que entendiam os rios como foco de doenças resultantes dos miasmas, especialmente rios meândricos que formavam extensas várzeas e próximos de áreas densas da cidade (Travassos, 2015).

O caso do Anhangabaú é bem diferente, tanto na geomorfologia quanto no caráter da intervenção ali realizada. Seu traçado circundando a colina de fundação forma uma várzea bastante estreita, quase inexistente, do lado oposto à cidade histórica, o terreno eleva-se formando um canal mais regular e seu volume de água é bem menor que o Tamanduateí, do qual é afluente. A ocupação urbana nas suas margens também é bem diferente. A Várzea do Carmo fica logo abaixo do Pátio do Colégio, onde a cidade foi fundada, e o riacho do Anhangabaú fica do lado oposto, voltado para as chácaras de chá nas encostas do vale.

A entrada no século XX se dá na administração do primeiro prefeito da cidade, Antônio da Silva Prado, de 1889 a 1911. Prado, representante da elite cafeeira, daria grande importância à Cidade Nova, fato demonstrado na criação dos novos ambientes europeizados para os Largos do Paissandu e do Arouche, e a Praça da República. Contudo, uma série de grandes obras de infraestrutura e a criação de grandes equipamentos iriam marcar a longa administração de Antônio Prado.

“A obra mais importante, todavia, na Cidade Nova, foi a construção do Teatro Municipal, entre 1903-1911. No núcleo histórico, no Triângulo foi promovido novo alinhamento (das principais ruas) (...) A iluminação foi grandemente melhorada. O Riacho do Anhangabaú foi encanado em 1906 e extensas obras de saneamento foram realizadas na Várzea do Carmo”. (Toledo, 1996, p.69)

A cidade alcança a modernidade nessas bases, pela valorização dos ambientes à SO e aparelhamento pragmático nos setores proletários a leste. As duas situações impunham alterações nos rios que definiam a colina histórica, um retificado e o outro enterrado. A transformação do Anhangabaú no novo centro e nova frente da cidade, indicava a imagem pretendida nos moldes das cidades europeias, enquanto nos fundos da cidade ficou a antiga chegada a São Paulo de Piratininga, a Várzea do Carmo, hoje o Parque D. Pedro II. O Barão de Duprat, que assumiu o governo após Antônio Prado, chamou o francês J. A. Bouvard, de passagem entre Buenos Aires e Rio de Janeiro, para opinar sobre os projetos para as duas áreas.

A norte do núcleo histórico a cidade dirigia-se ao Rio Tietê. Desde o século XVII o vínculo com rio era intenso, pelo Tamanduateí ou por terra, para ele se dirigem as Entradas e Bandeiras para a exploração do interior do país. No entanto, só na segunda década do século XX o perímetro urbano se aproximou de sua margem.

Nos anos de 1920, engenheiros formados na Escola Politécnica de São Paulo, fundada em 1893, como João Florence Ulhôa Cintra e Francisco Prestes Maia; outros vindos do Rio de Janeiro, como Saturnino de Brito; ou formados na Europa, como Vitor da Silva Freire (paulistano formado na École Nationale des Ponts et Chaussées de Paris) eram já bastante ativos e influentes na cidade, muitos deles diretores de seções técnicas da administração pública. Na Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, se intensificavam os debates sobre a intervenção na várzea no trecho em que a cidade alcançava e, mais, por onde iria crescer, dos bairros dos extremos leste e oeste, aproximadamente 10 km, tendo como ponto central a Ponte Grande, que realizava a travessia do rio na ligação com o centro.

No início, se discutiu sobre a possível manutenção como reserva natural, como muitas cidades

européias e norte-americanas estavam fazendo, ou optar por urbanizá-la e ocupá-la. A segunda opção era muito mais aderente aos interesses do conluio capital e administração pública em pleno crescimento promovido pela economia cafeeira. As múltiplas propostas assim encaminhadas divergiam quanto ao caráter dessa ocupação, desde previsão de vias para circulação a parques e lazer na várzea, mas todas contemplavam a retificação como forma de saneamento a aproveitamento do solo. Hoje o traçado retificado do rio é ladeado por vias expressas com até dez faixas de trânsito de cada lado, numa extensão que extrapola o perímetro municipal.

A crise econômica de 1929 e um conjunto de decisões técnicas adiaram o início das obras até 1937, com início na canalização. As avenidas marginais foram construídas a partir da década de 1960 e ampliadas sistematicamente até recentemente.

Atravessando todo o processo, desde os debates até às obras de transformação do Rio Tietê, dois fatos notabilizam-se. O primeiro foi a presença de um ator de grande poder, a empresa canadense São Paulo Railway, Light and Power Company e, o outro, o Plano de Avenidas criado por Ulhôa Cintra e Prestes Maia. A Light, como passou a ser conhecida, foi uma empresa com sede em Toronto que conseguiu a concessão para atuar em São Paulo na produção e distribuição de energia elétrica, bem como na implantação do sistema de bondes, inaugurando a primeira linha do centro à Barra funda, em 1900. A empresa atuou em diversas frentes como, por exemplo, a extração de areia dos leitos hidrográficos, mas, principalmente no mercado de terras, se destacando como a primeira empresa com postura mais agressiva na especulação imobiliária.

A multinacional tinha grande interesse na retificação do Tietê para aumentar a velocidade de suas águas e, assim, otimizar a produção de energia na central hidrelétrica de Parnaíba, que construíram no início do século. Porém, nos anos 1920 a empresa iniciou o “Projeto da Serra”, que consistia na implantação de uma grande hidrelétrica no pé da serra do Mar (Henry Borden na cidade de Cubatão), que seria movimentada por um grande reservatório de água no planalto, ao sul da atual cidade de São Paulo.

Para sua realização chegou à cidade o engenheiro Asa White Kenney Billings, que dará o nome à Represa Billings. Somente as águas dos muitos riachos que nascem na serra e se dirigem ao Rio Pinheiros não eram suficientes para o volume de água pretendido no reservatório. Seria necessário trazer água do Pinheiros e mais ainda, do próprio Tietê (Seabra 1987; Pessoa, 2019). O audacioso projeto previa, além da retificação, a inversão do fluxo do Pinheiros para o sentido Tietê – Serra do Mar. A retificação do rio Pinheiros precedeu a do Tietê, realizada na década de 1930. A Usina de Traição, que inverte seu sentido, foi inaugurada em 1940.

Em contrapartida à urbanização da várzea do Rio Pinheiros, o governo cedeu todas as terras limítrofes ao rio à empresa canadense. A canalização do rio gerou um imenso ativo econômico para a Light, um solo mercadoria no sudoeste da cidade, cujo vetor de crescimento nobre de São Paulo está até hoje supervalorizado.

“Em essência, uma das grandes diferenças entre os processos que se desenrolam no Tietê e no Pinheiros, é de como será ou não absorvida a questão da valorização das terras e a da apropriação privada dessa valorização.” (Seabra, 1987, p. 115)

A segunda medida que incidiu nas decisões sobre a várzea do Tietê foi o Plano de Avenidas de Prestes Maia de 1929, elaborado a partir de uma série de artigos em conjunto com Ulhôa Cintra nos anos 20 - *Um problema actual. Os grandes melhoramentos de São Paulo*. Tratou-se aqui de um plano em escala até então desconhecida pelos técnicos e políticos de São Paulo. Ao contrário dos anteriores, todos localizados, praticamente pontuais, o Plano de Prestes Maia se direcionava a toda a cidade e, mais ainda, ao que viria a ser seu crescimento. As “avenidas” que o nomeiam são um sistema radiocêntrico formado por radiais e perimetrais. As radiais dirigem-se a todas as regiões da cidade, cumprem o ideário da urbanização ilimitada, ao passo que as perimetrais as modulam e diferenciam ocupações distintas: a primeira define o perímetro de irradiação do centro; a última, até onde o plano as contempla na perspectiva de crescimento ilimitado, circunda o perímetro ampliado da cidade nas várzeas do Tietê e Pinheiros.

Lima de Toledo, em sua obra sobre o engenheiro, coloca no título *As origens do urbanismo moderno em São Paulo* e o faz para elevar a importância do plano. No entanto, podemos entendê-lo como a opção definitiva pelo rodoviarismo e todo o tipo de malefícios que o urbanismo moderno trouxe

para a cidade. As obras na várzea do Tietê começaram na passagem das décadas de 1930 a 1940, sob o comando de Prestes Maia como prefeito nomeado. Tiveram início não só as obras no Rio Tietê como também uma grande parte de avenidas previstas no Plano.

Seu elemento mais emblemático é o chamado sistema Y, um eixo com início na Ponte Grande (atual das Bandeiras) sobre o Tietê e configurando a entrada da cidade, o eixo (atual Av Tiradentes) dirige-se ao centro, atravessa o Vale do Anhangabaú, já canalizado e enterrado, e bifurca-se na forma de um “y” nas avenidas 9 de Julho e 23 de Maio, a primeira sobre o rio Saracura, a segunda enterrando o riacho do Itoioró. A solução técnica para execução das avenidas é seguir os leitos dos rios da cidade, eliminando-os da paisagem e das funções climáticas e recreativas.

“A partir de então e até o começo do século XXI, para o tratamento de várzeas urbanas em São Paulo, a prática de canalização de córregos, para o afastamento rápido das águas precipitadas e saneamento, e a construção de avenidas de fundo de vale tornou-se hegemônica, a ela sucumbiram todas as regiões debatidas no começo do século XX e, depois, todas as várzeas na área urbanizada.” (Travassos, 2015, p. 15)

Após a deposição de Prestes Maia da prefeitura com a queda do Estado Novo (1945), a cidade entrou em um período que culminaria com o golpe militar em 1964 e uma nova ditadura, no qual a influência norte-americana foi agravada e se radicalizou a opção pelo rodoviarismo.

Um episódio foi exemplar em caracterizar este período e as opções urbanísticas. A década de 1950 foi marcada pela industrialização acelerada no país, em especial, em São Paulo. A guerra na Europa não só tinha diminuído sua produção industrial, como também, produzido grandes necessidades. Os EUA lucraram muito com isso, não só porque podiam com certa facilidade transformar a indústria bélica em produção de bens de consumo mas, principalmente, porque expandiram seu poder econômico pelo mundo. Seus vizinhos da América do Sul são enfaticamente foco dessa expansão. A industrialização no Brasil fez parte dessa política e teve como principal setor as montadoras de automóveis que importavam suas peças da Europa e EUA.

Nelson Rockefeller, personagem fundamental para os investimentos na América Latina, por meio da International Basic Economy Corporation (IBEC), criada com esse fim, intermediou a contratação do famoso lobista e empresário, responsável pela construção das expressas em Nova Iorque, Robert Moses, para consultor de urbanismo na prefeitura de São Paulo.

“O contrato com a IBEC, aprovado pela Câmara, requeria “relatório minucioso concernente ao planejamento geral de obras públicas, para a Municipalidade de São Paulo, no qual se incluíam estudos, recomendações e planos referentes a: a) uma planta geral e um plano de zoneamento; b) um sistema de artérias de tráfego; c) transporte coletivo; d) parques e praças de recreio; e) retificação do Rio Tietê e saneamento e urbanização das várzeas; f) engenharia sanitária; [e] g) sugestões sobre métodos de financiamento para a realização das obras e serviços públicos.” (IBEC, 1950, p.8.) (Campos Neto, 2013, p. 8)

Em seu relatório *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo / Program of public improvements*, Moses ainda defendeu arduamente os interesses da Companhia Light na questão dos rios Tietê e Pinheiros para inverter o curso do segundo afim de alimentar o reservatório Billings. Contudo, o maior legado deixado por Moses foi o predomínio absoluto dos veículos a combustão nas políticas urbanas da cidade, incluindo definitivamente a implantação das vias expressas marginais aos dois rios, ambas construídas nas duas décadas seguintes.

Figura 3. Marginal do Rio Tietê



Fonte: Google Earth, 2022

O período de 1964 a 1988 foi marcado pela ditadura militar no país. O governo investiu pesadamente em infraestrutura no território brasileiro, construiu Itaipu, considerada a maior hidrelétrica do mundo², a ponte Rio-Niterói, com mais que 13 km de extensão, mas nada com tom mais ufanista e superlativo que a Transamazônica, trecho com 4.260 km da Rodovia BR-230 atravessando a floresta Amazônica, que liga as regiões Norte e Nordeste do país. A estrada faz parte do PIN, Programa de Integração Nacional, e é responsável pelos profundos danos ambientais à maior floresta do mundo e extermínio de milhares de pessoas indígenas.

A mesma lógica de produção de infraestrutura sem qualquer cuidado com o ambiente, a história e as pessoas que vivem na cidade, foi aplicada no espaço intraurbano de São Paulo. O modelo das avenidas de fundo de vale persistiu, porém, a construção mais simbólica do período foi Elevado Costa e Silva (apelidado de 'Minhocão' e hoje renomeado como João Goulart, em substituição do nome do general ditador) e a Ligação Leste-Oeste, via expressa que liga a Radial Leste ao Minhocão. A Ligação L-O insere-se no plano de Avenidas como parte do perímetro de irradiação do centro. No entanto, funciona mais como um muro de contenção entre o centro e os bairros operários contíguos a leste, bairros (como Cambuci e Glicério) e comunidades que ficaram absolutamente comprometidos com a construção da via expressa elevada. Na altura do Parque D. Pedro II, na Várzea do Carmo, a expressa divide-se num leque de viadutos em vários sentidos. Com isso, o sistema viário transformou o parque num subsolo deteriorado e perigoso.

O cenário da tragédia se completou ao entrarmos no século XXI, mas sempre pode piorar. Muitas leis foram criadas para proteção do ambiente e da hidrografia, as APAs (Área de Proteção Ambiental), áreas de conservação definidas pela Lei Federal 9.985 de 19/07/2000, ou o Programa Mananciais da Prefeitura de São Paulo/ SEMIL - Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de SP, criado em 1996. Além de surgirem tardiamente quando o desastre já estava consumado, são instrumentos que só produzem papéis, pouca efetividade e menos ainda estrutura de fiscalização. As avenidas de fundo de vale continuam a ser a solução viária mais usual e a falta de políticas para a habitação empurra a população mais vulnerável para as encostas, várzeas e áreas de mananciais. O mercado imobiliário e seus lóbis comandam as discussões dos Planos Diretores Estratégicos (PDE), estipulado como "participativo" pelo Estatuto da Cidade, lei federal fruto da Constituição de 1988, aquela aclamada como "constituição cidadã".

Os rios sobreviventes estão cada vez mais poluídos, a cidade sofre com falta de água nos períodos de seca e enchentes terríveis na época das chuvas, cenário agravado com as mudanças climáticas a nível mundial. O histórico desmatamento nas áreas de nascentes persiste no pouco que sobrou (Desmatamento agravou crise da água em São Paulo | SOS Mata Atlântica). Tudo em nome do pragmatismo paulistano e da acumulação do capital pela sua elite.

² Cf. <https://www.itaipu.gov.br/nossahistoria>

Periferização. Urbanização completa no centro e urbanização precária nas bordas

Utilizar os termos centro e periferia representa um problema quando nos referimos às metrópoles contemporâneas. Precisamos sempre definir os conceitos, contextualizar, qualificar e circunscrever cada um deles para fazer algum sentido. Falar da relação entre centro e periferia aprofunda o problema tal o grau de complexidade intrínseca a esta relação.

Primeiramente porque é próprio da metrópole ser polinuclear, mas principalmente porque as condições de vida e os ambientes nos bairros afastados são tão diversos que a homogeneização, além de equivocada, é arriscada. Muitos trabalhos acadêmicos em São Paulo nos últimos vinte anos têm se dedicado a esta questão. O mesmo acontece em escala internacional. Não é mais possível colocar a distinção entre centro e periferia do mundo sem questionar o pensamento colonizador de domínio do centro sobre a periferia.

Se o domínio econômico persiste, o cultural passou por um refluxo intenso em São Paulo nos anos 1990 com a disseminação dos coletivos periféricos ligados especialmente ao Hip-hop, ao grafite e aos saraus poéticos (D'Andrea, 2013). Na primeira década deste século, estes coletivos alargaram seu alcance para além da área da cultura, propondo ações sobre o meio-ambiente, educação e urbanismo a partir das necessidades de suas comunidades. Ao colocarem-se num espectro mais amplo do cultural, estes coletivos caracterizam o refluxo como também político.

Foi neste contexto de construção das subjetividades periféricas (D'Andrea, 2013) que surgiram os coletivos Ecoativa e Imargem, nas margens da Represa Billings. A Casa Ecoativa teve início em meados dos anos 1990, um dos mais antigos coletivos em atuação na cidade, fazendo o caminho inverso, começando como agrupamento ambientalista e comunitário. A terceira geração do coletivo, nos anos 2010, transformou a Casa num importante polo de cultura da Ilha do Bororé, uma península na represa.

O coletivo Imargem é fruto da cena Hip-hop e grafite do Grajaú, região da cidade famosa pela arte de rua. A partir da primeira década do século XXI, associou-se com os coletivos Navegando nas artes, O que cabe no meu Prato e Roda de conversa e afeto. Da reunião surgiu a Associação Imargem, com sede no Jardim Gaivotas, outra península na represa. A Associação atua no território em convênios e editais em escolas públicas em quatro frentes: arte urbana, permacultura, navegação e alimentação saudável.

Não é o objetivo deste artigo problematizar os termos centro e periferia ou a relação entre eles. Contudo, para os nossos objetivos são importantes duas questões que envolvem o uso dos termos: primeiro, devemos ter noção que o crescimento geométrico de São Paulo gerou imensas áreas de assentamentos a partir do centro original, se estendendo velozmente pelo território metropolitano; segundo, que os investimentos técnicos e econômicos na urbanização das diversas regiões da cidade são absurdamente desiguais. A partir dessas duas constatações, nos referimos a “centro” como as regiões densamente urbanizadas e a “periferias” como as regiões com urbanização incompleta ou precária, mas de intensa atividade cultural.

Nestas condições podemos observar que a estrutura hídrica da cidade relacionada com sua estrutura sociocultural evidencia a divisão social do espaço urbano. Em São Paulo, como na maioria das cidades do hemisfério sul, as áreas de urbanização completa estão no centro histórico e nas áreas contíguas a ele, mesmo nos casos de centro original decaído pelo abandono das principais atividades econômicas e culturais, mas que em algum momento na história concentraram a maior parte dos investimentos na cidade.

São Paulo é típica para exemplificar esta situação. Até a década de 1970 tudo acontecia no centro, comércio, restaurantes, cinemas e, certamente, as habitações. As condições pós-modernas e neoliberais conduziram toda essa estrutura para o espigão da Avenida Paulista e, depois, mais além na encosta oposta ao centro em direção ao Rio Pinheiros. O centro colapsou e foi se acomodando ao habitat de populares e mesmo excluídos, porém a materialidade urbana de lugar outrora privilegiado continua lá. Acompanhando a mudança das atividades econômicas para outra geografia, ou melhor, se antecipando-se a ela, se dirigem aos novos centros os investimentos do poder público e do capital, conferindo urbanização qualificada nestas regiões, antigos bairros de classe média ou até operários se transformaram rapidamente.

Ao compararmos a hidrografia natural com a atual em São Paulo (figura 2), um fato destaca-se: nas regiões com urbanização mais qualificada ela foi completamente ocultada (Bartalini, 2018). Compreende-se que, quanto maiores os investimentos, maiores também as possibilidades de pôr em prática as opções e desejos. Ou seja, as elites deliberadamente apagaram os rios de cidade, da paisagem, da memória. Os rios nunca foram vistos por estas elites como configuração do lugar idílico e agradável; ao contrário, sempre os identificaram como insalubres e incômodos ao crescimento econômico, sem se ater que foram eles próprios que transformaram o elemento geográfico que, além de pitoresco, é primordial para a vida humana, numa vala de esgotos.

Em contrapartida, nas periferias, nas extensas regiões da cidade com urbanização precária, uma considerável parte da capilaridade hídrica sobrevive. Isto, em hipótese alguma, é motivo de celebração, ao contrário. Nestas áreas da cidade a urbanização é rarefeita, mas a população não, a sociedade empurra multidões para habitar estas regiões. Sem nenhuma infraestrutura de saneamento ou drenagem, estes rios estão tão mortos quanto aqueles que foram enterrados na cidade de urbanização completa. Estão, ainda assim, em condições de serem salvos se houvesse alguma política pública nesta direção. Se é muito difícil fazer um rio aflorar novamente, é muito mais viável tratar os dejetos lançados e despoluir um córrego de bairro afastado.

Mais que “salvar” o rio, seriam políticas para dignificar e qualificar a vida dessas populações por meio da qualificação da paisagem, do ambiente, do lazer e da cultura da vida cotidiana nas periferias. É nesta perspectiva que a questão das águas, e do meio ambiente em geral, passaram a ser temas constantes da atuação dos coletivos culturais das periferias de São Paulo.

Contudo, não vemos nenhuma sinalização, além de legislação inoperante, de ações neste sentido. Aparentemente não é do interesse dos poderes administrativos ou do capital investir para que isto possa acontecer, mesmo que todos tenham consciência que seria um bem para toda a cidade e não apenas para as pessoas da localidade.

O avesso da paisagem

“O avesso, em relação à paisagem, pode remeter ao invisível implícito em todo visível, mas também àquilo que se lhe opõe, ou seja, à negação, que a referência aos córregos ocultos na cidade de São Paulo, deve ser lida aqui” (Bartalini, 2018, p. 87)

É nestes termos que o paisagista e pesquisador Bartalini introduz sua investigação sobre os vestígios de córregos ocultos em São Paulo. Bartalini persegue tais vestígios como um detetive persegue indícios de um crime consumado, o crime de negação da paisagem, de sua adulteração pela supressão da vida, não só do córrego, mas também de todo o sistema vital que se estabelece a partir da existência sensível do rio, que vai muito além de sua visibilidade. Porém, ele também chama a atenção para a paisagem que surge da escrita impressa pelo homem e acrescenta que violentá-la também é negar a paisagem.

Essa escrita desenvolve-se tanto em relações tensas e destrutivas quanto em “tonalidades afetivas”, citando o geógrafo Eric Dardel (1899-1967), autor de *O homem e a terra* (1952). Violentar essa escrita e essas afetividades é também negar a paisagem, acrescenta o pesquisador, considerando que a intervenção nos rios promovida pela urbanização em São Paulo foi de uma eficácia notável, pois mobilizou todos os modos de negação supracitados.

Neste ponto propomos o olhar sobre a supressão dos rios e córregos em São Paulo, em toda a amplitude capaz de registrar e relação dos homens com as águas, desde enquanto paisagem a dimensão sensível e subjetivada do território (Juliasz e Bassani, 2023), até suas funcionalidades sociais – transporte, lazer e muitas outras, passando pela mais essencial, a sobrevivência pura e simples. O apagamento da hidrografia paulistana expressa o avesso de todos os estratos dessa relação.

Antes de abordar o caso dos córregos investigados, Bartalini aponta para o protagonismo dos rios na história da cidade. Ele o faz, não só como paisagem – visualidade, sonoridade, tatilidade –, mas principalmente, pelos usos dos rios pela população:

“(...) o rio Tamanduateí... teve papel relevante no espaço urbano de São Paulo: serviu, em um primeiro momento, não só ao abastecimento de água, mas também como

via de transporte de cargas... [nele] também se nadava, por pura recreação... às suas margens situavam-se recantos aprazíveis, citados e descritos por viajantes, fotografados e pintados por artistas. Prestava-se a todo tipo de serviço. (...) O rio Tietê era igualmente multifuncional nele se dava a pesca recreativa, comercial ou de subsistência; a canoagem esportiva, organizada pelos clubes de regatas; a exploração de areia e cascalho; o tráfego de embarcações (...) (Bartalini, 2018, p. 87)

A total aniquilação da riquíssima e capilarizada hidrografia de São Paulo indica a opção não só pelo avesso da paisagem *in natura*, mas principalmente da paisagem subjetivada coletivamente, a paisagem resultante da relação do homem com seus entes naturais. Resultou no avesso de todas as funções que o rio permitia no cotidiano da gente da cidade.

Território, em qualquer concepção do termo, sempre é a relação de um pedaço de terra com sua população (seja humana ou não), relação que se estabelece entre o espaço físico e o coletivo de viventes. Não existe ser vivente neste planeta que prescindia da água, como também, não existe coletivo que prescindia da memória que o constitui em comunidade; seja a memória da espécie em relação aos lugares de sua reprodução, seja a memória que produz as sociedades humanas.

O rio é o elemento primordial da estruturação do território. O apagamento dos rios em São Paulo consiste no avesso desta função primordial, consiste na esterilização do espaço físico e, excessivamente, no avesso da memória que nos faz comunidade, o comum que nos une e nos identifica.

Nas últimas décadas, no Brasil e no mundo, uma função dos rios se destacou entre todas as outras, a da regularização climática. Função esta que os coloca no umbral dos tempos, em relação ao passado, eles nos mostram todos os equívocos cometidos; em relação ao futuro, sua observação deixa explícito o caminho trágico que o planeta está seguindo.

Frente a todo o exposto, colocamos a pergunta inevitável: A quem interessa o apagamento dos rios da paisagem urbana? Ou sua contrária: A quem interessaria a presença dos rios aflorados e limpos nos territórios de São Paulo?

As respostas têm, no mínimo, dois encaminhamentos. Um econômico, sendo possível abordar seu caráter mais primário recorrendo à observação de Odete Seabra:

“As terras das várzeas do Pinheiros foram negociadas, livremente, no mercado pela Cia. Light por ter sido ela executora do projeto de retificação. Por isso os terrenos destinados ao sistema viário ao longo do Pinheiros, foram adquiridos pela administração pública para tal fim.” (Seabra, 1987, p. 10)

Outro encaminhamento, mais complexo, tem uma orientação ideológica e outra cultural. Todas as funções atribuídas aos principais rios de São Paulo e aqui descritas, têm um caráter extremamente popular, em especial as que dizem respeito à recreação e fruição da paisagem hídrica. O exclusivismo das elites da cidade (Villaça, 2011) não só se empenhou, por meio da segregação, em produzir e proteger seus espaços de consumo e lazer, como também, em evitar os desvios das classes assalariadas do trabalho para o lazer e a cultura.

Para comentar os dois encaminhamentos dessas respostas devemos voltar à relação centro e periferia, não por sua materialidade espacial, mas sim pelas relações de poder.

Navegando nas artes - A sobrevivência nas bordas: cultura e meio ambiente

Se considerarmos o centro, não como um perímetro espacial da cidade, mas os diversos lugares (materiais e imateriais) onde está o poder de decisões, onde habitam, frequentam e se reproduzem os estratos sociais que formam quadros gerenciais da administração pública e, principalmente, o estrato social que reproduz o capital por meio da exploração dos meios naturais e da mão de obra; a periferia é seu avesso.

Na maior parte da história da cidade, principalmente a partir do processo de metropolização, as

periferias são áreas desprovidas de qualidade urbanística, lugares onde as pessoas constroem (por elas mesmas) seu habitat, habitação mais relação como o ambiente. São terras afastadas do centro, longe da infraestrutura e próximas de ambientes naturais bastante sensíveis, dadas como única alternativa para quem não tem acesso ao mercado de terras.

Essa descrição bastante simplificadora e fatalista tem como objetivo colocar três questões para finalizar este artigo: 1. O fatalismo na descrição impõe uma condição de subserviência, subalternidade e despolitização das populações periféricas, o que certamente não condiz com a realidade atual; 2. Quem promove a destruição da rede hídrica de São Paulo é, certamente, o “centro”, contudo quem mais sofre com seus efeitos danosos à vida individual e social é a “periferia”; e 3. É das periferias que vêm as ações mais contundentes no sentido de preservar seu meio-ambiente e, principalmente, suas águas.

Sobre a primeira questão seria necessária uma enorme lista de tópicos para minimamente expor a condição periférica. Esta lista passaria pela conformação geográfica desses lugares, pela relação como os postos de trabalho, pela renda média, pela ausência do Estado, pela presença de poderes paralelos (igrejas e associações criminosas), e muitos outros. Explorar esta lista não nos é possível aqui e, muito provavelmente, tampouco é necessário. Em grande medida temos estes tópicos em mente, muitas vezes de forma caricata consolidada pelas mídias (um dos lugares onde se estabelece o “centro”), mas ainda assim, temos consciências das camadas que compõem, se não a realidade, pelo menos o cenário destes assentamentos.

Porém, consideramos desnecessário percorrer todos estes tópicos porque apenas um ponto é verdadeiramente importante para os objetivos deste artigo: Se, até final da década de 1980, as periferias eram, além de desprovidas de urbanização, habitadas por subalternos subjugados por um poder autoritário que os colocava na condição de não cidadãos, a partir dos anos 1990, as periferias se transformaram muito. A transformação tem um componente supra territorial, os ares da redemocratização; mas tem outro muito mais incisivo, a consciência territorial das gerações que nasceram, não foram empurradas para lá, e consolidaram laços de pertencimento nestes territórios.

Uma obra fundamental para expor e explicar este processo é *A formação dos sujeitos periféricos: Cultura e política na periferia de São Paulo*, tese defendida por Tiarajú Pablo D'Andrea (2013). O autor aponta para quatro questões em seu trabalho: quais os significados para o termo periferia; a atuação dos coletivos artísticos na formulação de novos significados; a explosão das atividades culturais desde os anos 90; e qual o alcance político da atuação desses coletivos.

D'Andrea desenvolve estas questões para chegar à nova subjetividade surgida na periferia centrada no orgulho dessa condição. O indivíduo que passa a agir politicamente a partir desse orgulho é denominado como sujeito periférico (D'Andrea, p. IX). Colocar o indivíduo morador da periferia como “sujeito” é afastá-lo definitivamente da condição subserviente e despolitizada. O autor aponta para a intensa atividade com cultura nas periferias como motor para a produção deste sujeito. Desta forma, também, constrói outra perspectiva da relação com o “centro”, a produção em cultura coloca a periferia de encontro com ela mesma, ela passa a ser seu centro e seu mundo. Daí surge o orgulho do pertencimento territorial e a territorialização como ação política.

A segunda questão é muito mais evidente e foi tocada em diversas passagens deste artigo. O centro do poder produziu os maiores desastres ambientais na cidade de São Paulo, aqueles que mais afetam a qualidade de vida e agravam as crises climáticas, começando pelo apagamento da rede hídrica, mas contemplando toda sua adjacência, impermeabilização excessiva do solo, o predomínio dos veículos a combustão, urbanização nas nascentes, supressão de áreas para o lazer e recreação populares, etc.

A população periférica certamente atuou na degradação dos córregos que sobreviveram nos seus territórios, no mínimo com o lançamento de esgotos diretamente sobre eles. No entanto, não lhe foi dada nenhuma alternativa. Esta mesma população é a que mais sofre com os danos ao meio ambiente, ela sofre em profundidade o impacto da falta de água, com as inundações, com os deslizamentos de encostas, com a insalubridade dos córregos na porta de casa.

Frente a esses grandes problemas, os sujeitos das comunidades periféricas a partir do início deste século incorporaram em sua missão, além do trabalho com cultura, a questão ambiental. Dos coletivos das periferias vêm as ações mais incisivas de sobrevivência em ambiente corrompido. Elas

se dirigem fundamentalmente à agricultura familiar e orgânica, à sustentabilidade econômica e, principalmente, às águas, sem elas não há vida. São os casos dos citados Ecoativa³, na Ilha do Bororé, e Imargem no Jardim Gaivotas⁴.

O binômio cultura e ecologia movimenta as ações desses coletivos, posto que a recuperação e preservação dos entes hídricos é uma questão também cultural e identitária. São muitas as associações e suas atividades especialmente nas Zonas Leste e Sul. Para exemplificá-las e demonstrar a profundidade de suas ações, colocamos o caso do coletivo Navegando nas Artes, territorializado nas margens da represa Billings, extremo sul da cidade. Na figura 4, a página de abertura do sítio na web do coletivo vale por mil palavras:

Figura 4. Website Navegando nas Artes



Fonte: Site Oficial disponível em https://navegandonasartes.com.br_

Odete Seabra faz o seguinte comentário sobre a vida nas várzeas de São Paulo antes das canalizações:

“O futebol de várzea, nos inúmeros campos de futebol lá localizados, constitui talvez a maior expressão da várzea na vida cultural da cidade. As várzeas eram espaços de recreação do qual se apropriavam os moradores da cidade, mesmo de bairros distantes.” (Seabra, 1987, p. 107)

O trabalho do Navegando nas Artes recupera esse sentido do corpo de água, recreação e cultura. Porém, faz muito mais. Os recupera numa perspectiva de supervalorização na condição de paisagem, de bem simbólico associado ao orgulho territorial e de sua objetividade em relação à manutenção e qualidade de vida.

Com um detalhe muito especial, ao substituir as práticas esportiva e recreativa do futebol pela navegação à vela, incidem em duas questões profundas: uma que ela não se realiza na terra à margem do corpo de água, mas sobre ele; outra que a navegação à vela é uma atividade muito elitista no Brasil, com acesso para bem poucos, o coletivo faz atividades educativas de formação em navegação à vela para crianças e jovens de escolas públicas na periferia de São Paulo. Para estes jovens o Gaivotas é o centro do mundo, do mundo que devemos cuidar.

³ https://www.facebook.com/casaecoativa/?locale=pt_BR

⁴ <https://imargem.art.br>

Referências

- Azevedo, A. (1958). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana - VI*. São Paulo: Brasiliense.
- Bartalini, V. (2018). *Paisagens surgentes* [Tese de Livre-Docência, Universidade de São Paulo] <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/livredocencia/16/tde-05042019-142108/>
- D'Andrea, T. P. (2013). *A formação dos sujeitos periféricos: Cultura e política na periferia de São Paulo*. [Tese de doutorado Universidade de São Paulo] <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-18062013-095304/en.php>
- Dardel, E. (2020). O homem e a terra. São paulo: Perspectiva.
- Freitas, R. O. (1951). Sobre a origem da bacia de São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*, 9, 160-164. <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/1372>
- Juliasz, P. C. S. e Bassani, J. (2023). A paisagem no ensino da geografia e a leitura totalizante: a prática interdisciplinar. *Estudos Cindínicos*, 13, 111-133. https://doi.org/10.34037/978-989-9053-19-9_13
- Langenbuch, J. R. (1971). *A estruturação da grande São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE.
- Meyer, R. M. P. (2019). A urbanização ilimitada e o futuro da cidade. *Ágora -Vol 6*, no. 12, 135-156.
- Morse, R. M. (1970). *Formação histórica de São Paulo – De Comunidade à Metrópole*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro.
- Pessoa, D. F. (2019). O processo de retificação do rio Tietê e suas implicações na cidade de São Paulo, Brasil. *Paisagem e Ambiente: ensaios*, 30 (44), 1-13. <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.paam.2019.158617>
- Prefeitura de São Paulo (s.d.), Página Web da PSP. <https://capital.sp.gov.br>
- Saia, L. (1963). Notas para a teorização de São Paulo. *Acrópole*, XXV, 209-231.
- Seabra, O. C. L. (1987). *Os meandros dos rios nos meandros do poder – Tietê e Tamanduateí – Valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo* [Tese de doutorado Universidade de São Paulo] <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-02052023-104421/>
- Taunay, A. E. (1975) *História das bandeiras paulistas*. São Paulo: Melhoramentos / MEC.
- Toledo, B. L. (1996). *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes.
- Travassos, L. (2015). Cidade e água em São Paulo: a origem de um modelo de urbanização. *Anais XVI ENANPUR*, Belo Horizonte, 1-17 <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1915>
- Villaça, F. (2011). São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, 25 (71), 37-58. <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10597>