

Os córregos ocultos na paisagem urbana: o caso da bacia do Carajás

Arthur Simões Caetano Cabral¹

Resumo

Nesse dossiê, buscamos contextualizar vestígios de cursos d'água canalizados, enquanto elementos naturais da paisagem urbana, nos processos de consolidação da urbanização de acordo com o desenvolvimento histórico da cidade de São Paulo e na situação geomorfológica do sítio em que ela está situada. A percepção de tais elementos naturais da paisagem que, sobrepostos por dispositivos antrópicos, dissimulam-se no cotidiano urbano, permite não apenas o afloramento de memórias coletivas relativas a paisagens há muito modificadas, como também corresponde ao pleno conhecimento da identidade da paisagem urbana atual. Assim, por meio de levantamentos cartográficos de diferentes épocas, registros fotográficos e coleta de depoimentos, apresenta-se, aqui, o estudo da bacia do Córrego Carajás, situado na Zona Norte da cidade de São Paulo.

Palavras-chave: *Córrego Carajás; urbanização; córregos ocultos; memórias coletivas; paisagem urbana; São Paulo*

Introdução

No processo de urbanização que ocorre nas mais diversas cidades do mundo, os elementos naturais constituintes do espaço são cada vez mais sobrepujados pelas marcas do fazer humano. Em certas situações, desaparecem por completo, sem deixar marcas.

Entretanto, ainda que escondidos na construção de espaços cada vez mais antropizados, certos traços da natureza primitiva não são passíveis de serem

¹ Estudante de Graduação do 5º semestre do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU USP). É bolsista de iniciação científica junto ao programa Ensinar com Pesquisa da Universidade de São Paulo com o projeto Córregos Ocultos do Laboratório Paisagem, Arte e Cultura, coordenado pelo Prof.º Dr.º Vladimir Bartolini.

completamente eliminados. É freqüente, nas grandes concentrações urbanas, que cursos d'água, coberturas vegetais ou até mesmo as formas do relevo passem despercebidos na paisagem por conta dos mais diversos dispositivos requeridos pelo desenvolvimento das cidades.

Porém, de tempos em tempos, fenômenos naturais de diferentes escalas nos fazem lembrar que essa natureza original não pode ser completamente eliminada. Ainda que em estado de dormência, os elementos naturais da paisagem continuam vivos mesmo nas grandes metrópoles.

Veza por outra, determinados vestígios da existência – e persistência – de traços da paisagem anteriores à urbanização podem ser observados em verdadeiras entrelinhas no contexto das cidades. Um exemplo são os cursos d'água, em diferentes dimensões e escalas, que desempenharam, ou ainda desempenham, função estratégica no surgimento de núcleos populacionais. Com o crescimento da população e desenvolvimento da urbanização, no entanto, rios e córregos são canalizados, retificados ou têm seu curso desviado, de modo a permitir a inserção de infra-estruturas urbanas.

Os vestígios dos corpos d'água que deixaram de integrar a paisagem das grandes cidades são o argumento desta pesquisa. Fragmentos que, observados com certa atenção, atestem a existência de uma condição natural anterior, sobrepujada por intervenções humanas, constituem sua matéria prima. Como numa prospecção, o levantamento desses indícios no tecido urbano já consolidado estabelece elos que possibilitam o entendimento de aspectos gerais de outrora. Pretende-se, assim, revelar a persistência de certos elementos do sítio primitivo, que, apesar de todas as transformações, possuem uma “presença atual”, embora dissimulada.

A bacia do córrego Carajás, na Zona Norte de São Paulo, coloca-se como uma possibilidade interessante para esta pesquisa. Situa-se em região de topografia bastante movimentada, do que resulta uma rede natural de drenagem relativamente complexa; apartada do núcleo central da cidade, foi ocupada de início por chácaras que, gradativamente, deram lugar a sobrados os quais, por sua vez, foram substituídos por grandes edifícios residenciais e comerciais. Desse modo, por conta da particularidade tanto de seus aspectos físico-morfológicos, quanto de ocupação e transformação do solo, a área que conforma a Bacia do córrego Carajás guarda em si, entre uma ladeira e outra, em becos ou mesmo sob largas avenidas, indícios da existência de cursos d'água sob os mais diversos dispositivos antrópicos inseridos na paisagem.

Aspectos geográficos e históricos gerais

Desde o início da ocupação do território em que hoje se situa a cidade de São Paulo, determinados elementos geomorfológicos conformaram diretamente localidades potenciais para o estabelecimento de núcleos populacionais bem como determinaram as formas de comunicação entre eles. Ao longo do desenvolvimento da metrópole, foram realizadas intervenções que alteraram a própria compartimentação original de seu terreno.

No entanto, tais elementos geomorfológicos condicionaram de forma direta muitos dos dispositivos urbanos que possibilitaram o desenvolvimento da ocupação do território, conferindo-lhe identidade própria. Alguns exemplos são amplamente conhecidos: a avenida Paulista, implantada sobre as colinas de topo aplainado do Espigão Central; o Pátio do Colégio e sua inserção nas colinas tabulares de nível intermediário; o Viaduto do Chá e os terraços fluviais do entorno do Vale do Anhangabaú.

A relação do esqueleto urbano e suburbano da aglomeração paulistana com as características morfológicas da bacia sedimentar do Alto Tietê é forte a ponto de permitir afirmar que “um estudo do sítio da metrópole pode ser entendido como o estudo do próprio sítio da chamada bacia de São Paulo, compreendida pelo conjunto de particularidades de todos os elementos que a constituem”. (Ab’Sáber, 2007: 15). Um mosaico de colinas, terraços fluviais e planícies de inundação que fica compreendido em um compartimento bem individualizado na porção Sudeste do Planalto Atlântico.

A origem geográfica do sítio urbano de São Paulo reside, portanto, em elementos bastante restritos a uma boa parte da bacia hidrográfica do Alto Tietê, estendendo-se dos maciços continentais da Serra do Mar até os sopés da Cantareira, do Jaraguá e do Itapeti. Vencidos os primeiros quilômetros da íngreme subida da Serra do Mar, o que se observa logo em seguida dos terrenos predominantemente granítico-gnaíssicos que a compõem é um relevo formado por pequenos morros, outeiros e ligeiros espigões amorreados, cujos topos estão, em média de quinze a quarenta metros acima das estreitas várzeas que os sulcam.

Essa topografia predominantemente suave, cujas cotas elevam-se sensivelmente quase que somente no espigão central, o grande divisor das águas drenadas pelo rio Tietê e pelo rio Pinheiros, é composta em sua maioria por terrenos sedimentares, arenosos e argilosos,

levados sucessivamente à maturidade através de múltiplas retomadas de erosão, de caráter epicíclico². (Ab'Sáber.2007, 17).

Entretanto, se, por um lado, a topografia do sítio urbano de São Paulo permanece conformada por suaves colinas terraceadas às margens das estreitas várzeas dos inúmeros córregos e ribeirões na área correspondente à porção interna do ângulo de confluência estabelecido entre os rios Pinheiros e Tietê, as formas da topografia das áreas situadas à margem direita do “Grande Rio”, justamente onde se situa a bacia do Carajás, apresentam caráter completamente distinto. A uma distância muitas vezes inferior a dois quilômetros da margem do rio Tietê, nas áreas onde se desenvolveram os bairros da Zona Norte da cidade, pronto são observadas formações graníticas e xistosas na base dos vales e nos flancos das colinas. Coberturas de caráter sedimentar acumulam-se predominantemente no topo das colinas, que vão pouco a pouco se avolumando, esculpindo um terreno de topografia bastante movimentada.

A presença de flancos de altas colinas e séries de pequenos outeiros nessas áreas, articulados de maneira contrastante com a vertente esquerda do Tietê, já anuncia os terrenos elevados da Serra da Cantareira, apresentando uma topografia cada vez mais movimentada e de cotas mais altas conforme dela se aproxima. Além disso, o aspecto particular dos elementos geomorfológicos das colinas além-Tietê, quando analisados em conjunto com o sítio urbano de São Paulo, implica, ainda, em grandes diferenças referentes aos padrões de drenagem observados em uma e em outra situação.

Na porção central da bacia sedimentar paulistana o padrão labiríntico simples das grandes planícies aluviais do rio Tietê e do rio Pinheiros vai dando pouco a pouco lugar aos padrões dendríticos³ e paralelos, revelando corpos d'água de curso bastante regular e ramos de subafluentes de rios principais dispostos de forma paralela, delimitados por ligeiras colinas e outeiros, que se articulam como divisores de águas.

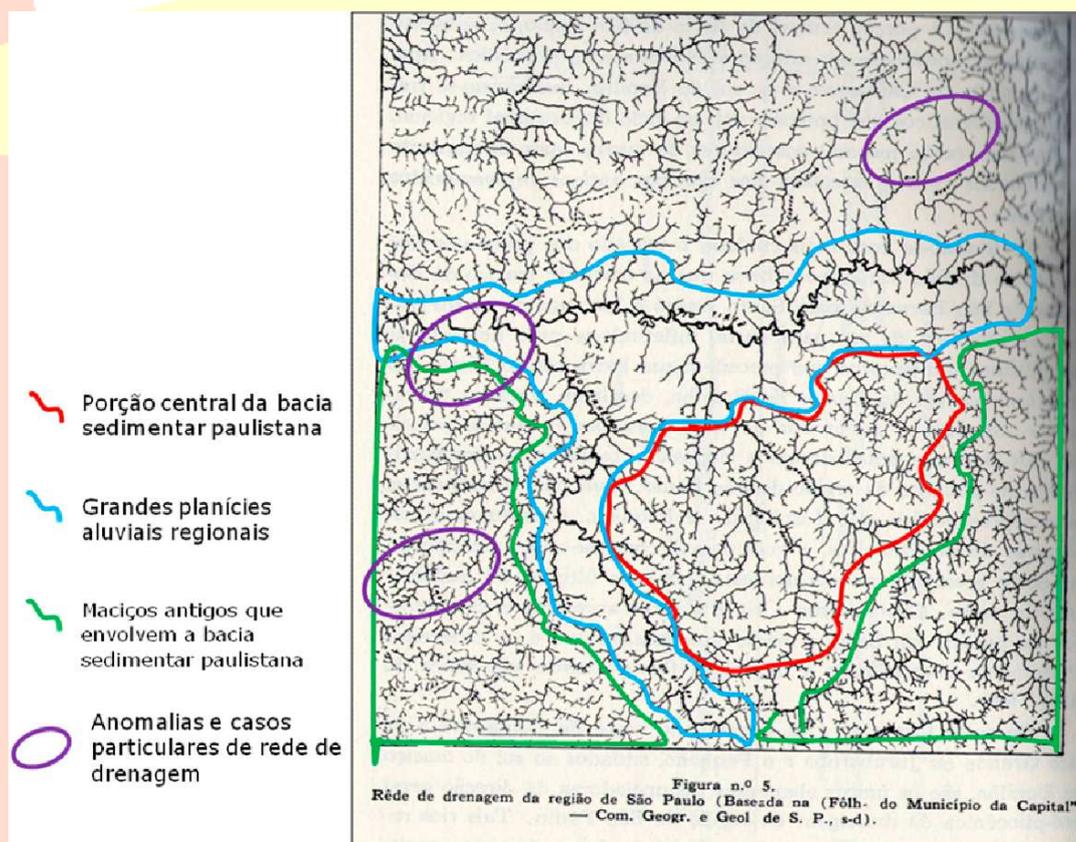
Na vertente direita do Tietê, por outro lado, a passagem das grandes planícies aluviais para as cotas mais elevadas ocorre de maneira mais sensível, menos gradual que no restante do sítio urbano paulistano. Dessa forma, os padrões de drenagem labirínticos

² A erosão epicíclica, em geral, é o tipo de processo que esculpe as colinas e suas formas variadas. É distinta, por exemplo, dos processos de sedimentação, os quais atestam a formação de terraços e planícies fluviais. O termo epiciclo é empregado para atribuir o caráter periódico de determinados ciclos de erosão, que, nesse caso, se centralizam em um determinado período. Isso diferencia a erosão epicíclica dos processos erosivos policíclicos, os quais se repetem em mais de um ciclo erosivo.

³ Os padrões dendríticos de drenagem se caracterizam por uma grande quantidade de afluentes e subaflentes. O termo está relacionado às dendrites, fibras nervosas de forma bastante ramificada.

simples característicos das áreas adjacentes à várzea do Tietê logo são convertidos em uma retícula bastante complexa de cursos d'água que, por meio de um traçado tortuoso esculpido nos xistos e granitos, vão traduzindo os padrões retangulares e radiais de drenagem. Delimitados, assim, por divisores de água mais pronunciados, os córregos e linhas de drenagem situados nos bairros da Zona Norte de São Paulo compõem uma trama onde os afluentes principais do rio Tietê recebem a contribuição de pequenos cursos d'água que descem de maneira sinuosa, particular em todo o sítio urbano, as colinas e outeiros mais elevados.

São, aliás, essas colinas mais elevadas os locais escolhidos para o início da ocupação das terras além-Tietê, como será visto no próximo item. O raciocínio de se buscar terras altas, livres das periódicas inundações características das imediações dos principais rios, é, aliás, determinante não apenas no estudo da localização das estruturas urbanas internas ao contexto paulistano, mas também no entendimento da localização da cidade no sudeste do Planalto Atlântico Brasileiro.



Fonte da imagem: Aziz Ab'Sáber, 2007: 72 Modificada

É na altura de São Paulo, partindo de São Vicente, que a colonização litorânea primeiro ascende ao planalto e penetra o interior. “Já tem-se, aí, uma primeira preeminência de São Paulo enquanto povoado e à qual se deve muitas das razões que fizeram dela a maior cidade do país”. (Prado Jr, 1983: 8)

Além do acesso ao planalto ser mais fácil na altura de São Vicente e Santos, onde o mar não dista sequer quinze quilômetros da base da Serra do Mar, conformando uma faixa quase que inaproveitável do ponto de vista do cultivo dessas terras, a área do planalto correspondente ao território onde seria fundada a vila de São Paulo de Piratininga possuía uma série de fatores que contribuíram para que ali se desse certo pioneirismo regional no processo de colonização. Não apenas o clima do planalto, de temperaturas mais amenas que as do litoral, mas também o amplo estabelecimento de numerosas tribos indígenas nas proximidades de uma imensa clareira natural, que conformava os Campos de Piratininga, favoreceu a colonização das terras paulistanas. A interrupção das densas faixas de mata atlântica que revestiam o maciço cristalino da Serra do Mar, situadas no início das áreas de depósito flúvio-lacustre, oferecia aos portugueses um terreno já limpo e pronto para a instalação humana. Além disso, a presença de diversas tribos indígenas significava, nos primeiros estágios do processo de colonização, abundância de mão-de-obra escrava.

Na mesma medida em que a colina onde se estabeleceu o Pátio do Colégio, situada de 25 a 30 metros acima da planície do Tamanduateí era um local vantajoso por conta da ampla visibilidade e menor vulnerabilidade aos ataques indígenas, a localização da Vila de São Paulo favorecia a entrada no interior do território a ser colonizado e apresentava possibilidades de abrigar populações cada vez maiores. Afora isto, os abundantes recursos hídricos contribuíram para tornar os Campos de Piratininga uma localização geográfica privilegiada.

Além da importância da presença de água para uso das populações locais, São Paulo situa-se em um ponto de onde irradiam em quase todas as direções numerosos cursos d'água, que funcionavam como “vias naturais de comunicação”.(Prado Jr, 1983: 20). Apesar de muitos dos cursos d'água presentes na bacia sedimentar de São Paulo possibilitarem a navegação apenas de pequenas embarcações, a hidrografia da região foi decisiva não apenas para o acesso a terras ainda não ocupadas, por meio das entradas e bandeiras, por exemplo, mas principalmente para comunicação entre os núcleos de povoamento nos arredores de São Paulo, que se formavam gradualmente. O povoamento do planalto, aliás, começa se desenvolver ao longo do curso do Tietê. É nas primeiras

colinas livres da inundação desse rio que parte dos bairros mais antigos da cidade vai se estabelecer pouco a pouco.

Ponto nodal do sistema de comunicação entre as diversas áreas colonizadas, as colinas de topo aplainado, propícias   ocupação, representavam, em um contexto colonial, ainda, o ponto médio nas comunicações entre o litoral e o interior do planalto. O Caminho do Mar, ligando São Paulo a Santos, era o mais curto e eficaz caminho na árdua tarefa de atravessar a “Muralha” da Serra do Mar.

No período em que a produção de cana-de-açúcar se concentra na região a noroeste da capital e as de café, que começavam a ganhar força na balança comercial brasileira como produto de grande valor de exportação, vão se expandindo ao longo do Vale do Paraíba, é iniciada uma ininterrupta expansão para oeste, a qual caracteriza a história contemporânea de São Paulo. A cidade de São Paulo é confirmada como o centro principal da economia paulista.

Tendo em vista o enriquecimento da província e a demanda por meios mais eficientes de mobilidade entre o interior e o porto de Santos, àquela altura servia de terminal de exportação de toda a produção empreendida no interior, o sistema ferroviário começa a se constituir, tendo São Paulo como ponto de irradiação. A estrutura do transporte ferroviário amolda-se às demandas da economia cafeeira em traçado que, salvo pequenas variantes, repete os antigos caminhos de penetração, terrestres ou fluviais.

  esse um dos primeiros momentos em que começam a se alterar as formas de uso das áreas de várzeas, adjacentes aos cursos d’água, assim como a importância cultural dada pela população paulistana a esses elementos naturais do sítio urbano de São Paulo. Chegada a ferrovia, que passava na maioria das vezes em áreas bastante próximas aos rios e córregos, a navegação por meio desses com o objetivo de se chegar a diferentes bairros e localidades vai perdendo importância. Além disso, com o rápido crescimento populacional da cidade, associado   acumulação de capital que impulsionaria, um pouco mais tarde, a industrialização de São Paulo, os níveis de poluição dos cursos d’água de diferentes portes v o crescendo drasticamente.

O abastecimento de água, pouco a pouco, vai se desvinculando dos antigos chafarizes e bicas, dando lugar a modernas obras de represamentos e adutoras, relacionados a novos sistemas hidráulicos. (Sant’anna. 2007, 245)

Já no final do século XIX, ainda de acordo com o eixo de ocupação e adensamento populacional na direção oeste, a burguesia paulistana, em ascensão graças ao grande acúmulo de capital proveniente do café, procura novas terras no espaço urbano para sua localização. As ideias de urbanismo da época, ligadas às então modernas noções de salubridade, apontavam para a importância do espaço livre, da área de ventilação entre as edificações para que se evitassem surtos de doenças ou o contágio de infecções. Nesse contexto, as populações de maior poderio econômico avançam em direção ao espigão central, dando origem a bairros localizados em cotas elevadas, os quais nascem da própria ideia de higiene.

Nesse mesmo momento, no entanto, diversas hospedarias, vilas operárias e cortiços vão se amontoando às margens das novas indústrias, das ferrovias e, notavelmente, dos já malcheirosos córregos e rios da cidade. Os limites dos lotes e, muitas vezes, das próprias edificações eram, frequentemente, as próprias margens dos cursos d'água, que serviam como despejo direto dos esgotos sanitários produzidos pela crescente população paulistana.

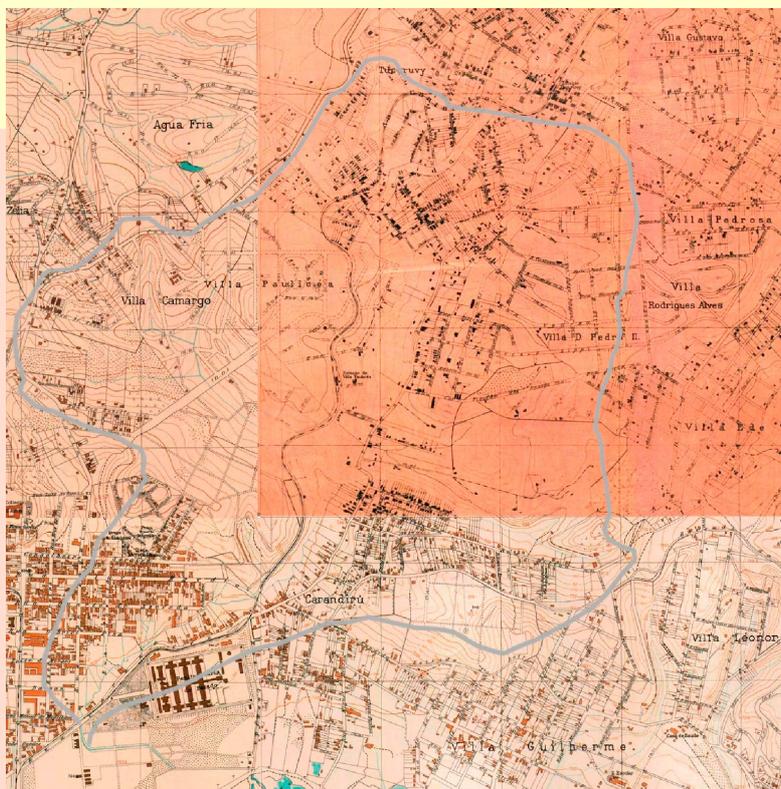
No início do século XX, com a chegada do automóvel, é a vez das ferrovias perderem importância na comunicação e na economia de São Paulo. Com o declínio da produção cafeeira, a população efetivamente urbana deu um enorme salto ainda na primeira metade do século passado. Esse era o período de políticas rodoviaristas no urbanismo das grandes cidades, visando já a acordos comerciais com grandes empresas do setor automotivo.

Seja por motivo de obras de saneamento, seja para permitir a abertura de largas avenidas com enormes leitos carroçáveis, os meados do século XX correspondem ao período em que ocorreu grande parte das canalizações e tamponamentos de ribeirões e córregos na cidade de São Paulo. O imediatismo característico das intervenções no espaço urbano paulistano já trazia profundas alterações na relação do organismo urbano com a paisagem original das localidades em que se desenvolvia. A partir de então os elementos naturais passavam de forma progressiva a serem sobrepujados pelas marcas da urbanização e das atividades humanas desenvolvidas na cidade. A identidade natural do sítio, todavia, não deixou de existir. Sua presença na malha urbana chega à atualidade manifestando-se de forma mais ou menos dissimulada nas entrelinhas do tecido urbano.

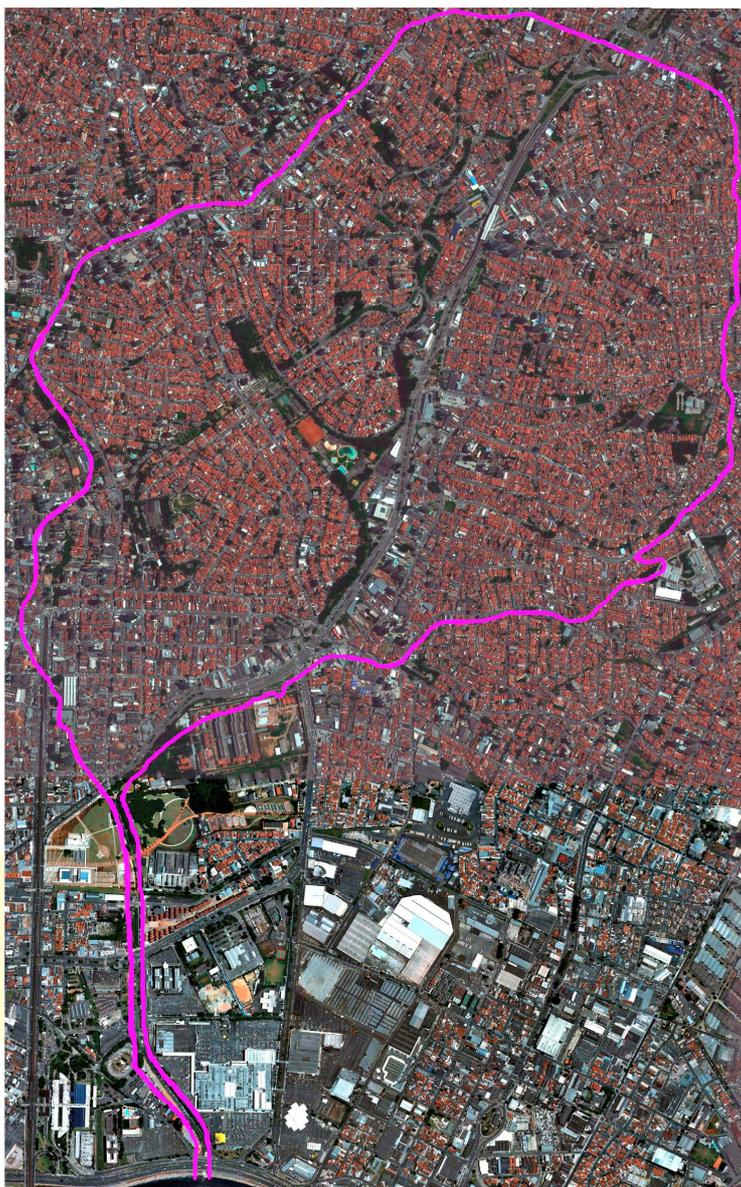
Referenciais históricos, geográficos e urbanísticos do bairro de Santana

Situada à margem direita do rio Tietê, nos atuais distritos de Santana e Tucuruvi, a bacia do córrego Carajás é responsável pela drenagem de uma área de aproximadamente 6,70 km². A bacia tem por eixo o leito do Carajás, afluente direto do Tietê, que recebe as águas vindas de cursos d'água de outeiros e colinas mais elevadas situados às suas margens esquerda – correspondente aos bairros da Parada Inglesa e Vila Guilherme – e direita, em áreas abrangidas pelos bairros do Jardim São Paulo e Carandiru.

Também chamado de córrego do Carandiru em levantamentos cartográficos ou por habitantes mais antigos da região, o Carajás banhava as terras da antiga Fazenda de Sant'ana, propriedade da Companhia de Jesus. Tal fazenda foi citada pela primeira vez em 1560 pelo Padre José de Anchieta, sendo que mais tarde, no início do século XIX, viria a ser dividida em sesmarias. Entretanto, atualmente canalizado sob o traçado que é coincidente ao de duas importantes avenidas da região, o Carajás só não está tubulado em seus últimos metros antes de atingir o Tietê. Nesse trecho, a jusante de todos os sub-afluentes quase todos canalizados, há, atualmente, um parque público e uma favela, cortados pelo córrego. Alguns arruamentos de menor porte, por meio de pequenas pontes, também cruzam o Carajás, já bastante próximo de seu encontro com o grande rio.



Área de contribuição do córrego Carajás em planta de 1930
(fonte da imagem : Mapa topográfico do município de São Paulo. 1:20 000 – Empresa Sara do Brasil, S.A.)



Área de contribuição atual do córrego Carajás. A construção de avenidas e os movimentos de terra que acompanharam a consolidação desses bairros alteraram os próprios limites da bacia.
(fonte da imagem: Google Maps – Imagens de Satélite editadas em 05 de julho de 2011)

São os próprios elementos da morfologia da região que, conformando as principais características da bacia do Carajás, fazem desta um objeto interessante para um estudo mais detalhado. Os afluentes do curso d'água principal situam-se em áreas mais elevadas, onde uma sucessão de morros dá forma a divisores de águas. Verdadeiros *fundões* e vales fluviais entre uma colina e outra foram ali esculpidos ao longo das eras pela própria persistência desses cursos d'água e linhas de drenagem. Tais processos se deram no topo das colinas da região, onde uma camada sedimentar – terreno bastante propício a determinados tipos de erosão – reveste amplamente o relevo. Em cotas mais baixas, já na base das colinas, é menor a espessura das camadas sedimentares. Nessas áreas, o material

rochoso, constituído principalmente por granitos, fora também esculpido, modelando de forma mais sutil esses terrenos. A articulação existente entre os elementos topográficos e a forma como eles se relacionam, conformando-se, sobretudo, de acordo com os processos erosivos citados, ocorre desse modo e com tal frequência apenas no *além-Tietê*.

Tais aspectos fisiográficos da paisagem local, entretanto, possuem implicações que vão além de constituir um ou outro tipo de relevo classificado por estudos geomorfológicos, apenas. E é nesse sentido que se faz necessário o entendimento da relação que essas terras mais elevadas mantêm em comparação com a maior parte da área onde se assenta a cidade de São Paulo. Ao longo dos processos de ocupação e, posteriormente, urbanização dos distritos da Zona Norte de São Paulo, assim, é evidente a implantação de íngremes ladeiras recortadas por inúmeros caminhos d'água no sistema viário da região.

Os diferentes contextos históricos e sociais que conformaram tais processos também devem ser sempre considerados como condicionantes da consolidação do espaço urbano. É possível afirmar, tendo em vista o que aborda sobre o assunto o geógrafo Aroldo de Azevedo, que o próprio fato das áreas situadas a Norte de São Paulo possuírem topografia tão profundamente movimentada, onde os limites da Serra da Cantareira, por si só, corresponderiam a um obstáculo de difícil transposição, explicaria a menor expansão da área suburbana da cidade no rumo Norte. (Azevedo. 1958, 40). Com efeito, as áreas próximas à Serra da Cantareira, por muito tempo, tiveram sua ocupação e atividades limitadas a aprazíveis chácaras e residências de campo. Nelas, a horticultura, praticada primeiramente pelos jesuítas da Companhia de Jesus, a quem pertenceram as terras da Fazenda de Sant'ana até meados do século XVIII, voltava-se para o abastecimento das áreas já urbanizadas, à margem esquerda do Tietê. Além dessas, outras atividades de caráter rural, como a extração de granito e a criação de, literalmente, *algumas* cabeças de gado também eram praticadas na região.

A população das áreas centrais da cidade, à época, ia se constituindo pouco a pouco por comerciantes, artesãos e artistas. Nos últimos anos do século XVIII e, principalmente, no XIX, o crescimento urbano sobre áreas até então alagáveis nas várzeas de rios e córregos se deu acompanhado por diversas obras realizadas nas áreas mais urbanizadas da cidade de modo a disponibilizar água à população em chafarizes e bicas. Redes de transporte baseadas, inicialmente, em bondes de tração animal, pouco a pouco se modernizavam, desdobrando-se em linhas de bondes elétricos, sem falar na chegada da *São*

Paulo Railway Company, inserindo a antiga vila de São Paulo em um contexto internacional de exportação de gêneros agrícolas e importação de industrializados.

Os subúrbios localizados a Norte da cidade, entretanto, continuavam alheios ao crescente desenvolvimento urbano das áreas centrais da cidade e de algumas outras áreas periféricas. Em 1823, para se ter uma ideia, “a população do distrito de Santana, o primeiro a ser povoado na Zona Norte, era de 889 pessoas”. (Torres, 1969: 31). A população de Santana era constituída predominantemente por escravos, pequenos agricultores livres e pedintes, que viviam de casa em casa em busca de algo para comer. Posteriormente, ainda que o bairro não fosse considerado, como a Bela Vista ou o Bexiga, uma “colônia” de imigrantes, 80% da população de Santana era constituída por imigrantes, trabalhadores das rústicas lavouras, ainda em um contexto de atraso da urbanização, de isolamento.

O bairro de Santana, ainda que situado entre o bairro da Luz, ou seja, o limite da cidade, e as saídas para Atibaia, Bragança e Guarulhos, teve sua urbanização tardiamente consolidada, quando comparada à do restante de São Paulo, por questões que vão além de critérios puramente econômicos ou sociais. A geomorfologia da região, já brevemente descrita, contribuiu primordialmente para que os avanços urbanos demorassem a atingir os subúrbios da margem direita do Tietê, dependendo de outros fatores, já no século XX, para que se consolidasse uma população urbana no local. E não só isso, mas a própria presença do “caudaloso rio”, do Tupi, implicou, de maneira peculiar, em mais um obstáculo ao acesso desses subúrbios. As poucas e precárias pontes eram frequentemente avariadas por ocasião de cheias do rio. As áreas de várzea do lado Norte do Tietê, assim, mantiveram-se praticamente desocupadas até a segunda metade do século XIX, havendo relatos, apenas, de atividades recreativas realizadas pelos jesuítas com jovens e crianças nessas áreas, onde anos mais tarde se implantaria a Avenida Cruzeiro do Sul, um dos eixos viários de maior importância no bairro. As rústicas residências construídas na região, para evitar as cheias do Tietê, eram preferencialmente implantadas nas colinas e outeiros, que pronto despontavam das áreas de várzea.

O transporte, até o século XVIII e em grande parte do XIX, restringia-se à força animal, que precariamente permitia a mobilidade em meio à movimentada topografia desses sítios. Assim, tropas de muares custavam a transpor distâncias que, em linha reta, não eram superiores a cinco quilômetros até o bairro da Luz, buscando a rota que fosse obstruída por íngremes ladeiras, córregos ou amplas depressões. Transpostos esses

obstáculos, era ainda necessário que alguma ponte se encontrasse trafegável para que se pudesse atravessar o Tietê e chegar, enfim, à cidade.

Mais tarde, em 1893, por ocasião da construção da Adutora da Cantareira, foi aberta a linha do Tramway da Cantareira, primeiramente como um ramal da Estrada de Ferro Sorocabana, levando materiais para a obra de tal empreendimento e transportando, também, passageiros até um pouco além do que hoje é o bairro do Tremembé. Nas primeiras décadas do século XX, a expansão da linha do Tramway atingiu o bairro do Jaçanã (é a estação Guapira do Tramway da Cantareira a que se refere Adoniran Barbosa na canção *Trem das Onze*) e Guarulhos. Alguns trechos de sua linha, de traçado muitas vezes curvilíneo, moldando-se às retas de menor aclive para transpor as ladeiras da Zona Norte da cidade e que atravessa diversos cursos d'água, alguns deles pertencentes à bacia do Carajás, deixaram heranças no traçado de arruamentos posteriores, quando, já desativado o Tramway, vias de diferentes portes foram abertas para servir às populações de trabalhadores e operários que residiam ao longo da antiga linha férrea.

Em 1897, a implantação do Cemitério de Santana, também conhecido como Chora Menino, foi outro acontecimento que, de uma forma ou de outra, contribuiu para a inserção dos subúrbios da Zona Norte no contexto de expansão urbana de São Paulo, integrando-os ao tecido urbano. Em época em que um grande surto de varíola se fez presente em toda a cidade, a demanda por terras afastadas, propícias à criação de cemitérios, aumentou de forma significativa, assim como o interesse pelas áreas do distante distrito de Santana.

É da mesma época o loteamento das terras da antiga Fazenda de Santana, de modo que parte delas serviu não só à criação do cemitério de variolosos, mas também a núcleos educacionais de seminaristas, estabelecidos em meados do século XIX, e a colônia de imigrantes. (Torres, 1969: 54).

O antigo casarão, sede da fazenda, é transformado, assim, em Quartel do Exército, situado à Rua Alfredo Pujol. Ainda no fim daquele século, a fundação do Colégio de Santana implicou, também, num acréscimo populacional nessas áreas, que, embora inseridas em um contexto mais rural que urbano, começavam a ter seu desenvolvimento regulado por uma lógica urbana, se integrando à cidade.

Mais tarde, em 1920, é inaugurada a Penitenciária do Estado, em cujo terreno se situa um trecho do córrego Carajás. Paralelamente ao curso do córrego é construída uma das muralhas da penitenciária. Novos arruamentos, assim como a abertura de novas estradas, se fazem necessários para atender às populações que vinham residir nos novos

loteamentos, em terras outrora pertencentes à Fazenda de Santana. É o caso da antiga Estrada do Carandiru, por exemplo, que mais tarde passaria a se chamar Avenida General Ataliba Leonel. Grande parte dessa avenida se situa na várzea do Tietê sobre o leito do Carajás, parcialmente canalizado por ocasião da abertura dos loteamentos dessa área.

A forma como se deu a urbanização desses bairros da Zona Norte, de Santana à Parada Inglesa, e desta ao Jardim São Paulo e ao Tucuruvi, assim, é resultante da confluência entre o contexto histórico e geomorfológico que determinou as formas de ocupação dessa região e a influência dessas no uso das águas.

A estrutura geomorfológica da região onde está situada a bacia do córrego Carajás possibilita um modo *sui generis* de leitura de resquícios da presença desses córregos no espaço urbano. Ainda que canalizados, os cursos d'água da referida bacia se fazem vivos em verdadeiras *entrelinhas* da cidade. Isso devido à topografia movimentada da região, onde longas ladeiras são entremeadas por depressões e pequenos fundos de vale, deixando escapar, vez por outra, aspectos que só seriam justificados pela presença de um curso d'água, como um beco ou um espaço não construído no meio das quadras. Vestígios de afluentes do Carajás, assim, vão sendo decodificados na paisagem onde sobrados e antigas casas térreas começam a conviver com prédios residenciais sobre uma colina ou outra.

Desse modo, o córrego Carajás, em si, é facilmente identificado em seu traçado pouco declivoso, coincidente ao da Avenida General Ataliba Leonel e ao da Avenida Luís Dummont Villares, de construção bem mais recente, datando de 1980. Alguns lotes anteriores à recente implantação dessa avenida possuíam entrada pela Avenida General Ataliba Leonel e fundos para os espaços livres relativamente abandonados que margeavam o córrego Carajás. A presença de tais lotes também é anterior, portanto, à chegada do metrô na região, com as estações Parada Inglesa, Jardim São Paulo e Tucuruvi, o que ocorreu em 1998.

É bastante curioso notar alguns casos específicos de lotes que, desse modo, atestaram não somente a implantação da nova avenida como também todo o processo de canalização do Carajás. É o caso, por exemplo, do terreno que abriga a fábrica de conhaque Presidente. Fundada em 1942 por Luiz Salton, a fábrica de conhaque Presidente se situa até os dias de hoje no mesmo lote, que hoje possui portões acesso pela Avenida Luís Dummont Villares. O entorno da fábrica, de urbanização ainda não consolidada à época de sua fundação, se modificou sensivelmente com o passar dos anos. Desse modo, a própria

presença, nesse local, da fábrica de conhaque Presidente é uma testemunha do processo de consolidação urbana do bairro e das consequências por ele acarretadas.

A presença de diversos lotes em posição semelhante ao da fábrica de conhaque Presidente pode ser constatada nos levantamentos cartográficos Vasp Cruzeiro, de 1954. Há várias propriedades situadas na antiga Estrada do Carandiru – atual Avenida General Ataliba Leonel – que davam fundos às áreas marginais do córrego Carajás. Em levantamentos cartográficos mais recentes, posteriores à implantação da Avenida Luís Dummont Villares, ou mesmo por meio de análise de fotografias aéreas, é nítida a transformação fundiária provocada pela canalização do córrego Carajás e pelo projeto viário da nova avenida. Residências com amplos quintais que guardavam, até o fim da década de 1970, características muito próximas a de moradias de chácaras, passam a dar fundos a novos lotes, mais amplos, os quais se abriam ao projeto da Avenida Luís Dummont Villares. Outros lotes, como o da fábrica de conhaque Presidente, mantiveram sua localização e dimensões iniciais, abrindo-se agora, todavia, à larga avenida implantada em 1980.

À margem esquerda do córrego Carajás, vizinhos às terras elevadas do bairro do Jardim São Paulo, alguns lotes específicos também atestam as diversas modificações ocorridas no bairro ao longo do processo de sua consolidação urbana. É o caso dos galpões das antigas tecelagens Rayon, por exemplo. Situados na rua Viri e dando fundos às várzeas do Córrego Carajás, sua presença já é apontada nas plantas Vasp Cruzeiro, de 1954. A situação atual desses galpões é de abandono. Ainda que não haja nenhum uso específico nessas construções, atualmente, suas fachadas conservam fragmentos das placas com os nomes das empresas têxteis outrora ali estabelecidas.

O fato do traçado do córrego Carajás ser coincidente ao de duas das principais avenidas dos bairros de Santana e Parada Inglesa corresponde, nesse sentido, a uma obviedade no estudo dos córregos ocultos. Os afluentes desse córrego, no entanto, situados em áreas onde a grande variação de formas e sua disposição dão a suas colinas e a seus outeiros um aspecto de todo peculiar, se fazem verdadeiros objetos de um trabalho investigativo. É aí que se pretende fazer emergir a percepção da sobreposição de elementos de diferentes épocas no processo de urbanização a aspectos naturais que imprimem particularidades no tecido urbano.

Dessa maneira, à margem direita do Carajás, em terras onde se situam os bairros do Jardim São Paulo e Tucuruvi, é possível encontrar uma rua sem saída, perpendicular à Rua

do Tramway, no fundo da qual é pode-se deparar com um curso d'água canalizado, descendo em direção à Avenida Luís Dummont Villares e, portanto, ao Carajás. À sua margem esquerda, em cotas já bem mais elevadas, em ruas próximas à Rua Marrei Júnior, grandes valetas ou áreas de fundões cruzadas pelos arruamentos também dão indícios de que cursos d'água contribuintes ao Carajás continuam correndo por ali, apesar de ocultados em tubulações. Ainda que ausentes da paisagem local por conta das intervenções para a implantação de infraestruturas urbanas, os aspectos naturais intrínsecos à região continuam existindo, manifestando-se, vez por outra, por vestígios.

Depoimentos de moradores – Lembranças da paisagem de outrora

No lidar com os ditos córregos ocultos, é evidente o propósito de se guardar os traços fundamentais que caracterizam o modo como se articulam as áreas referentes ao presente estudo e como essas se transformaram com o passar do tempo, conjuntamente às intervenções realizadas nos cursos d'água. Nessa ideia de se resgatar e expor traços relacionados a tempos passados, uma série de mecanismos se colocam com grande importância.

Analisar transformações espaciais empreendidas em tempos passados por meio da simples leitura de levantamentos cartográficos, escritos, fotografias ou pinturas, por exemplo, é um trabalho de apontamento histórico-cronológico que revela, de forma mais ou menos detalhada, a posição espacial e temporal em que determinado fato ocorreu.

A emergência da *memória* de um elemento presente no passado, entretanto, depende de estudos de metodologia distinta, que muitas vezes se tornam complementares a contextualizações históricas de determinada cronologia. O traçado de uma memória coletiva relativa a determinado elemento do passado se alimenta, desse modo, dos vestígios recolhidos a partir daquilo que guardamos dele ou dos depoimentos daqueles que com tal elemento se relacionaram.

A memória coletiva é, assim, diretamente ligada ao resgate e apontamento das lembranças individuais daqueles que viveram ou conviveram no meio ao qual se volta o olhar a partir do presente. “A fixação dos traços cada vez mais fugidios das lembranças que a integram, por sua vez, se torna possível por meio da escrita dos relatos ou de suas próprias lembranças”. (Bosi. 2006, 411).

O resgate de tempos passados e diferentes modos de viver corresponde, sob essa ótica, ao resgate das lembranças daqueles fizeram parte desses tempos e presenciaram não

apenas o meio de vida a eles relacionados, mas também as transformações que pouco a pouco foram trazendo ao passado o presente.

Moradora do bairro da Parada Inglesa por mais de cinco décadas, desde os anos 40, minha avó materna, Dona Nair, presenciou boa parte dos processos de transformação ocorridos nos bairros adjacentes à bacia do córrego Carajás. Nas histórias de sua infância, as quais muito povoaram meu imaginário infantil e o de minha irmã, os espaços livres quase sempre acabavam exercendo função que ia além da de mero pano de fundo.

A casa em que ela passou sua infância ficava na antiga Estrada do Carandiru, atual Avenida General Ataliba Leonel, próxima à Rua Dr. Marrey Júnior, à margem esquerda do córrego Carajás. Naquela época, os sobrados e casas térreas construídos com grandes recuos tinham em sua vizinhança chácaras e pequenos sítios. A urbanização apresentava, ainda, alguma resistência em se consolidar definitivamente sobre aquelas freguesias, o que é visível não apenas nos levantamentos cartográficos da época como no próprio nome dos logradouros: os que viriam a se tornar avenidas de ligação ainda eram chamados de estradas, e assim por diante.

Segundo conta minha avó, próximos à sua casa, existiam pequenos córregos que desciam desde as colinas dos bairros de Parque D. Pedro II e de Parque Rodrigues Alves até atingir o vale do Carajás. Como já era de se imaginar, a presença desses cursos d'água possibilitava inúmeras brincadeiras entre as crianças. Um desses córregos, inclusive, possuía traçado que se colocava bem ao lado da casa em que morava, atravessando a Estrada do Carandiru por meio de um largo tubo de concreto.

Era ali que a gente passava muitas de nossas tardes. A graça era inventar dobras nos papéis, fazer barquinhos que logo a gente colocava no riozinho. E assim, bem devagarzinho, surgiam histórias, todo mundo vendo cada barquinho passar boiando por baixo da rua e aparecer do outro lado. E então a gente ia embora, esse lado do riozinho já era mais sujo, ficava assim logo que passava pelo tubo debaixo da rua.

O contato que as pessoas mantinham com as águas que corriam próximas às suas residências era bastante direto. Embora minha avó me conte que muitas pessoas costumassem jogar, tanto nos córregos que cortavam loteamentos já existentes quanto no próprio Carajás, de localização um pouco mais afastada, animais mortos ou restos de alimentos e lixos diversos, suas águas eram em geral limpas. É curioso notar, porém, que havia uma sensível mudança no aspecto e na própria pureza das águas após a passagem dos pequenos cursos d'água sob a Estrada do Carandiru. Essa via apresentava uma densidade

populacional maior que a dos bairros mais afastados, uma vez que já iam se instalando ali, pouco a pouco, pequenas padarias, mercearias e bares, os quais se destinavam, claramente, ao abastecimento das populações locais. Além disso, as águas desses córregos recebiam, à altura da dita estrada, todos os dejetos nelas depositados e que iam se acumulando nas bordas dos tubos ou dispositivos instalados para a passagem de suas águas sob a via. A intervenção humana sobre o traçado e o livre percurso dos cursos d'água da bacia do Carajás já apresentava, portanto, em meados dos anos de 1940, alterações na configuração da paisagem natural local.

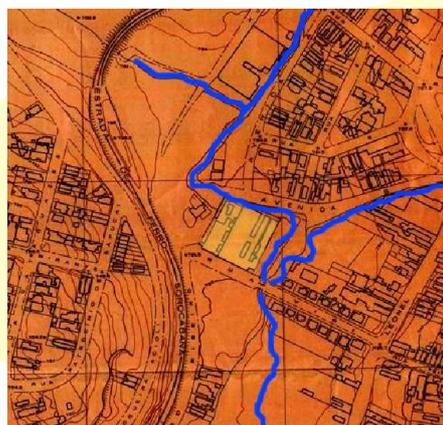
A residência em que minha avó passou sua infância ficava no lado mais baixo da antiga estrada. Ainda assim, o lote do pequeno sobrado não dava fundos para o córrego Carajás, diretamente. Ao lado de sua casa, no entanto, havia a residência de um português, o seu Vicente, e logo ao lado havia a chácara de Dona Olinda e seu Manoel, cujos fundos eram delimitados por um espesso matagal que anunciava as margens do Carajás. Antes de seus treze anos, quando começou a trabalhar em uma fábrica de tecidos situada na outra margem do referido córrego, eram freqüentes suas idas à chácara dessa vizinha, Dona Olinda, cujo quintal bastante grande servia de espaço para diversas brincadeiras entre as crianças da vizinhança.

A gente costumava brincar mais perto da casa, minha mãe não gostava que as crianças ficassem entrando muito no mato, dizia ela que a gente poderia ser picada por cobra. Sempre que ela virava as costas lá íamos nós para ficar espiando a plantação de agrião do seu Manoel. Que susto foi o dia em que ele ia puxando e cortando como de costume o agrião já crescido quando de repente cortou uma cobra dessas que vivem na água! Desse dia em diante passamos a pensar duas vezes antes de nos aventurarmos pelo mato e pela lama que tinha no fundo do quintal de Dona Olinda e seu Manoel.

É curioso notar como os córregos existentes na região exerciam diferentes funções para as pessoas que ali moravam. No caso da pequena plantação de Seu Manoel, uma parte das águas que desciam vagarosas pelo pequeno contribuinte do Carajás era represada por rudimentares peças de madeira. Encharcando parte de sua chácara, assim, as águas do modesto córrego, que hoje correm encerradas nas galerias pluviais sob a Rua Professor Marcondes Domingues e redondeza, possibilitavam o cultivo de agrião e outros gêneros que eram vendidos em feiras locais. Essas atividades, diretamente dependentes da presença dos cursos d'água, eram realmente significantes para a subsistência das chácaras e para o abastecimento das populações locais.

Alguns anos mais tarde, no início dos anos 1950, minha avó, aos seus treze anos de idade, deixou de estudar para ir trabalhar na Fábrica de Tecidos Rayon, que mais tarde passaria a se chamar Indústria Têxtil Itacolomi. O galpão dessa tecelagem, no entanto, se situava do lado oposto do córrego Carajás, próximo à linha do Tramway (já integrado aos ramais da Estrada de Ferro Sorocabana, nessa época). Atravessar o córrego e o mato que o cercava passava a fazer parte de seu cotidiano, o que também está bastante registrado em sua memória.

Não era fácil ir e voltar do serviço. Tinha umas pedras grandes no meio de toda aquela lama e água suja. Era por elas que eu ia com algumas colegas para a fábrica para depois voltar só no fim da tarde. Quando chovia era quase impossível fazer esse caminho, pois tudo virava lama e os caminhos que o pessoal abria no meio do mato desapareciam. Isso durou até o dia em que o dono da fábrica resolveu pedir pra colocarem uma pontezinha pinguela de madeira na Rua Viri. Mas qualquer chuvinha um pouco mais forte que caía destruía a pinguelinha, e lá fomos nós de novo com os sapatos sujos de lama para trabalhar.



Mapa de 1954: Em destaque o Carajás e um aflúente. Em amarelo, os galpões das fábricas de tecido Goiânia e Itacolomi. (fonte da imagem: *Levantamento Fotogramétrico executado por Vasp Aerofotogrametria S.A. e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S.A.*)



Vista atual do entorno da antiga fábrica, no local onde havia a estreita ponte de madeira. À esquerda, o galpão abandonado ainda exibe um fragmento da placa com o nome da empresa (Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

No entanto, na construção da memória coletiva que envolve o caso aqui trabalhado, nem todas as lembranças individuais registram aspectos da natureza dos córregos relacionados a momentos alegres do cotidiano de tempos passados. Fatos trágicos que envolvem, de alguma forma, os espaços livres conformados pelos cursos d'água existentes próximos às casas das pessoas entrevistadas também estão presentes em seus relatos.

Minha mãe me conta que a mãe de uma colega sua do colégio fora assassinada, na época em que estavam na sétima série do primeiro grau. O corpo da mulher fora encontrado alguns dias depois boiando no córrego Carajás, bem atrás do quintal da casa onde morava o pai da menina que tivera a mãe assassinada, o que motivou um grande assanhamento e falatórios na vizinhança. Até meados dos anos 1970, pelo que conta Lucília, minha mãe, as terras que cercavam o córrego Carajás continuavam repletas de mato, em situação de relativo abandono. A Avenida General Ataliba Leonel consolidava-se como um centro de comércio local. Já eram quase inexistentes as chácaras, cujos terrenos repartidos davam lugar a uma sucessão de sobrados e, vez por outra, a pequenos edifícios que começavam a se esboçar na paisagem. Meus avós possuíam um tradicional armazém nessa avenida e a casa em que moravam com minha mãe e meu tio, nessa época, situava-se em uma de suas travessas, a Rua Piatá, onde havia a nascente de um modesto contribuinte do Carajás.

Lá no fundo da rua tinha uma escadaria e uma bica. A água escorria limpinha por ela livremente, bem do lado escada. Alguns metros pra frente é que toda a água que brotava dessa bica entrava em um tipo de bueiro, e desaparecia embaixo da rua de paralelepípedos. Nós tínhamos medo de nos aproximar dessa escadaria, pois sempre ouvíamos histórias do Tonho da Bica, um homem de aparência estranha e que passava o dia sentado nessa escada. Diziam que ele vendia drogas. Minha mãe não queria nem saber da gente brincando lá perto.

Alguns anos mais tarde, em 1977, já estavam sendo realizadas várias desapropriações das casas mais próximas ao córrego Carajás para a construção da Avenida Luiz Dummont Villares. Nessa época a família de minha mãe morava na sobreloja do referido armazém, cujo imóvel era, de fato, um sobrado.

Aonde antes tinha mato, naquela época, estava tudo cheio de tratores e caminhões. Algumas casas iam sendo demolidas, e pouco a pouco iam sendo trazidos aqueles anéis enormes de concreto para a canalização do córrego. Minha amiga Regina morava próximo ao Jardim São Paulo, do outro lado do córrego, e estávamos acostumadas a atravessar uma pontezinha de madeira para irmos uma na casa da outra. Mas quando estavam construindo a

Avenida Nova [Luiz Dummont Villares] aquilo estava uma verdadeira bagunça! Tínhamos que passar pelo meio dos tratores, literalmente. Uma vizinha minha, uma vez, foi passear com seu cachorrinho, como estava acostumada a fazer há muitos anos. Bem na hora um trator deu ré e a atropelou. Não existia controle nenhum.

A canalização do córrego Carajás e a obra de implantação da Avenida Luiz Dummont Villares aconteceram em um período bastante curto. Em 1980 já era inaugurada a referida avenida, que representava uma nova e rápida ligação entre os bairros de Santana e Tucuruvi. Bastante larga, com dez faixas de rolamento em seu trecho mais largo, e com asfalto bastante liso, considerando-se o padrão do calçamento das vias do entorno na época, a nova avenida rapidamente atraiu a atenção do mercado imobiliário, sendo implantados nas décadas seguintes dezenas de condomínios residenciais e edifícios relacionados a comércio e serviços.

Os jovens da região, empolgados com a chegada da nova e moderna via no bairro em que moravam, tiravam rachas aos finais de semana, o que causava, no entanto, uma série de acidentes e vítimas. Até os dias de hoje, nas noites de sábado, é necessário o policiamento nas extremidades da avenida para evitar as *corridas clandestinas*. A vida noturna começava a se desenvolver ao longo do eixo delimitado pela Avenida Luiz Dummont Villares. Eixo, aliás, *furtado* do córrego Carajás, que antes corria livremente por ali

Tendências de transformação do espaço: planos e projetos

É possível pontuar, ao longo de todo processo de consolidação urbana dos bairros correspondentes à bacia do córrego Carajás, determinados eventos que, de alguma forma, exemplificam as tendências urbanísticas da época em que ocorreram. Além disso, tais eventos acarretaram consequências notáveis não apenas na configuração interna desses bairros como também em sua relação com áreas adjacentes e o restante da metrópole.

Como foi visto, à época do início da construção do Complexo Penitenciário do Estado de São Paulo, ocorrido na década de 1920, os bairros de Parada Inglesa e Jardim São Paulo eram áreas cortadas por poucas estradas que davam acesso a chácaras e pequenos sítios. No Alto do Jardim São Paulo, em áreas mais afastadas do vale do córrego Carajás, alguns sobrados imponentes de alvenaria de tijolos eram, nessa época, progressivamente construídos, servindo de casa de veraneio para as elites paulistanas ou mesmo de residência permanente para a recente burguesia da Zona Norte da cidade.

De qualquer modo, o que se via nos bairros de Parada Inglesa e Jardim São Paulo, nessa época, eram áreas de urbanização não consolidada, com baixíssimo adensamento, onde lotes não urbanos conviviam com estradas ou estreitas vias de acesso. O automóvel tardaria, ainda, ao menos duas décadas para começar a se impor como veículo dominante no transporte de pessoas e mercadorias nessa região. Veículos com tração animal e o pitoresco Tramway da Cantareira, com locomotiva ainda a vapor, eram as únicas opções de transporte entre esses bairros, o centro da cidade e áreas ainda mais periféricas, como o bairro de Jaçanã ou Guarulhos.

Em 1965 a estação Parada Inglesa do Tramway da Cantareira, a qual se situava no vale do córrego Carajás, a poucos metros de onde hoje se tem a estação do metrô, durante o mandato do Governador Adhemar de Barros, tem seu funcionamento desativado. Desde o início de 1963 estava sendo desenvolvido o projeto básico do Metropolitano de São Paulo, sendo que a estação Santana viria a ser inaugurada em setembro de 1975, exatamente uma década após a desativação da estação do Tramway.

Nas décadas de 1950 e 60, época em que a antiga Estrada do Carandiru já passa a ser conhecida como Avenida General Ataliba Leonel, as chácaras da região convivem, cada vez mais, com pequenas casas comerciais, armazéns e quitandas de abastecimento local. As ruas elevadas do Jardim Rodrigues Alves, à margem esquerda do córrego Carajás, já se vêm repletas de casas humildes e pequenos sobrados geminados. O adensamento desses bairros a partir do início da segunda metade do século XX é notável por meio das transformações ocorridas em sua tipologia urbana.

Em 1979, no início do mandato do Governador Paulo Maluf, é canalizado o córrego Carajás para a implantação de uma moderna e ampla avenida, com cinco faixas de rolamento em cada sentido, largo canteiro central e modestos passeios públicos. A exemplo de muitos outros casos na história do desenvolvimento urbano de São Paulo, o fundo de vale passa a ser utilizado para a implantação de uma via de ligação para uso exclusivo do automóvel. Em 1980 é inaugurada a Avenida Luís Dummont Villares, até hoje conhecida como Avenida Nova. A vetorização no chamado corredor norte-sul passa a ter sua extremidade norte nessa avenida, que permite o rápido escoamento do tráfego diretamente entre os bairros de Tucuruvi e Santana.

Com a implantação da Avenida Luís Dummont Villares e a afirmação do automóvel como meio de transporte dominante, o processo de verticalização desses bairros se inicia em um curtíssimo intervalo de tempo, se dando como sequência imediata à

consolidação urbana em resposta ao adensamento da região. Em poucos anos, muitas das casas e sobrados da Parada Inglesa e do Jardim São Paulo são incorporadas e passam a dar lugar a prédios de apartamentos residenciais de seis a doze andares. O comércio local, antes restrito à Avenida General Ataliba Leonel, ganha caráter mais diversificado e se instala rapidamente na nova avenida implantada, onde há o destaque para serviços de bares e restaurantes.

Em 1984 é inaugurado o Shopping Center Norte, no distrito da Vila Guilherme, a cerca de mil e quinhentos metros do início da Avenida Luís Dummont Villares. O terreno onde o centro comercial é construído é o de um antigo aterro de um dos meandros do Rio Tietê, onde há décadas era realizado o depósito de lixo e entulhos diversos. O adensamento e a valorização dos imóveis desses bairros ocorrem de maneira bastante particular, acompanhando seu desenvolvimento econômico. Embora haja, de maneira notável, o processo de verticalização, a disponibilidade de grandes terrenos sem uso definido ou ocupados por galpões de depósitos de indústrias é bastante visível, sobretudo nas proximidades da marginal do Rio Tietê. Desse modo, a própria hegemonia do transporte rodoviário sobre os demais determina, em muitos casos, o uso e ocupação do solo, configura a estrutura fundiária e dá o regimento para os processos de especulação imobiliária em bairros de urbanização recentemente consolidada próximos a vias de fluxo rápido. Em função dessa situação são desenvolvidos recentemente pela prefeitura estudos para uma Operação Urbana em perímetro que compreende os bairros aqui analisados, como será visto adiante.

Com o projeto de expansão da Linha 1 Azul do Metrô, que em 1975 chegou a Santana, em 1998 são inauguradas as estações Jardim São Paulo, Parada Inglesa e Tucuruvi. O conseqüente adensamento desses bairros é demonstrado, nas últimas décadas, pelo processo de verticalização que já atinge muitas quadras próximas às principais avenidas do Tucuruvi e do Alto do Jardim São Paulo.

No ano de 2002 ocorre a desativação e implosão de uma das alas do Complexo Penitenciário do Estado de São Paulo, correspondente à Casa de Detenção. Já estava em projeto, nessa época, a implantação de um parque público nos terrenos até então ocupados pelo presídio. Além de abrigar uma área 16 mil m² de exemplares da Mata Atlântica, a área livre dos terrenos da antiga Casa de Detenção é cortada pelo Córrego Carajás em seu trecho que não foi canalizado, logo após sua saída das galerias da Avenida General Ataliba

Leonel. A partir daí o fluxo de suas águas segue livre e caudaloso, cortando um pequeno trecho da favela Zaki Narchi até atingir sua foz no Rio Tietê.

Em 2003, assim, é inaugurado o Parque da Juventude. Ocupando uma área de 120 mil m², seu projeto visa à preservação dos fragmentos de Mata Atlântica na área presentes, à adequada inserção paisagística do córrego às áreas livres do parque e à preservação da memória da antiga Casa de Detenção, de modo que uma de suas muralhas foi mantida e é aberta à visitação do público. Nos anos seguintes, após determinadas etapas de expansão do parque, é implantada a Escola Técnica Parque da Juventude e a Biblioteca de São Paulo, trazendo à área uma maior multiplicidade funcional, de usos e ocupação.

É bastante notável a valorização imobiliária ocorrida em consequência do projeto de demolição da Casa de Detenção e da implantação de equipamentos públicos, sendo essa área bastante próxima, também, do centro da cidade. A possibilidade de absorção de parte dessa valorização para melhorias voltadas diretamente ao próprio perímetro onde ela ocorre despertou o interesse pelo desenvolvimento de estudos sobre uma Operação Urbana referente a essas áreas. Em 2001, sob coordenação do Arquiteto José Geraldo Martins de Oliveira, são iniciados os estudos sobre perímetro, potencial e obras urbanísticas da Operação Urbana Carandiru - Vila Maria.

A área compreendida pela Operação é de 1752 hectares. Dentre seus principais motores há destaque para a concentração de equipamentos de caráter metropolitano de intensa atividade, como o complexo comercial Center Norte, o Campo de Marte e o Terminal Rodoviário do Tietê; a subutilização de grande parte da infra-estrutura utilizada, de porte bastante considerável; a grande disponibilidade de áreas livres públicas.

Dentre as intervenções estruturais previstas no projeto da Operação Urbana Carandiru - Vila Maria é válido destacar a implantação do Parque Linear dos Carajás. O Parque Domingos Luís, situado à margem direita do Carajás, já na área de seu vale, seria conectado ao Parque da Juventude por meio do prolongamento de sua faixa verde, de modo a criar um único e extenso parque linear. São necessárias, segundo o projeto, poucas desapropriações para a implantação do Parque Linear dos Carajás.

Segundo o arquiteto José Geraldo de Oliveira, a situação atual da Operação Urbana Carandiru - Vila Maria é, todavia, de estagnação. Embora já tenham sido realizados os estudos de impacto ambiental e do interesse por parte da própria prefeitura e secretaria do turismo pelo desenvolvimento dos diversos equipamentos de caráter

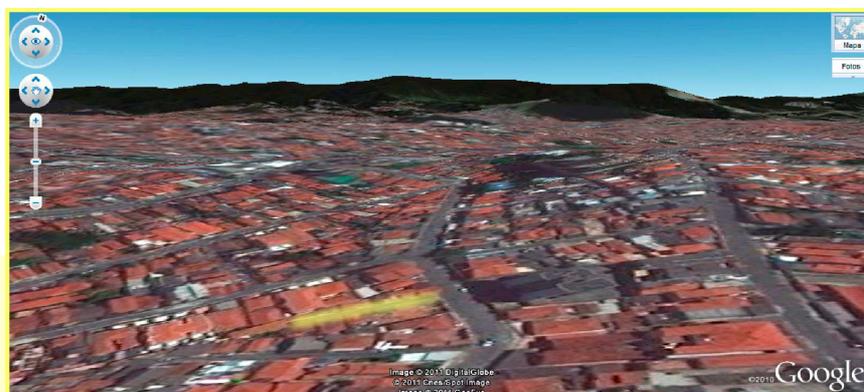
metropolitano presentes na área, a Operação Urbana continua paralisada em seu caderno de projetos.

Identificação e descrição de vestígios

1. Travessa Simone de Beauvoir

A Travessa Simone de Beauvoir possui implantação sobreposta a uma linha de drenagem. Nos levantamentos de 1930, no entanto, essa área permanecia livre, sem qualquer sobreposição à linha de drenagem.

Localizada no limite Nordeste da bacia do Carajás, a área em destaque se insere no contexto de várias nascentes dos cursos d'água contribuintes do Carajás, o que justifica a existência dos vestígios a serem descritos a seguir.



Vista aérea do entorno montada a partir de imagens de satélite. A área destacada em amarelo corresponde à Travessa Simone de Beauvoir. Sua sobreposição à linha de drenagem se torna evidente por meio dessa vista. (fonte da imagem: Google Earth – Imagens de Satélite editadas em 05 de julho de 2011)



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

Para quem caminha pela Rua Borges em direção ao bairro de Santana, do lado direito, é quase imperceptível a entrada da Travessa Simone de Beauvoir. De um lado e de outro dessa, o predomínio de laterais de lotes que dão frente à Rua Borges dão à viela certo aspecto de beco.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

Mais adiante, no entanto, a presença de antigas construções voltadas à viela evidencia que sua implantação e a ocupação da área ocorreram ainda na primeira metade do século passado.

Conforme se aproxima o fundo da viela, o muro de fundo do lote que determina o fim da travessa é precedido por diversas bocas de lobo da galeria de águas pluviais e esgoto.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

O aspecto de beco do fundo da Travessa Simone de Beauvoir associa-se ao constante ruído de água vindo das estranhas e numerosas bocas de lobo. É necessário salientar que a área sobreposta por essa viela corresponde a uma linha de drenagem, não havendo, na planta de 1930, a presença de um curso d'água exatamente nesse local. Entretanto, é grande o número de nascentes no entorno, o que faz desse caso um vestígio do processo de canalização dos diversos cursos d'água nessa área.

2. Rua Estela Fidalgo e entorno

A extremidade leste da Rua Estela Fidalgo apresenta uma ruptura com a tipologia predominante no restante de sua extensão. Isso ocorre em decorrência da sobreposição dessa parte da via a um curso d'água, visível na planta de 1930.

A área destacada abrange uma colina de declividade bastante acentuada, na qual foi implantada duas grandes escadaria, correspondentes à Travessa Salvador Carvalho de Amaral Gurgel e à Rua Padre Agostinho de Matos. A forma do relevo condicionou diretamente, desse modo, a maneira como se consolidou a urbanização da área.



Vista aérea do entorno montada a partir de imagens de satélite

A área destacada em amarelo corresponde à extremidade leste da Rua Estela Fidalgo.

Perpendicular a esta, a grande escadaria da Travessa Salvador Carvalho de Amaral Gurgel, também destacada, revela, nessa vista, a acentuada declividade da referida colina.

(fonte da imagem: Google Earth – Imagens de Satélite editadas em 05 de julho de 2011)

A vista do início da escadaria existente na Travessa Salvador Carvalho de Amaral Gurgel é reveladora de peculiares soluções de infra-estrutura empregadas no local. O pavimento da via é de argamassa (não é possível o tráfego de automóveis nesse trecho) e é grande a presença de tampas de inspeção do sistema de galerias de águas pluviais. Degraus

inclinados, improvisadamente colocados um pouco acima dos dutos, sobrepõem-se à íngreme linha de drenagem, permitindo o acesso dos moradores às ruas mais elevadas do bairro.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

Virando-se à direita após a descida da peculiar escadaria, tem-se a visão de um estreito corredor em leve declive. Do lado esquerdo tem-se o fundo de alguns lotes de dimensões bastante pequenas e formas irregulares. Nesses, pequenas casas térreas ou assobradadas foram construídas sem recuos laterais, abrindo, em alguns casos, seus fundos ao estreito corredor.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

Avançando alguns metros pela via de pouco mais de 1 metro de largura, tem-se do lado direito uma faixa de barranco parcialmente impermeabilizada por uma fina camada de concreto. Ao longo do corredor são várias as tampas de inspeção das galerias pluviais, das quais é nítido o constante som das águas.

Ao fim do peculiar corredor, o percurso em declive segue na Rua Estela Fidalgo. A junção desta com o estreito corredor descrito se dá por meio de um estranho entroncamento de dutos que saem do terreno em talude logo em frente a bueiros de maior abertura e capacidade de vazão.



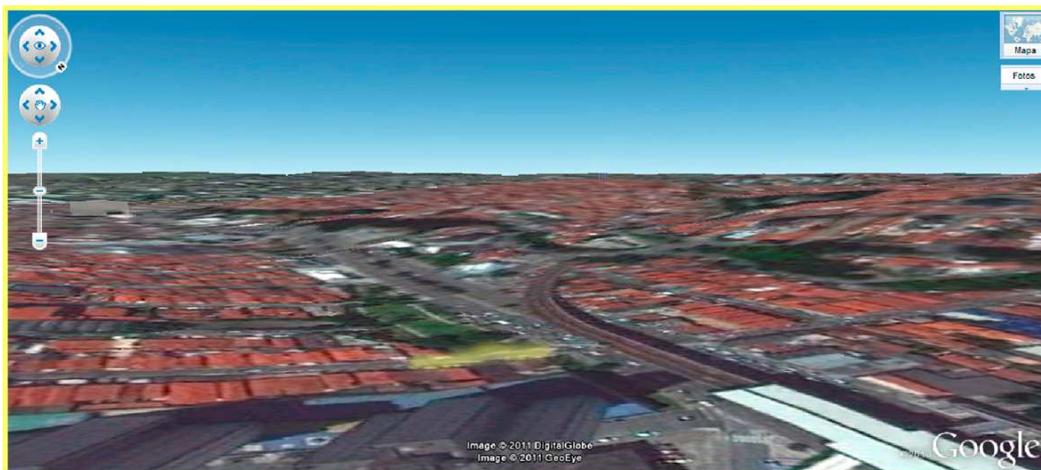
(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

O terreno, que, desde a escadaria na Travessa Salvador Carvalho de Amaral Gurgel, vem apresentando declividades cada vez mais suaves, torna-se quase plano. O traçado da Rua Estela Fidalgo, todavia, sobrepõe-se ao trajeto de descida das águas pluviais encerradas nas galerias, coincidindo com o trajeto que, nos levantamentos de 1930, pertencia a um dos contribuintes do Carajás.

3. Rua Tomé Portes

Ao nível do fundo do vale do Córrego Carajás, bem em frente à atual estação Parada Inglesa do metrô, situa-se a Rua Tomé Portes, a qual serve de ligação entre a Avenida Luís Dummont Villares e a Avenida General Ataliba Leonel. Na Rua Tomé Portes, em primeiro lugar, é curioso notar como todos os lotes do entorno dão frente a essa

própria rua ou à Avenida General Ataliba Leonel. Não há lotes em sua esquina com a Avenida L. D. Villares, onde uma alongada praça margeia a calçada da avenida.



Vista aérea do entorno montada a partir de imagens de satélite
(fonte da imagem: Google Earth – Imagens de Satélite editadas em 05 de julho de 2011)

Além disso, um antigo peitoril de ponte em concreto armado permanece na esquina, logo acima de largos bueiros, nos quais é possível ouvir e enxergar as águas do córrego do Carajás, que até 1979 corriam livres pelo trajeto da larga avenida. O caráter de *ponte* que a Rua Tomé Portes possuía, assim, até a canalização desse curso d'água, permitindo a ligação entre os bairros de Parada Inglesa e Jardim São Paulo, também fora, desse modo, dissimulado por conta do processo de urbanização e adensamento da região.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

4. Beco Rua do Tramway

Já na margem direita do córrego Carajás, poucas quadras a sul da Rua Monte Belo, é observada outra peculiaridade no tecido urbano. Na Rua do Tramway – cujo traçado coincide com o da antiga ferrovia – um grande eucalipto se destaca entre pequenas residências, se colocando a frente de uma estreita via.

Apresentando um sensível declive em direção ao vale do Carajás, possui singularidades que a diferenciam dos demais casos analisados.



Vista aérea do entorno montada a partir de imagens de satélite
(fonte da imagem: Google Earth – Imagens de Satélite editadas em 05 de julho de 2011)

Em primeiro lugar, há, nesse beco, exclusivamente, fundos de lotes de diferentes dimensões, o que gera uma grande irregularidade com relação a qualquer tipo de alinhamento que poderia ali existir.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

Ainda que alguns lotes tenham se aberto, irregularmente, ao beco, é bastante claro que, na época em que ocorreram os loteamentos e a construção das edificações isso não seria possível. Isso porque, nos levantamentos de 1930, época em que ainda estava em funcionamento os ramais do Tramway da Cantareira, havia, entre uma quadra e outra, um estreito curso d'água.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

No levantamento Vasp Cruzeiro, de 1954, todavia, já não é mais visível esse curso d'água. Avançando pelo beco, que se torna cada vez mais estreito conforme se afasta da Rua do Tramway, toma-se conhecimento de que ele, de fato, não oferece acesso a outra via. Porém, bem em frente à parede de fundo de um lote, há uma cerca de concreto e duas largas tampas de bueiro.



(Arthur Cabral – 24 de julho de 2011)

O estreito contribuinte do Carajás, sem nome, observado na planta de 1930, segue canalizado sob esse beco e sob as quadras seguintes – de construção posterior à sua canalização – mas ainda é, assim, claramente audível no fundo do beco da Rua do Tramway.

Desse modo, seja nas lembranças daqueles que um dia viram os cursos d'água correrem livremente na paisagem que, pouco a pouco, urbanizava-se, seja nas entrelinhas da malha urbana, onde entre um beco e outro é possível não apenas ouvir o ruído das águas como notar seu curso canalizado, são indissociáveis da paisagem urbana os índices de elementos naturais sobrepujados. A detecção e identificação de tais índices devem ser entendidas, assim, como tentativa de recuperação da identidade paisagística local, tendo em vista a percepção de elementos da paisagem que, na visão cotidiana do espaço urbano, não são assimilados.

Referências Bibliográficas

AB'SÁBER, Aziz. *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*. São Paulo: Ateliê editorial, 2007.

AZEVEDO, Aroldo de. *A cidade de São Paulo – estudos de geografia urbana*. São Paulo: Editora Nacional, 1958.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

DARDEL, Eric. *L'Homme et La Terre – Nature de La réalité géographique*. Paris: Presses Universitaires de France, 1952. Tradução do francês para o português: Vladimir Bartalini.

JORGE, Janes. *Tietê, o rio que a cidade perdeu – São Paulo, 1890 - 1940*. São Paulo: Alameda: FAPESP, 2006.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.

MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade à metrópole)*. São Paulo: Difusão Europeia do livro, 1970.

PRADO JÚNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

SANT'ANNA, Denise Bernuzzi de. *Cidade das águas – usos de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901)*. São Paulo: Editora Senac de São Paulo, 2007.

SINGER, Paul Israel. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 1975.

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. *Bairro de Santana*. São Paulo: Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1970.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.