

3 | ARTIGOS

Vladimir Bartalini

b

REJOS, VIELAS, ESCADAS:
UM BAIRRO-JARDIM e
SUAS ÁGUAS

026

pós-

RESUMO

O artigo versa sobre as feições paisagísticas associadas à presença da água no Jardim Felicidade, um bairro-jardim projetado pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira, no início da década de 1960, na margem direita do ribeirão Pirituba, São Paulo. Os espaços livres relacionados à presença da água, os dispositivos projetados para seu escoamento, as posteriores ocultações de córregos e drenagens de brejos são o foco de interesse deste estudo.

PALAVRAS-CHAVE

Água e paisagem. Bairros-jardins. Córregos ocultos. Espaços livres públicos.

CHARCOS, CALLEJONES, ESCALERAS:
UN BARRIO JARDÍN Y SUS AGUAS

pós- | 027

RESUMEN

Este artículo trata de los rasgos paisajísticos asociados al agua en el Jardim Felicidade, un barrio jardín proyectado por Jorge de Macedo Vieira, a comienzos de la década de 1960, junto al margen izquierdo del Río Pirituba, São Paulo. Los espacios libres relacionados con la presencia del agua, los dispositivos proyectados para le dar salida, las posteriores ocultaciones de los arroyos y el drenaje de los charcos son los focos de interés de este estudio.

PALABRAS CLAVE

Agua y paisaje. Barrio jardín. Arroyos ocultos. Espacios libres públicos.

SWAMPS, LANES, STAIRCASES:
A GARDEN NEIGHBORHOOD AND
ITS WATERS

ABSTRACT

This paper discusses landscape features associated with water in Jardim Felicidade, a garden neighborhood designed by Jorge de Macedo Vieira in the early 1960s, located on the right bank of the Pirituba Stream in São Paulo. Open spaces related to the water, devices designed for draining it away, the later elimination of water courses and the drainage of swamps are the focuses of this study.

KEY WORDS

Water and landscape. Garden neighborhoods. Hidden streams. Public open spaces.

NOTA INTRODUTÓRIA

A muitos, este artigo poderá parecer aborrecidamente descritivo. Daí a necessidade desta breve nota. Nele se estará lidando com o apagamento da matéria e com o apagamento da memória da matéria. O fato, de tão comum, nem chama a atenção, e, no caso, ele ocorre em um lugar que só não é mais trivial porque envolve um bairro-jardim projetado pelo urbanista Jorge de Macedo Vieira. Assuntos e espaços pouco estudados e divulgados precisam, em um primeiro momento, ser descritos, até mesmo para situá-los. Procura-se, porém, logo em seguida, fazer a descrição evoluir para narrativas, em que as vozes do autor e dos depoentes misturam-se.

Também se requer, nos artigos publicados em revistas acadêmicas, explicitar o método, mesmo quando a vontade do autor é a de não imprimir-lhes um teor “científico”, em sentido estrito. Para atender a esse quesito, mas evitando aparentar afetação, ademais insustentável, assume-se que o norte do texto se encontra nos estudos de Ecléa Bosi sobre a memória social – *Memória e sociedade. Lembrança de velhos* (1979) e *O tempo vivo da memória* (2003) –, bem como nos ensaios sobre a imaginação da matéria, escritos por Gaston Bachelard – notadamente *A água e os sonhos* (1942). Sabe-se o quanto Ecléa Bosi se apoia no Bergson – de *Matéria e memória* (1939) –, e também que Bachelard, em *A poética do espaço* (1957), expressa diferenças com Bergson a esse respeito. Assim, se os pensamentos desses autores coabitam e permeiam o presente texto, isso se deve à sua adoção meramente como fontes inspiradoras. Nessa condição, não são incompatíveis; ao contrário, alimentam-se mutuamente. Por tal pretensão, espera-se que a recorrência a eles seja julgada, e não pelo crivo da ortodoxia metodológica.

¹ RUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1954. p. 571.

URBANIZAÇÃO DO VALE DO PIRITUBA

O bairro paulistano Jardim Felicidade, foco deste artigo, deriva do parcelamento, aprovado entre 1960 e 1962, de duas glebas situadas na encosta ocidental do ribeirão Pirituba, na altura da estação Pirituba da então denominada Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

A ocupação dessas terras, porém, remonta aos fins do século 18, quando o coronel Anastácio de Freitas Trancoso formou a fazenda Anastácio, servida pelo caminho que ligava São Paulo a Goiás. Quando de sua visita a São Paulo, entre 1836 e 1840, o reverendo Daniel Kidder se refere a essa propriedade, com sua plantação de chá¹.

Posteriormente, em 1856, já vigorando a Lei n. 601 (Lei de Terras, de 1850), a fazenda foi adquirida pelo brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar. Tratava-se de domínio de grande extensão, pois dele derivaram vários dos bairros que hoje formam o distrito de Pirituba.

O fato mais relevante que conduziu às transformações futuras da região foi a inauguração da estação de trem, em 1885. Embora ainda bastante isolado e com caráter eminentemente rural, esse setor da cidade passou a receber suas primeiras indústrias, atraídas pela ferrovia, já no final do século 19.

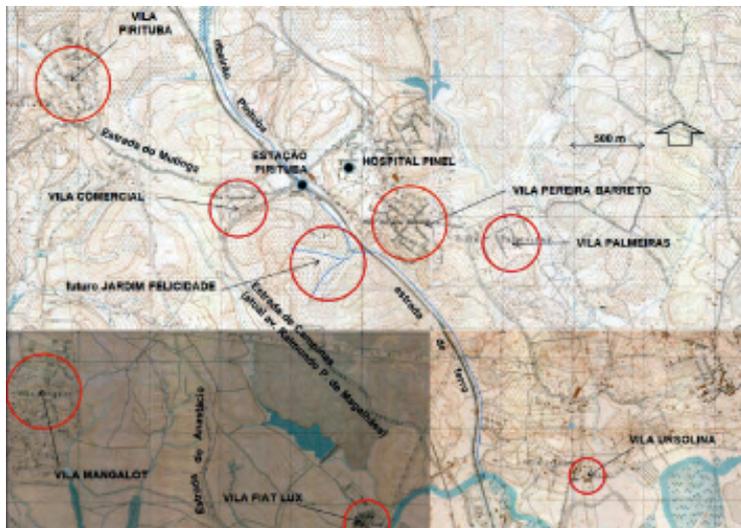
As grandes propriedades rurais começaram a ser retalhadas. Em 1917, os herdeiros da fazenda do brigadeiro Tobias de Aguiar venderam-na à Companhia Armour do Brasil, que, de início, utilizou-a, principalmente, para a criação de gado de corte. Porém, com o aumento da pressão pela urbanização, várias partes da fazenda foram mais tarde vendidas, para a realização de empreendimentos imobiliários.

Outra fazenda matriz de futuros bairros urbanos nessas paragens foi a do médico e cafeicultor Luiz Pereira Barreto. Na década de 1920, após a morte do proprietário, suas terras foram alienadas, dando origem a diversos loteamentos, entre eles a Vila Pereira Barreto, ao lado da estação Pirituba. Foi ainda em terreno pertencente à antiga fazenda de Pereira Barreto que se instalou, em 1922, o Hospital Psiquiátrico Pinel, também nas proximidades da estação.

Embora situados a pouco mais de dez quilômetros da praça da Sé, os bairros da região de Pirituba mantiveram-se isolados por muito tempo, assim como tantos outros ao norte do Tietê. Afora a presença do rio, com sua planície de inundação mais ou menos larga, limitando as ligações com o sul aos poucos pontos de travessia, contribuiu muito, para a segregação, a topografia acidentada em que se estabeleceram esses loteamentos, marcada por colinas e córregos encaixados entre elas. Em uma descrição geográfica dos “bairros setentrionais de além-Tietê”, lê-se:

A região em que se assentam tais bairros caracteriza-se por um relevo bastante movimentado, sobretudo porque em parte se encontra fora dos limites da bacia sedimentar de São Paulo, mas também porque os cursos de água têm suas cabeceiras relativamente próximas de seu nível de base, de que resulta uma ativa e mais violenta ação erosiva (AZEVEDO, 1958, p. 211).

Figura 1: Urbanização da região de Pirituba, conforme levantamento Sara Brasil de 1930. Fonte: Sara Brasil, adaptada pelo autor



O mesmo estudo atribui ao isolamento causado por esses fatores “a lentidão com que se processou a urbanização ali”, bem como o preço mais baixo dos terrenos, atraindo a “população operária e de classe média” (AZEVEDO, 1958, p. 207). Porém, já em fins da década de 1950, na época da publicação do referido estudo, verificava-se o fenômeno de união dos bairros uns aos outros, em virtude de algumas melhorias nas vias de comunicação.

Os levantamentos mais detalhados elaborados pela empresa Sara Brasil, em 1930, e pela Vasp-Cruzeiro, entre 1952 e 1959, permitem acompanhar a transformação da região em que se insere o bairro Jardim Felicidade.

Quase meio século depois da inauguração da estação Pirituba,

apesar dos impulsos daí decorrentes – divisão e venda de propriedades, abertura de loteamentos, instalação de algumas fábricas –, a paisagem da região ainda conservava traços rurais ou suburbanos. As “vilas” assinaladas no *Mappa topographico do município de São Paulo*, realizado pela empresa Sara Brasil, mais ou menos próximas à estação, estão arruadas, mas são poucas as casas ali construídas, e muitos os terrenos desocupados. Predominam, como pano de fundo do mapa, as representações de matas e capoeiras, e chega a chamar a atenção a quantidade de lagoas e brejos. As vias principais de acesso são denominadas “estradas” – de Campinas, do Anastácio, do Mutinga – reafirmando a dominante não urbana.

Passadas pouco mais de duas décadas, nota-se a expansão da área urbanizada e o adensamento da ocupação do solo, a leste da estação e da estrada de ferro, onde se consolidou o centro de Pirituba, com seu comércio e serviços. Também a Vila Comercial, loteamento já existente no levantamento de 1930, a oeste da estação, adensou-se, embora limitada ao ângulo de intersecção das estradas de Campinas e do Mutinga.

JARDIM FELICIDADE

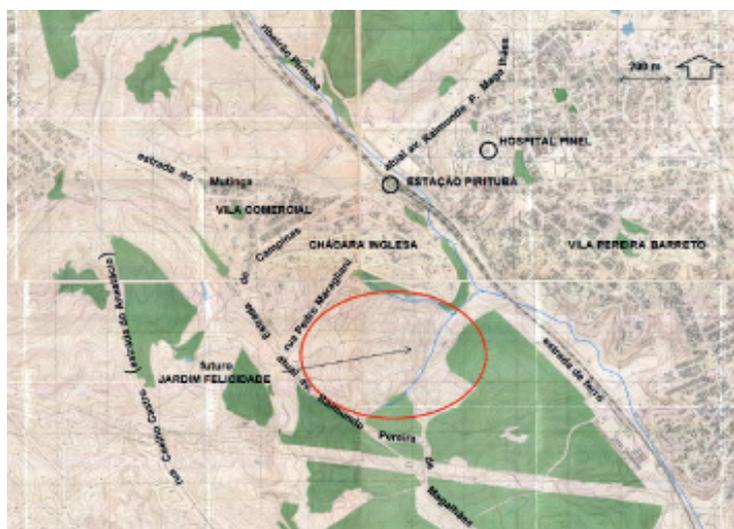
Vizinho à Vila Comercial, dela separado pela Estrada de Campinas (atual avenida Raimundo Pereira de Magalhães), e delimitado pela estrada de ferro e pela rua Pedro Maragliani, já figurava, no levantamento Vasp-Cruzeiro, dos anos 50, o loteamento Chácara Inglesa, ao lado do qual cerca de uma década mais tarde seria implantado o Jardim Felicidade, em terras que a Companhia Armour do Brasil vendera à Companhia Fazenda Belém S. A.

Uma aproximação maior da área de interesse permite observar que o desenho do arruamento da Chácara Inglesa, na época ainda pouco ocupada, seguiu alguns dos princípios de urbanismo introduzidos em São Paulo pela Companhia City, quais sejam, a consideração das características topográficas originais e a preservação das linhas naturais de drenagem, do que resultaram ruas sinuosas, quadras irregulares e áreas verdes apoiadas nas formas gerais do relevo.

Os próprios limites da Chácara Inglesa obedeceram a essa lógica, tanto no quadrante sul, adjacente ao futuro Jardim Felicidade, quanto a nordeste. De fato, a rua Pedro Maragliani corresponde a um divisor de águas, e a rua Dom Érico Ferrari é paralela a um fundo de vale, ao passo que a borda nordeste é constituída pelo ribeirão Pirituba, paralelo à ferrovia.

O projeto do Jardim Felicidade deu continuidade ao traçado da Chácara Inglesa, seguindo, portanto,

Figura 2: Urbanização em torno do Jardim Felicidade, conforme levantamento Vasp-Cruzeiro – 1952-1959
Fonte: Vasp-Cruzeiro



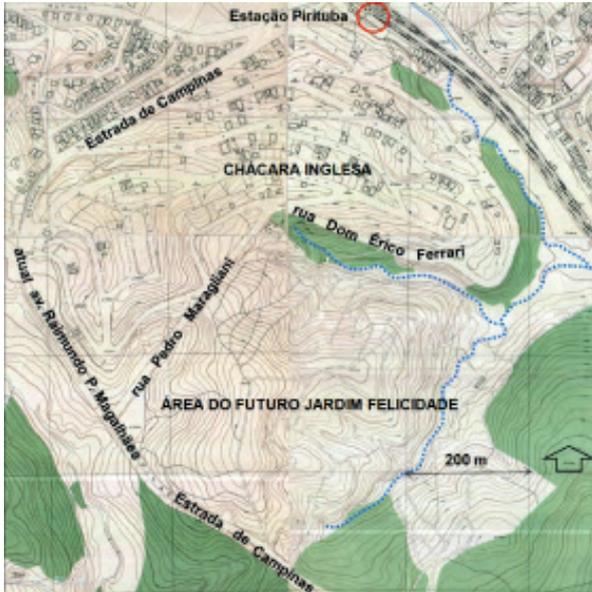


Figura 3: Chácara Inglesa e área do futuro Jardim Felicidade – Levantamento Vasp-Cruzeiro – 1952-1959
Fonte: Vasp-Cruzeiro



Figura 4: Planta de situação das glebas que compõem o Jardim Felicidade
Fonte: Sehab-Case/PMSP



Figura 5: Planta do projeto de arruamento e loteamento da Gleba 1, de 18/08/1960, compreendida entre a então denominada Estrada Velha de Campinas (atual avenida Raimundo Pereira de Magalhães), a rua Pedro Maragliani, o córrego de divisa com a Chácara Inglesa e o córrego de divisa com a Gleba 2 do Jardim Felicidade, ainda de propriedade da Companhia Armour.
Fonte: Sehab-Case/PMSP



Figura 6: Planta do projeto de arruamento e loteamento da Gleba 2, de 22/02/1961
Fonte: Sehab-Case/PMSP

Figura 7: Planta de arruamento e loteamento das Glebas 1 e 2
Fonte: Sehab-Case – montagem de Luis Fernando Zangari



² Sobre Jorge de Macedo Vieira, ver: KAWAI, Célia Seri. *Os loteamentos de traçado orgânico realizados no município de São Paulo na primeira metade do século 20*. Dissertação (Mestrado, Departamento de Geografia da FFLCH-USP) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000; PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. *O urbanismo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira*, 1999. Catálogo de exposição.

em linhas gerais, os preceitos dos loteamentos da Companhia City, até porque seu projetista, o engenheiro Jorge de Macedo Vieira, ingressara naquela Companhia como estagiário, em 1917, enquanto cursava o último ano de engenharia na Escola Politécnica, e nela permaneceu até 1919².

O Jardim Felicidade foi projetado em duas etapas, correspondentes às duas glebas que o compõem. À época do projeto, a Gleba 1 já era de propriedade da Imobiliária Vieira, da qual o projetista era sócio, enquanto a Gleba 2 ainda pertencia à Companhia Armour, conforme consta da planta de arruamento e loteamento da Gleba 1, de 18 de agosto de 1960.

A preocupação do projetista com as formas do relevo e o consequente escoamento das águas manifestou-se não só na concentração dos espaços livres de ambos os arruamentos ao longo dos córregos, como também na disposição de diversas vielas perpendiculares às curvas de nível, de modo a conduzir as águas a seu destino final. Algumas dessas vielas ganham largura suficiente para serem incorporadas no cômputo das áreas verdes do loteamento.

Juntando-se os desenhos das duas glebas, pode-se perceber com nitidez como, da constância dos princípios seguidos nas duas áreas contíguas, resultou um espaço livre contínuo, associado aos vales dos córregos.

RESSECÇÕES, RESSECAÇÕES E ATULHAMENTOS

As intenções contidas nos projetos dos loteamentos, no referente às águas e às áreas verdes a elas associadas, não tiveram, no entanto, uma realização plena. Algumas decisões posteriores, tomadas pela própria municipalidade, levaram à fragmentação dos 4,7 hectares de área verde, inicialmente propostos como um único espaço. À abertura da rua da Ligação, unindo as ruas Laudelino Vieira de Campos, Padre Guido Del Toro e Dom Érico Ferrari, seguiu-se a apropriação de parte considerável daquele espaço livre de arruamento, para abrigar setores da então administração regional (hoje subprefeitura) de Pirituba, notadamente as unidades de Parques e Jardins, de Transportes Internos e de Armazenamento de Obras. Outros usos institucionais também foram acomodados ali, como a Unidade Básica de Saúde da Vila Inglesa e a Escola Municipal de Educação Infantil Jardim Felicidade.

A área onde hoje se situa o Parque Municipal Jardim Felicidade cobre 2,8 hectares localizados na metade superior do vale de divisa das Glebas 1 e 2, que seriam unidas pelo espaço livre contínuo. O parque é contornado pelas ruas Padre Guido Del Toro, Dino Pinto dos Santos e Laudelino Vieira de Campos, e pelas ruas abertas posteriormente: a da Ligação, ao norte, já mencionada, que une as ruas Laudelino Vieira de Campos e Padre Guido Del Toro; outra mais curta, contornando a cabeceira do córrego, juntando a Padre Guido Del Toro à Dino Pinto dos Santos.

Essa porção que “sobrou” do espaço livre original só recebeu tratamento condizente no início dos anos 90. Antes disso, era local de lançamento de entulho, autorizado pela prefeitura, quando não utilizado por ela mesma com esse fim. Para tanto, o córrego foi tubulado, e o relevo aplainado à custa do material de enchimento, perdendo-se, assim, a forma típica do vale.



Figura 8: Parque Jardim Felicidade, na parte mais íngreme do vale, que permaneceu desocupada
Fonte: Autor



Figuras 9 e 10: Pequenos represamentos de água, nas Unidades de Parques e Jardins e de Armazenamento de Obras da Subprefeitura de Pitrituba, são o que restou do brejo que se estendia nos baixios do loteamento Jardim Felicidade
Fotos: Autor



Figura 11: Retalhamento do espaço livre de arruamento proposto no projeto original do Jardim Felicidade
Notas: As linhas pontilhadas correspondem ao traçado dos córregos enterrados. As setas numeradas indicam os pontos de tomada das fotos de 1 a 18, expostas a seguir
Fonte: Autor



1. Córrego a céu aberto em área verde situada entre ruas Júlio Nicolau, Padre Guido del Toro e Dom Érico Petzani 2. Aberto sobre o córrego, a jusante, na mesma área verde 3. Córrego canalizado atravessa rua entre a área verde e o terreno da Unidade de Parques e Jardins 4. Nascentes formam pequena lagoa no terreno da Unidade de Parques e Jardins 5. Canaleta para escoamento das águas na Unidade de Parques e Jardins 6. Aberturas no muro de divisa entre as Unidades de Parques e Jardins e do Transportes Internos, para extravasar as águas das enchentes



Figura 12: Córrego da Chácara Inglesa em espaço público e no interior da Unidade de Parques e Jardins
Fotos: Autor



7. Lago formado pelo córrego que atravessa o parque Jardim Felicidade 8. O córrego, a jusante do lago, sob a Rua da Ligação 9 e 10. O córrego adentra o terreno da Unidade de Transportes Internos 11. Encontro dos dois córregos no interior do terreno da Unidade de Transportes Internos 12. Tampa da caixa de inspeção e o único marco do encontro dos córregos



Figura 13: Córrego do Jardim Felicidade a jusante do lago do parque e no interior da Unidade de Transportes Internos
Fotos: Autor



13. Pequena lagoa de aforamento de água aos pés de matações no terreno ocupado pela Unidade de Armazenamento de Obras 14. Escoamento superficial permanente na área do antigo brejo 15. Degraus para evitar que as águas das enchentes invadam os edifícios da Unidade de Armazenamento 16. Tampa da caixa de inspeção da galeria, encoberta por areia, marca o trajeto do córrego no terreno da Unidade de Armazenamento 17. Bocas de lobo na rua Laudelino Vieira de Campos sinalizam encontro dos córregos 18. Galeria do córrego Pirituba na rua Camarões, a oeste da estrada de ferro



Figura 14: Trecho do córrego no interior da Unidade de Armazenamento de Obras
Fotos: Autor

Segundo depoimentos de antigos funcionários da subprefeitura de Pirituba, que trabalham há décadas nas Unidades de Transportes Internos e de Armazenamento de Obras e que conheceram o lugar antes das intervenções deformadoras, foi por iniciativa de um engenheiro de nome Kiyoshi, da então administração regional de Pirituba, que o pequeno lago hoje existente no parque se constituiu. Estima-se que isso teria ocorrido nos anos 80, antes, portanto, de a área se tornar parque.

Relatam também que, “há muito tempo”, os terrenos onde estão instaladas as Unidades de Transportes Internos e de Armazenamento de Obras eram brejosos, piscosos e frequentados por aves acostumadas a esses ambientes. Chegaram a usufruí-los nas horas de ócio; presenciaram sua drenagem e aterramento, a extinção de sua natureza de brejo; alguns até trabalharam nas obras de ressecamento. Contudo, conservam na memória as linhas por onde a água corria, os contornos da área encharcada, e em seus relatos confundem-se o prazer atualizado do tempo de folga ali vivido e uma espécie de orgulho por poderem apontar, naquele aterrado, um resultado para o qual contribuíram com seu trabalho. Uma pequena lagoa, confinada entre os muros e mourões da Unidade de Armazenamento de Obras, é a prova mais notável da base material de suas lembranças, com outra situada na vizinha Unidade de Parques e Jardins. Afora essas precárias evidências, quando não revigorada pela imaginação, a água se reapresenta na insurgência insignificante, no minguido filete de escoamento, ou, mais violenta, na inundações dos pátios e galpões de serviços.

Há questão de dez anos, ou seja, por volta de 2000, as desfigurações atingiram o outro córrego, o que faz divisa com a Chácara Inglesa: seu vale foi aterrado, para a construção de uma quadra de esportes e pistas de *jogging*.

Atualmente, a forma mais pública e explícita da presença da água no Jardim Felicidade é o lago na extremidade do parque, mas uma cerca de alambrado impede a aproximação até suas margens. As pequenas lagoas situadas nas Unidades de Parques e Jardins e de Armazenamento de Obras sequer são visualmente acessíveis ao público; é preciso pedir licença para entrar nos terrenos e chegar perto delas.

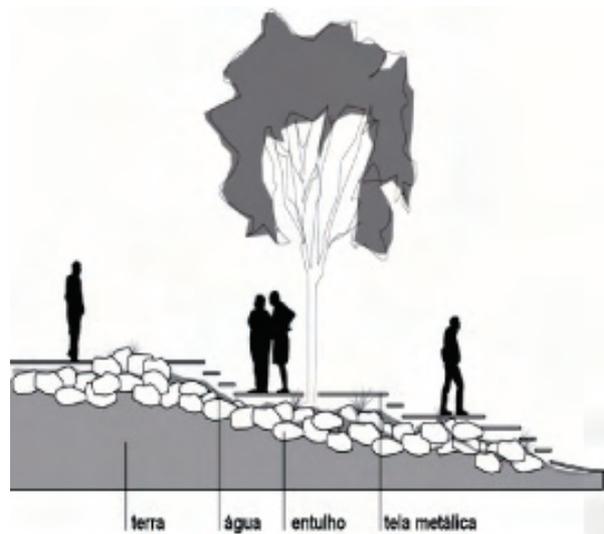
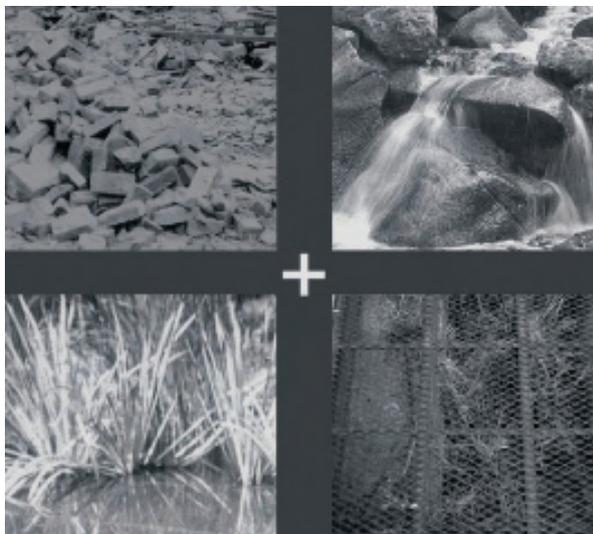


Figuras 15 a 18: Vuelas e escadas do Jardim Felicidade
Fotos: Autor



Figura 19: Entulho + água + vegetação + tela metálica
Foto: Autor

Figura 20: Corte esquemático da escadaria
Desenho: Aline Silva Santos



POSSIBILIDADES

Os vales, os cursos d'água e os brejos foram aplainados, tubulados, drenados. Nas chuvas fortes, porém, a água, aos jorros, apodera-se das muitas vielas e escadarias do bairro, previstas no projeto para esse fim e, ao mesmo tempo, para servir à circulação de pedestres.

Embora não sejam linhas de drenagem natural, como são os córregos ao longo dos quais foi concebido o *continuum* dos espaços livres, as vielas e escadarias do projeto de Macedo Vieira fazem parte da rede hídrica, pois, ao direcionarem a água das chuvas, alimentam os córregos. Esses espaços não precisariam ficar limitados à sua mera funcionalidade, aliás restringida, quando das enxurradas porque, então, a passagem de pedestres é impossibilitada.

Abre-se aí uma possibilidade de potencializar o fenômeno da queda d'água, pela intervenção nas vielas e escadarias, combinando quatro elementos: 1) o entulho resultante da demolição dos pisos; 2) a água; 3) plantas que vegetam em locais rochosos e úmidos; 4) telas metálicas resistentes à passagem de pedestres.

Tornar desfrutável o jorro violento e estrondoso da água poderia alçar o fenômeno a uma dimensão estética hoje ausente. Um primeiro passo seria remover a pavimentação. Porém, ainda que houvesse nisto um ganho simbólico, haveria também prejuízos na prática: a exposição do solo em terreno declivoso e a erosão daí resultante. Destruir o pavimento mantendo o entulho *in loco* traria a vantagem de desencadear efeitos que se reforçariam mutuamente: ao mesmo tempo em que se exploraria a carga expressiva dos escombros, também se protegeria o solo, a água não escoaria veloz e diretamente, mas sim aos saltos e serpenteante, entre os obstáculos e a vegetação ruderal fixada nos entremeios. As telas metálicas, que seriam as bases dos degraus e patamares, lançadas sobre, ao lado, ou entre os blocos de entulho, possibilitariam a passagem e a permanência das pessoas, mesmo durante as chuvas e, mais importante, por serem vazadas, exporiam o fluir da torrente aos seus pés. A descida temporária, efêmera, mas impactante, da água pela encosta, em busca do vale, ganharia um registro capaz de ultrapassar as considerações baseadas somente nas conveniências e inconveniências de ordem funcional.

No interior do parque, seria possível igualmente intervir, mas já para revelar o córrego. Alguns caminhos e as tampas das caixas de inspeção denunciam o trajeto da tubulação que o aprisiona.

Figuras 21 e 22: Caminho no interior do parque e caixa de inspeção da tubulação do córrego
Fotos: Autor





Figura 23: Caminho do córrego no interior do parque
Foto: Autor

Aqui também os restos da demolição das caixas e tubos poderiam estar presentes, marcando, protegendo e permitindo a aproximação até as margens do córrego revelado.

Ainda que não se interfira, em um primeiro momento, no sentido de abrir ao público e dar expressão adequada à vargem típica que se forma no encontro dos córregos, transformada nos pátios impermeáveis utilizados pelas Unidades de Transportes Internos e de Armazenamento de Obras da Subprefeitura, o curso d'água ainda pode ser explicitado no trecho final da rua Laudelino Vieira de Campos. A rua ali é larga e sem saída para veículos; as casas estão todas alinhadas ao longo do lado par; do outro lado, só existem os muros das duas unidades da subprefeitura, com um único portão de acesso à Unidade de Armazenamento de Obras, e o imóvel, também da prefeitura, usado como casa do zelador. As medidas, nesse caso, compreenderiam: 1) a redução da largura da via, com a remoção do asfalto ao longo dos muros das unidades da subprefeitura, mantendo o acesso às casas pela pista remanescente; 2) a exumação do córrego e o tratamento de suas margens, em um convite à aproximação das pessoas; 3) a construção do acesso à área hoje ainda usada para armazenamento de materiais.

Quando se imagina ter chegado ao fim, sem saída, da rua Laudelino Vieira de Campos, arrematado por uma pequena área verde, descobre-se, com surpresa, um caminho para pedestres: é a rua Camarões, antiga rua da Estação, que marca a divisa da Unidade de Armazenamento de Obras, e do próprio loteamento, com a área da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Sob ela está tubulado um braço do ribeirão Pirituba. Os funcionários mais antigos da Unidade se lembram da água do ribeirão correndo a céu aberto pelo atual leito da via, indicando o limite da área urbanizada. Os ares de confins permanecem: uma rua estreita, de terra, encalacrada entre muros. Por ela se chega, depois de uns setecentos metros para o norte, à estação Pirituba, onde se dá a travessia segura para o lado de lá da estrada de ferro, estando a outra passagem outro tanto para o sul. Uma passarela nesse ponto intermediário viria facilitar não só a ligação entre as partes separadas pelas linhas do trem, como também daria continuidade àquele rastrear das águas iniciado nas vielas e escadarias a montante, pois conduziria à longa e estreita faixa verde sob a qual está enterrado o canal do Pirituba.



Figura 24: Final da rua Laudelino Vieira de Campos. Possibilidade de revelação do córrego na faixa à esquerda
Foto: Autor



Figuras 25 e 26: Área verde no final da rua Laudelino Vieira de Campos e passarela proposta na rua Camarões, dando continuidade ao caminho ao longo dos córregos
Fotos: Autor

LEITO DE JUNCOS

A tubulação do Pirituba é relativamente recente, porquanto moradores e frequentadores do lugar dão testemunho de sua presença na paisagem. No levantamento executado pela Vasp – Cruzeiro, entre 1952 e 1959, o ribeirão vem representado por uma linha cheia até uns duzentos metros a jusante da estação. Tratava-se, então, de acordo com as convenções gráficas ali adotadas, de águas correntes, um “rio”, e de fato assim ele permanece ainda hoje, desde a nascente até a altura da estação. No entanto, cruzada a estrada de ferro, ou seja, no limite com a área em estudo, para o mesmo ribeirão, assim como para seus afluentes que vêm da Chácara Inglesa e do Jardim Felicidade, a representação é a de “vala” ou “valo”.

O fato é curioso e leva a indagar se, antes de atravessar a ferrovia, o ribeirão Pirituba não teria sido tubulado e enterrado, seguindo as vias já existentes paralelas à linha do trem (avenida Paula Ferreira e rua São Pedro, atual Padre Nogueira Lopes), ao passo que o excedente de água continuaria a escoar pelo bueiro, que as conduziria ao outro lado, até atingirem seu leito original, onde deságuam os afluentes que passam pela Chácara Inglesa e pelo Jardim Felicidade. No entanto, não foi possível obter, na Secretaria de Infraestrutura Urbana da Prefeitura de São Paulo, que possui o cadastro dos córregos canalizados e galerias, a confirmação da existência de um canal subterrâneo que encerrasse o ribeirão Pirituba anteriormente ao levantamento Vasp-Cruzeiro.

A informação mais remota obtida no Cadastro de Obras daquela Secretaria data de 1983, quando se construiu uma galeria sob a rua Padre Nogueira Lopes, em substituição ao “canal antigo”.

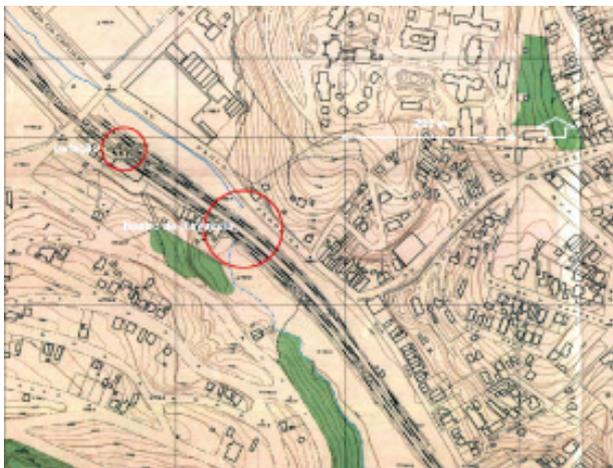


Figura 27: Levantamento Vasp-Cruzeiro 1952-1959: ribeirão Pirituba é representado a céu aberto, até o bueiro de travessia da estrada de ferro, e como “vala” ao sul desse ponto
Fonte: Vasp-Cruzeiro

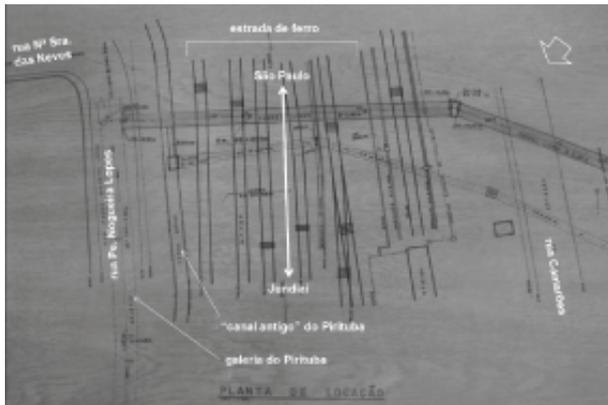


Figura 28: Planta de localização da galeria do Pirituba
Fonte: Cadastro de Obras da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras/PMSP, fl. N° 126.278 C4, de 05/01/1983

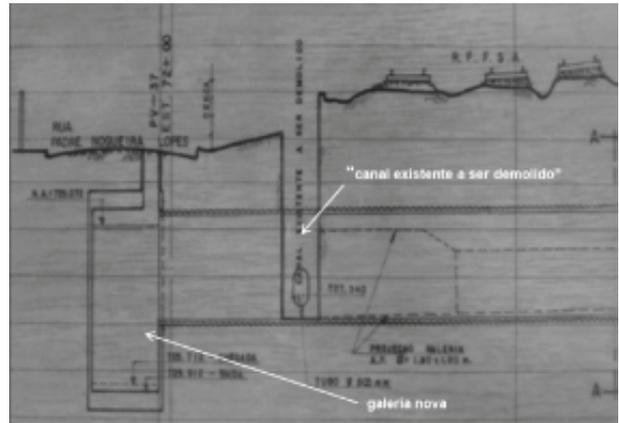


Figura 29: Seção da "galeria nova", sob a rua Padre Nogueira Lopes, com indicação para demolição do "canal antigo"
Fonte: Cadastro de Obras da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras/PMSP, fl. N° 126.278 C4, 05/01/ 1983

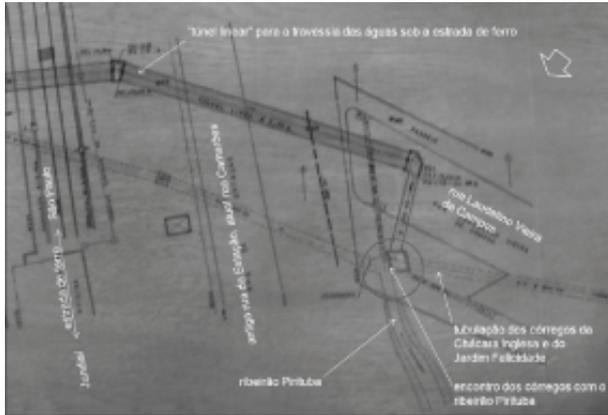


Figura 30: Planta de localização da galeria do Pirituba.
Fonte: Cadastro de Obras da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras/PMSP, fl. N° 126.278 C4, de 05/01/1983



Figura 31: Faixa sobre o "canal antigo" do Pirituba, entre a rua Padre Nogueira Lopes e a ferrovia, usada como área de estar pelos moradores
Fonte: Autor

Pela mesma planta, constata-se que o leito do Pirituba, a oeste da estrada de ferro, ou seja, nos limites da Chácara Inglesa e do Jardim Felicidade, permanecia a céu aberto em 1983, enquanto os córregos que atravessam aqueles loteamentos eram lançados no ribeirão, através de tubulação sob a rua Laudelino Vieira Campos.

Qualquer que tenha sido a data da ocorrência, o fato é que o ribeirão Pirituba, a partir da estação, está hoje completamente tubulado e enterrado. Da estação para cima, embora a céu aberto, só é visível, em seu estado deplorável, através de vãos deixados entre algumas placas que cercam a estrada de ferro. Daí para baixo, sua única marca é uma faixa verde, longa e estreita, de seis a sete metros de largura no geral, pouco mais ou pouco menos em alguns trechos. Ainda assim, é apropriada pelos moradores: "é o nosso parque", diz um deles.

Tal "parque" se limita a um ou outro assento improvisado sob a sombra das árvores e à concentração pontual de pequenas plantas arbustivas, que denotam o

zelo de alguém da vizinhança. As casas são modestas, algumas ainda dos primórdios da urbanização do bairro, enquanto outras são mais recentes e precárias. Mas já despontam torres de apartamentos muito altas na avenida Paula Ferreira, ligação importante com a Freguesia do Ó, assombrando o casario.

As marcas do Pirituba resumem-se aos poços de inspeção do chamado “canal antigo”, que passa justamente sob esta faixa verde, e são reconhecidas como tais pelos moradores. Há quem não saiba como se chama aquela rua, nem aquele córrego: “... o nome desta rua, sabe que eu não sei?”, “... o nome deste córrego, eu não sei...”, mas se lembra bem do que viu: “... ah! tinha peixinho



Figura 32: Ribeirão Pirituba a céu aberto, a montante da estação
Foto: Autor

Figura 33: Ribeirão Pirituba oculto, no “canal antigo”, a jusante da estação
Foto: Autor



Figuras 34: Poço de inspeção do “canal antigo”, entre a estrada de ferro e a rua Padre Nogueira Lopes
Fotos: Autor



Figuras 35: Tampa do poço é usada como banco pelos moradores
Fotos: Autor

pequeno, a gente ficava olhando assim... via o peixe passar pra lá, pra cá, pra cima, pra baixo...”

É a tais vestígios e memórias do Pirituba que o percurso pelas escadas, vielas e vales do Jardim Felicidade pode conduzir, uma vez atravessada a estrada de ferro que separa o bairro-jardim daquele não projetado. Independente do que distingue um espaço criteriosamente concebido, do ponto de vista urbanístico, em sua origem, de outro, nascido e crescido sem os mesmos cuidados, nota-se, em ambos, os resultados de uma prática comum, que se sobrepôs às boas intenções do primeiro: o confinamento, ou ainda a negação explícita e oficial do úmido, do aquoso. Seu campo de expansão é aquele dos afetos, presentes nos dois lados, mas sem imagens impressas na paisagem que lhes correspondam: não figuram. Esvaída a substância elementar – sua carne e sua alma –, a paisagem é obsedada por espectros, ou evocada por seu nome, *piri tyba*, que quer dizer juncal.

Figuras 36: Passeio ao longo do córrego oculto
Foto: Autor



Figuras 37: Outro banco improvisado na faixa sobre o “canal antigo” do Pirituba
Foto: Autor



Figuras 38 e 39: Torres de apartamentos contrapõem-se às casas do início da ocupação do bairro, na rua Padre Nogueira Lopes, ao longo da faixa do “canal antigo” do Pirituba
Fotos: Autor



REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo – Estudo de geografia urbana – vol. III – Aspectos da metrópole paulistana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1954.

KAWAI, Célia Seri. *Os loteamentos de traçado orgânico realizados no município de São Paulo na primeira metade do século XX*. 2000. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Departamento de Geografia, Universidade de São paulo, 2000.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura do Município de São Paulo. *O urbanismo do engenheiro Jorge de Macedo Vieira*. São Paulo, out. 1999 a fev. 2000. Catálogo de exposição homônima na Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo.

REFERÊNCIAS CARTOGRÁFICAS

EMPRESA SARA BRASIL (São Paulo, SP). *Mappa Topographico do Município de São Paulo*, 1930.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO (São Paulo, SP). *Município de São Paulo, levantamento aerofotogramétrico executado por Vasp Aerofotogrametria S.A. e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S.A.* São Paulo: IGC, 1952-1959. Fotografia aérea.

ARQUIVOS CONSULTADOS

- Cadastro de Obras da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras da PMSP.
- Departamento de Cadastro Setorial (Case) da Secretaria Municipal da Habitação da PMSP.

DEPOIMENTOS

- D. Inácia e sr. José Carlos, funcionários da Unidade de Armazenamento de Obras da Subprefeitura de Pirituba-Jaraguá / Sr. Moacir e Sr. Nelson, funcionários da Unidade de Transportes Internos da Subprefeitura de Pirituba-Jaraguá / Sr. Rômulo, morador de Pirituba.

Nota do Editor

Data de submissão: junho 2011

Aprovação: dezembro 2011

Vladimir Bartalini

Graduação, mestrado e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP, onde leciona nos cursos de graduação e pós-graduação. Desenvolve, desde 2004, pesquisa sobre “córregos ocultos” em São Paulo, no Laboratório Paisagem, Arte e Cultura – LABPARC, do qual é membro fundador. Conta com experiência profissional em projetos e consultorias em paisagismo, atuando, principalmente, em espaços livres públicos.

Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Projetos (AUP).

Rua do Lago, 876. Cidade Universitária

05508-900 – São Paulo, SP

(11) 3091-4544 /4646

bartalini@usp.br