



TRANSFORMAÇÕES DO TERRITÓRIO URBANO E OS IMPACTOS AMBIENTAIS: O CASO DA MOOCA

TEREZA SAYURE OKANO¹

JANAINA KROHLING PERUZZO²

ABSTRACT

This present research have the objective to investigate and present the indicatives in relation of the territorial transformations of Mooca district, located in South zone of São Paulo, searching to relate the fisical transformations of the territory with the environment impacts. This paper seeks to review the grounded literature about the subject and delimit through the fisic space the transformations that happened at the territory, through maps and historical documents focused at Mooca district. The method used seeks to clarify the changes using literarute review and iconographic surveys based in maps, layouts and photographs to organize the theoretical background of the whole historic raised, in order to unveil consequences of the urban phenomena, locate them through map production that shows the circumstances proved by this research, searching to identify the focus of the process that brought the territory this characteristics, such as significantly reduction of free spaces at the present urban district configuration.

Keywords: *Territorial transformations. Environmental impacts. Green area system*

1 INTRODUÇÃO

A Mooca, localizada ao lado do núcleo de fundação de São Paulo, tem o território pertencente às várzeas e planícies do Rio Tamanduateí, cuja ocupação e o desenvolvimento urbano estão diretamente ligados às economias cafeeira e industrial. Estas características fazem parte da história e identidade da região, evidente a partir da presença de diversos exemplares de bens tombados e outros espaços e edificações remanescentes da caracterização de um típico bairro operário de imigrantes. A partir da presença desses elementos que caracterizam as transformações urbanas, este estudo busca compreender como estes fatores condicionam as questões ambientais, através da identificação das transformações morfológicas a partir de mapas e documentos históricos.

¹ Autora graduanda em Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário FIAM-FAAM.

² Orientadora, mestre em Urban Planning - Urban Design pela McGill University e professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo na instituição Centro Universitário FIAM-FAAM.

Está análise, portanto, se inicia com a caracterizou-se o início das condicionantes existentes procurando traçar raciocínios lógicos entre os agentes transformadores possíveis – como a ocupação territorial e as políticas públicas. Foram escolhidos seis recortes históricos para análise e levantamento de hipóteses: 1887, 1915, 1930, 1954, 1988 e 2018.

Para análise gráfica das transformações pontuais ao longo do distrito da Mooca foram resgatados três mapas históricos principais dos anos de 1887, 1915 e 1930 para o redesenho em escala 1:1 buscando identificar os pontos iniciais das transformações urbanas e ambientais, entendendo as relações entre a hidrografia, relevo e a ocupação urbana. A exposição da análise se encontra dirigida ao longo do estudo.

2 OCUPAÇÃO HISTÓRICA DAS PLANÍCIES DO CÓRREGO MOOCA.

São Paulo de Piratininga ao longo dos séculos XVI e XVIII teve sua existência implantada na correlação entre dois rios - o Anhangabaú e Tamanduateí – dando origem à colina histórica do *Pateo do Collegio*, sítio histórico estabelecido por padres com o objetivo de catequizar os índios moradores do planalto Paulistano. São Paulo, neste recorte de tempo, permaneceu como um núcleo central utilizado por companhias de Jesus e bandeirantes como ponto de parada para as estradas do sentido interior – atualmente rodovias como Bandeirantes e Anhanguera no vetor Sudoeste do Município de São Paulo - ou em direção ao Litoral.

Inicialmente, a várzea impôs um obstáculo à expansão da cidade, que privilegiou a ocupação urbana das colinas do oeste em direção ao Vale do Anhangabaú. Ao mesmo tempo, representava um acesso importante ao Centro pelo caminho do Brás e madeira do Carmo, aos que vinham ou partiam rumo ao Rio de Janeiro. Paralelamente, sediava atividades periféricas ao núcleo urbano, mas funcionalmente ligadas à cidade (Langenbuch, 1972), como as de lavagem de roupas, de pastoreio de animais, de despejo de lixo e, contraditoriamente, de abastecimento de água. (MEYER; GROSTEIN, 2010, p. 83).

FIGURA 01 - Gravura das Várzeas do Carmo, de Thomas Ender de 1817.



FONTE: G. Ferraz/Reprodução Folha Imagem.

O Rio Tamanduateí, bem como seus Afluentes, usufruía de uma morfologia que serpenteava grandes áreas de planície (MAPA 01), tendo caracterizado ocorrências de cheias e inundações com maior incidência nas áreas de baixada ocupadas pelos primeiros comércios em expansão durante a metade do século XIX – região hoje ocupada pela Região da 25 de Março e Ladeira Porto Geral – ocasionaram as primeiras transformações hidrográfica no ano de 1849, quando uma pequena extensão do Rio próximo ao centro foi retificada.

Mapa 01 – Mapa do traçado urbano de São Paulo durante o ano de 1842.



FONTE: Arquivo Histórico de São Paulo.

3 A CARACTERIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO NO SÉCULO XX: DAS INDÚSTRIAS ÀS VILAS OPERÁRIAS.

Identificou-se, entre os anos de 1880 e 1910, um menor espraiamento horizontal dos loteamentos dos grandes galpões, localizando entre o Brás e a Rua do Mooca. Mesmo com os primeiros déficits de moradia nas regiões centrais próximos a estalagem dos Imigrantes, localizado no Brás, o pouco desenvolvimento no distrito da Mooca possivelmente pode ser justificado pelo fenômeno das cheias no Rio Tamanduateí que encontra-se com seu corpo principal retificado até a altura da Avenida Rangel Pestana, principal meio de ligação entre a estação do Brás e meio de acesso aos distritos da

região Leste através do seu prosseguimento na Avenida Celso Garcia – no início do século XX o traçado da Avenida Rangel Pestana e do distrito do Brás já apresentavam grande densidade de ocupação, sendo a Avenida Celso Garcia conhecida como Avenida da Intendência até os anos de 1914.

MAPA 02 – Levantamento da evolução urbano no ano de 1897.



FONTE: Arquivo Histórico Municipal e elaboração de diagramas pelo Autor.

A Parcela leste - atualmente bairro do Belenzinho e Tatuapé – recebia suas primeiras projeções de vias, ainda sem infraestrutura preliminar projetada, tendo seu acesso principal definido pelo E. de F. C. do Brasil (siglas para Estrada de Ferro Central do Brasil) em direção ao Rio de Janeiro e a Avenida da Intendência. O principal meio de deslocamento entre a Colina histórica e os bairros indústrias acontece entre a articulação dos bondes – instalados em 1909, as ferrovias sentido Leste e Sul e o transporte por animais equídeos. Entre as Ruas Mooca, Alameda de Taubaté (Atual Rua Borges de Figueiredo), Alameda Bavaria (Atual Avenida Presidente Wilson) e os trilhos da estação de Bonde do Hipódromo (atualmente rua dos Trilhos) registrava-se a maior concentração de Indústrias da Mooca, contendo ainda registros de poucos loteamentos e todo o prosseguimento em direção ao Bairro Vila Prudente desocupado, conforme foto histórica 01. É possível destacar neste território grandes campos despovoados e uma planície com limites hidrográficos pouco conhecidos.

FIGURA 03 – Terreno da propriedade da Companhia de Gás na Mooca.



FONTE: Arquivo do Museu de Energia.

Considerando o capital industrial como desencadeador das transformações urbanas na Cidade Paulistana, o fruto das instalações fabris e dos galpões na Mooca, predominantemente a partir de 1915, produziu o desenvolvimento do loteamentos em direção Sul, Sudeste e Leste do distrito: No sul acompanhando a ferrovia Santos Railway em direção aos municípios do ABC e no Litoral, Sudeste propiciando a ocupação da área conhecida hoje como alto da Mooca - Zona predominantemente Residencial articulada pelas vias Paes de Barros e Oratório – só possível devido ao crescimento espontâneo da cidade horizontalmente e agravada pelo Plano de Avenida de Prestes maia de 1929 - e a leste com condicionantes semelhantes aos demais, exaltado também pelas políticas públicas vigentes no período, conforme mapa 03.

Mapa 03 – Levantamento da evolução urbano no ano de 1915.



FONTE: Arquivo Histórico Municipal e elaboração de diagramas pelo Autor.

Na década de 50, a Mooca encontra-se em majoritária loteada e com território esgotado na baixa Mooca e se intensificando no Alto da Mooca, principalmente por residências unifamiliares com lotes médios – típicos sobrados possuindo recuo frontal da rua, provavelmente para uso de garagem - destacando poucos agrupamentos verticais. Algumas áreas próximas ao terreno do hipódromo ainda não haviam sido ocupadas em sua totalidade, abrigando atualmente condomínios de alto padrão com densidade demográfica baixa, semelhantes às quadras indústrias próximos ao eixo das ferroviárias.

Mapa 04 – Levantamento da evolução urbano no ano de 1930



FONTE: SaraBrasil e elaboração de diagramas pelo Autor.

Embora o crescimento urbano espraiado tenha se estabelecido durante o uso de bondes na metade inicial do século XX, somente com a apropriação do sistema viário voltado para o automóvel a ocupação de áreas mais distantes ou com acesso reduzido pela topografia ganhou massa construída. Os loteamentos construídos, em sua maioria, procuraram traçar conexões com a malha mais antiga da Mooca através da Rua da Mooca, principalmente devido à consolidação da Avenida do Estado retificando o Rio Tamanduateí em praticamente toda sua extensão paulistana e ao início da retificação da Marginal Tietê, conforme Mapeamento Vasp Cruzeiro em 1954.

4 CONCLUSÕES

Após a análise dos dados e levantamentos realizados, a elaboração dos mapas demonstrou que os aspectos históricos ligados à constituição do distrito tais como a implantação dos primeiros lotes industriais a beira da planície das várzeas do Rio Tamanduateí, o desenho das quadras a partir da compatibilização dos lotes industriais – geralmente ligados a grande ocupação territorial utilizando total uso dos sítios de implantação – relacionados aos meios de transporte principais ao longo do século – Ferrovia, bondes, rodovias e metros/CPTM.

A Mooca, como do setor inicial da Zona Leste, pouco traçou paralelos com os demais distritos de seu entorno, que refletiram crescimentos urbanos semelhantes ao seu caso. Para Villaça (2011), a ideologia que possibilitou o crescimento urbano no vetor leste do Centro de São Paulo não dissipou demais concentrações de usos voltados a tais populações, caracterizando o território como podre em relação ao transporte, emprego e áreas de drenagem e lazer:

“Isso mostra por que a Zona Leste – que quase não tem indústrias –, do Belém/Mooca a Mogi das Cruzes, é a grande região dos mais pobres da metrópole. Servida por apenas uma linha de metrô (incompatível com suas dimensões demográficas) e por um péssimo serviço ferroviário suburbano. (VILLAÇA, 2011, P.53).

REFERÊNCIAS

ABNT ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: Informação e documentação - Referências - Elaboração. Rio de Janeiro, 2002a.

ABRAHAO, Sergio. **ESPAÇO PÚBLICO NA SÃO PAULO DO SÉCULO XXI: PERSPECTIVAS**. USJT • arq.urb • número 6 | segundo semestre de 2011. Disponível em: http://www.usjt.br/arq.urb/numero_06/arqurb6_04_artigo_04_sergio_abraham.pdf

BERGES, Barbara. **Geomorfologia Urbana Histórica aplicada à análise das inundações na bacia hidrográfica do Córrego da Mooca** - São Paulo/SP. 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia Física) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. doi:10.11606/D.8.2013.tde-17122013-125259. Acesso em: 2017-12-15

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; **A Leste do Centro: territórios do urbanismo**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MOROZ-CACCIA GOUVEIA, Isabel Cristina; RODRIGUES, Cleide. **Mudanças morfológicas e efeitos hidrodinâmicos do processo de urbanização na bacia hidrográfica do rio Tamanduateí** – RMSP. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), São Paulo, v. 21, n. 1, p. 257-283, aug. 2017. ISSN 2179-0892.