

8.4.13) Infraestrutura e Equipamentos Sociais Afetados

8.4.13.1) Aspectos Metodológicos

A implantação e a posterior operação da Linha 18 - Bronze demandarão a execução de obras para a construção de estações, acessos e áreas de apoio, entre outras. Estas, por sua vez, irão intervir em algumas infraestruturas e equipamentos sociais.

Como metodologia para a identificação da infraestrutura e equipamentos sociais afetados buscou-se a análise visual durante a execução do trabalho de campo, realizado nos dias 11, 12 e 18 de junho de 2011. Além disso, complementou-se a identificação dos elementos impactados por meio da observação de imagens de satélite da área (Google Earth).

A descrição das interferências é apresentada no sentido Tamanduateí-Alvarenga do trajeto da Linha 18 - Bronze. Neste eixo foram consideradas as infraestruturas, que de acordo com o projeto funcional possivelmente serão impactadas com a construção do metrô leve. Na análise apresentada ao longo deste diagnóstico foram observados os prédios públicos atingidos, áreas de lazer, linhas de transmissão, sistema viário, sistemas de transporte e oleodutos.

Cabe ressaltar que, o conjunto de objetos impactados será quantificado e qualificado de forma mais detalhada e precisa somente após o detalhamento do projeto, mais precisamente durante a elaboração do projeto executivo. Por hora, a análise considerou os elementos existentes na área diretamente afetada (ADA).

Com relação às redes de distribuição de água, coleta de esgoto, gás encanado, rede elétrica, iluminação pública e sistemas de telecomunicações (telefonia, internet e TV a cabo), dado o grau de urbanização dos municípios estudados e abrangência destes serviços na RMSP, serão considerados como impactados diretamente no entorno da ADA.

8.4.13.2) Área de Influência Direta – AID e Área Diretamente Afetada - ADA

⇒ Interferências identificadas

Partindo-se da área onde serão instalados o pátio de manobras e a Estação Tamanduateí da Linha 18 - Bronze identifica-se uma linha de transmissão cuja parte do trajeto segue em paralelo à faixa de trilhos da CPTM e a Avenida Guido Aliberti em São Caetano do Sul. Neste trecho, aproximadamente 100 metros da linha de transmissão poderá ser interferida pela implantação da Linha 18.

Próximo a este ponto, identificam-se como infraestruturas indiretamente afetadas a faixa de trilhos da Linha 10-Turquesa da CPTM, entre o pátio de manobras e a Estação Tamanduateí e o ramal de oleoduto da Petrobras, o qual se dirige para a BR Distribuidora. Ambos são atravessados pelo traçado da Linha 18 - Bronze e são facilmente observados nesta área.

A figura 8.4.13.2 -1 a seguir ilustra estas três infraestruturas afetadas.

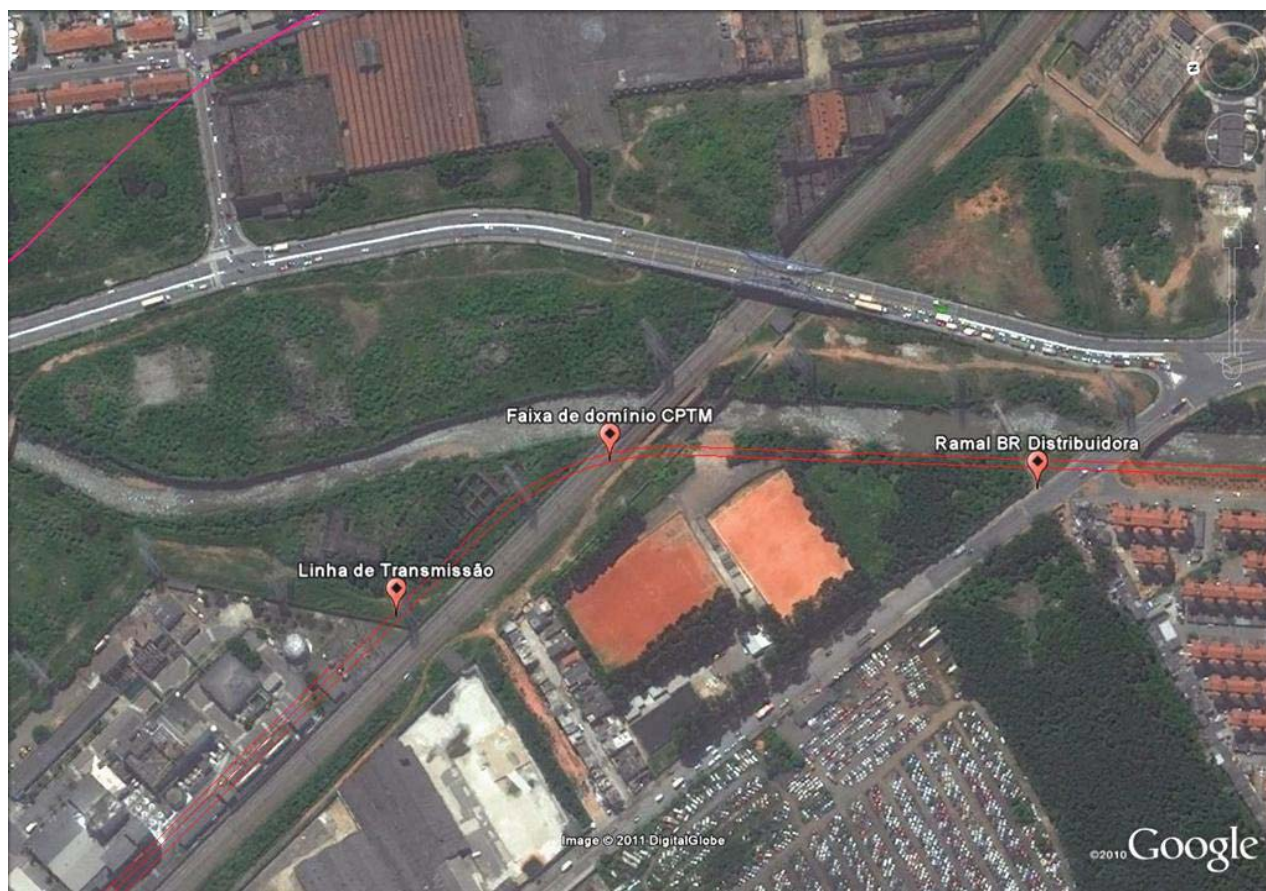


Figura 8.4.13.2-1: Infraestruturas com possibilidade de serem interferidas, situadas entre o Terminal Tamanduateí e a Estação Goiás.

Na divisa dos municípios de São Paulo e São Caetano do Sul, entre as futuras estações Tamanduateí e Goiás, identifica-se a interferência da Linha 18 - Bronze nas linhas de alta tensão.

O primeiro ponto identificado está localizado no ponto onde o eixo do metrô leve irá cruzar perpendicularmente a linha de transmissão, na altura da rua Atílio Bartalini. Esta linha de transmissão tem como extremidade a subestação localizada no município de São Caetano do Sul, no final da Avenida Guido Aliberti.

Próximo à futura estação Goiás está o segundo ponto de interferência da Linha 18 com as torres de alta tensão. Neste local a linha de transmissão segue em paralelo ao eixo do metrô leve, na margem oposta do Ribeirão dos Meninos. Apesar do posicionamento da estação não coincidir diretamente com o da linha de transmissão, esta poderá ser afetada pela construção da passarela que ligará o acesso de usuários na Praça Luis Ventura.

No entorno da área correspondente à Estação Goiás (implantação futura) considerou-se também uma área alternativa ao pátio de manobras e oficinas.

Esta área possui 50.000 m² e faz parte do terreno da Estação de Tratamento de Esgoto – ETE da SABESP. Assim, apesar de ser uma área alternativa, considerou-se a ETE como infraestrutura possivelmente afetada pela instalação da Linha 18 - Bronze.

A Figura 8.4.13.2-2 apresenta os elementos identificados no entorno da Estação Goiás.



Figura 8.4.13.2-2: Infraestruturas com possibilidade de serem interferidas, situadas no entorno da Estação Goiás (implantação futura).

Na área da Estação Espaço Cerâmica (Figura 8.4.13.2-3) quatro interferências foram identificadas, sendo que duas delas possivelmente serão afetadas de forma direta pelo empreendimento: a base da guarda civil municipal de São Caetano do Sul e linha de alta tensão.

O posto Cerâmica, da guarda municipal de São Caetano do Sul, localiza-se no cruzamento da Avenida Guido Aliberti com a Rua São Paulo. Segundo o projeto, esta área será desapropriada para a construção dos acessos à Estação Espaço Cerâmica da Linha 18 - Bronze.

Além disso, a construção da passarela que permitirá o acesso à plataforma de embarque, assim como para a travessia de pedestres sobre o rio e a avenida, interferirá diretamente na linha de transmissão, a qual margeia o Ribeirão dos Meninos.

Com relação às infraestruturas atingidas indiretamente tratam-se de uma adutora da SABESP e o CEU Meninos, ambos no município de São Paulo.

A adutora cruza o Ribeirão dos Meninos, paralelamente à ponte que liga as ruas São Paulo e Barbinos. O CEU Meninos será impactado indiretamente uma vez que a área a ser desapropriada não possui edificações, correspondendo à parte do estacionamento da escola.



Figura 8.4.13.2-3: Equipamentos com possibilidade de serem interferidos, situados no entorno da Estação Espaço Cerâmica.

Nas proximidades da estação Mauá (Figura 8.4.13.2-4) observa-se dois equipamentos sociais com possibilidade de serem afetados indiretamente com a instalação da Linha 18 - Bronze. Tratam-se do Instituto Mauá de Tecnologia (instituição privada de ensino superior) e uma base da Guarda Civil Municipal de São Caetano do Sul, ambos nas proximidades da Estrada das Lágrimas com a Praça dos Andarilhos.

A área afetada do Instituto Mauá destina-se para estacionamento de veículos, sem nenhuma edificação aparente e será desapropriada para construção de acessos à estação. A base da Guarda municipal de São Caetano do Sul localiza-se na Praça dos Andarilhos e apesar de não coincidir com o local da instalação da plataforma de embarque poderá ser impactada durante a construção do empreendimento.



Figura 8.4.13.2-4: Infraestruturas com possibilidade de serem interferidas, situadas nas proximidades da Estação Mauá.

Entre a Estação Mauá e a Estação Afonsina, na divisa dos municípios de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, é observada uma linha de alta tensão (Figura 8.4.13.2-5), cujo traçado cruza as avenidas Guido Aliberti e Lauro Gomes paralelas ao Ribeirão dos Meninos. Esta linha de transmissão é a mesma observada nas imediações das estações Goiás e Espaço Cerâmica.

Dado que a Linha 18 - Bronze possui o traçado elevado, é provável que esta interfira na linha de transmissão.



Figura 8.4.13.2-5: Linha de transmissão com possibilidade de ser interferida, situada entre as Estações Mauá e Afonsina.

No trecho entre as estações Afonsina e Fundação Santo André, na divisa entre os municípios de São Bernardo do Campo e Santo André, destacam-se como infraestruturas afetadas a faixa de oleodutos da Petrobras, o viaduto Rotary (Conexão Anel Viário Periférico com Anel Viário Metropolitano) e o campus da Fundação Santo André. Estas interferências estão apresentadas a seguir, na figura 8.4.13.2-6.

A faixa de oleodutos provavelmente será impactada indiretamente pelo empreendimento, dado que o trajeto do metrô leve será constituído de um elevado. O viaduto, por sua vez, apresenta-se como um obstáculo ao traçado do metrô leve, dado que ambas são estruturas elevadas, contudo está previsto no projeto funcional a execução de uma rampa ascendente e, posteriormente, descendente mais acentuada para a superação do obstáculo representado pelo complexo viário.

Com relação ao campus da Fundação Santo André, considerou-se como impactado diretamente pelo empreendimento. Segundo o projeto, a FSA irá ceder parte de seu imóvel para a construção do acesso à estação.

Esta área corresponde a uma lanchonete na área da Faculdade de Medicina ABC.

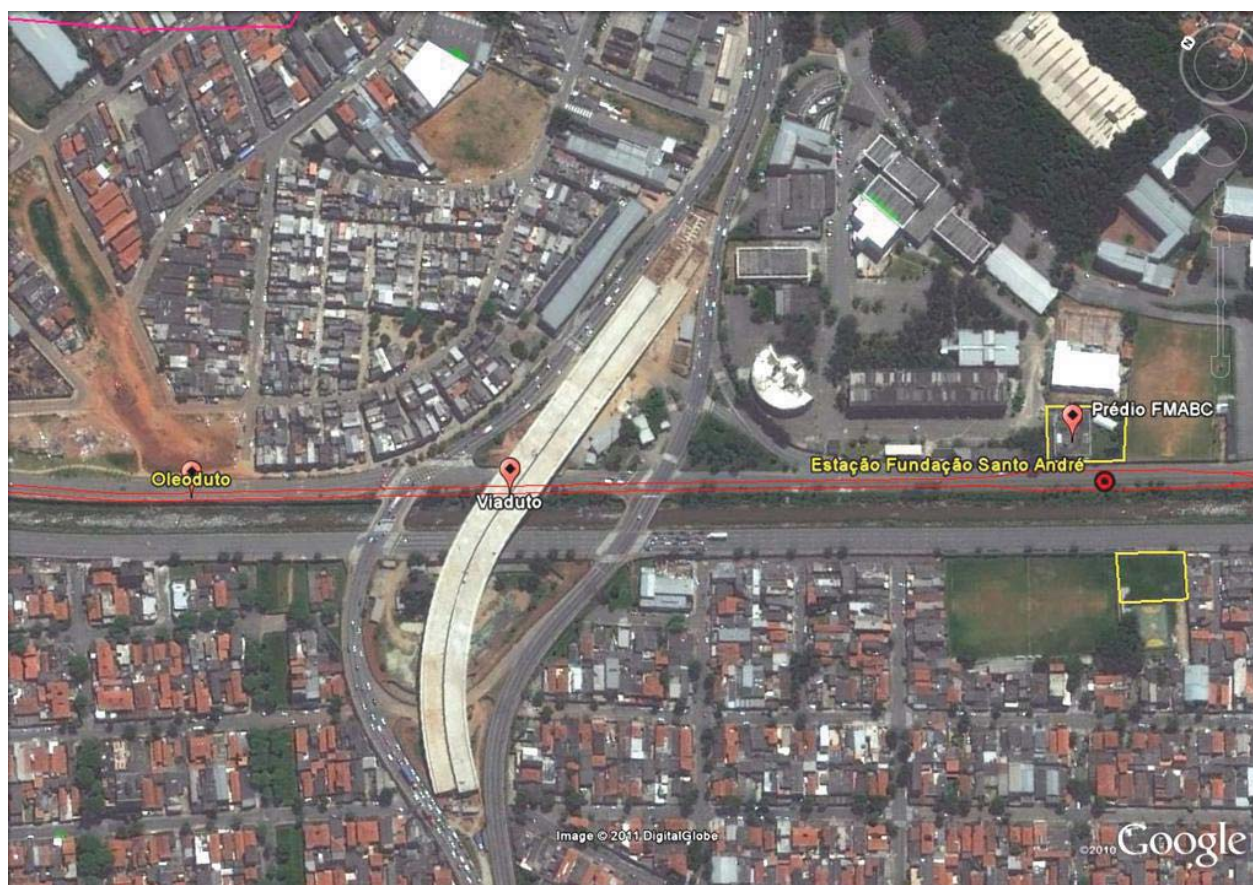


Figura 8.4.13.2-6: Infraestruturas com possibilidade de serem interferidas, situadas nas proximidades da Estação Fundação Santo André.

Próximo à Estação Winston Churchill, na divisa dos municípios de São Bernardo do Campo e Santo André, observa-se como infraestrutura afetada uma linha de alta tensão cujo traçado cruza a Linha 18 - Bronze (Figura 8.4.13.2-7).

Esta linha de transmissão localiza-se à aproximadamente 250 metros do local designado para a Estação Winston Churchill e, possivelmente, será interferida diretamente pelo empreendimento.



Figura 8.4.13.2-7: Linha de transmissão com possibilidade de ser interferida, situada entre as estações Winston Churchill e Senador Vergueiro.

Entre as estações Senador Vergueiro e Baeta Neves, na divisa dos municípios de São Bernardo do Campo e Santo André observa-se uma adutora da SABESP, a qual será impactada indiretamente pelo empreendimento (Figura 8.4.13.2-8).

Esta adutora atravessa a Avenida Lauro Gomes e o Ribeirão dos Meninos, a cerca de 200 metros da plataforma de embarque da estação Senador Vergueiro.



Figura 8.4.13.2-8: Adutora com possibilidade de ser interferida, situada próxima a Estação Senador Vergueiro.

Seguindo o traçado, entre as estações Baeta Neves e Paço Municipal, no município de São Bernardo do Campo considerou-se como infraestrutura indiretamente afetada o viaduto José Fernando Medina Braga. Este é responsável pela ligação entre a Praça Samuel Sabatini à Avenida Lucas Nogueira Garcez e poderá ser impactado durante as obras de instalação do empreendimento.

Na área da futura estação Paço Municipal considerou-se o Terminal Metropolitano São Bernardo como um possível equipamento afetado. Isto porque o projeto prevê a integração entre este terminal ao acesso da Estação Paço Municipal.

No centro de São Bernardo do Campo identifica-se também como infraestrutura impactada a via de circulação segregada do Corredor Metropolitano ABD.

Trata-se de um sistema de transporte que liga os municípios de São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema e Mauá por meio de um corredor exclusivo de trólebus com 33 km de extensão e, neste trecho, o Corredor ABD está instalado entre as duas faixas de rolamento da Avenida Faria Lima.

A construção da Linha 18 - Bronze irá impactar diretamente o corredor em aproximadamente 2300 metros. Neste trecho estão instaladas cinco paradas de embarque de passageiros: Djalma Dutra, Matriz, Lauro Gomes, Cooperativa e Praça Brasil.

A figura 8.4.13.2-9 apresenta as infraestruturas afetadas na região do Paço Municipal de São Bernardo do Campo.

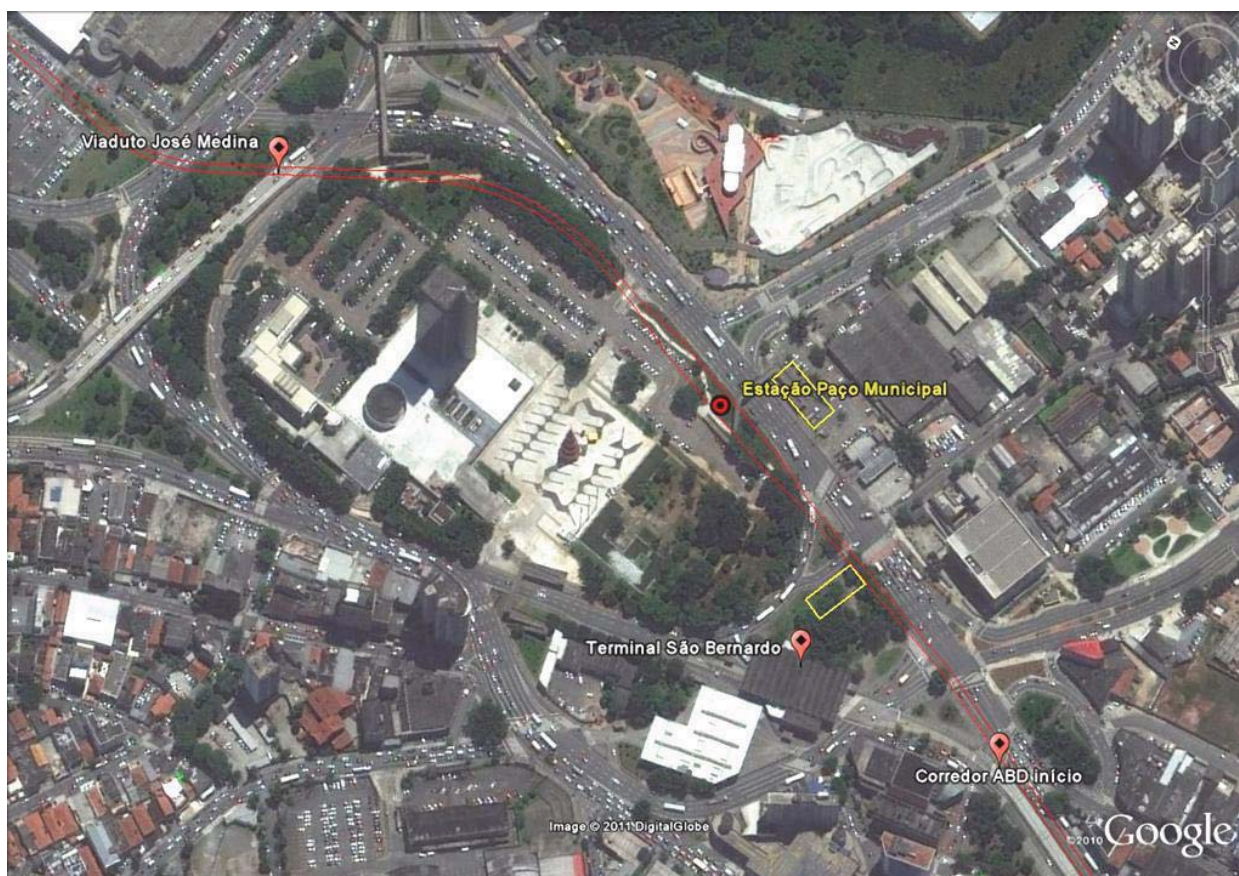


Figura 8.4.13.2-9: Infraestruturas com possibilidade de serem interferidas, situadas no entorno do Paço Municipal de São Bernardo do Campo.

Nas proximidades da Estação Praça Lauro Gomes identifica-se como equipamento social afetado a Biblioteca Municipal Monteiro Lobato (figura 8.4.13.2-10).

Parte deste imóvel será destinada à readequação do sistema viário e não possuirá nenhuma edificação afetada.



Figura 8.4.13.2-10: Biblioteca indiretamente afetada, próximo à estação Praça Lauro Gomes.

Na sequência do trajeto, em direção à Estação Alvarengas, observa-se como equipamento social afetado o Terminal Metropolitano Ferrazópolis. Este terminal é controlado pela EMTU e possui sete linhas de ônibus em operação. O terminal será afetado diretamente em função das adaptações para integração com Estação Ferrazópolis da Linha 18 - Bronze.

Próximo ao Terminal Ferrazópolis considerou-se o viaduto Miguel Etchenique como um objeto indiretamente afetado pela construção da linha de metrô leve. A Linha 18 - Bronze irá cruzar este viaduto, o qual é responsável pela ligação entre o centro de São Bernardo do Campo e os bairros Selecta e Montanhão.

Entre a Estação Ferrazópolis e a Estação Café Filho, identificam-se como infraestruturas afetadas a faixa de oleodutos da Petrobras e a Rodovia Anchieta. Ambos serão atravessados pela Linha 18 - Bronze na altura do quilômetro 23 da Rodovia Anchieta e serão afetados indiretamente pelo empreendimento.

A figura 8.4.13.2-11 apresenta os objetos que poderão ser afetados com a construção do metrô leve no entorno do Terminal Ferrazópolis.



Figura 8.4.13.2-11: Infraestruturas com possibilidade de serem interferidas, situadas no entorno da Estação Ferrazópolis.

Na área da Estação Capitão Casa observa-se como equipamento social afetado a sede do Lavinia Esporte Clube (figura 8.4.13.2-12). Trata-se de uma área de lazer que será afetada diretamente em função da construção dos acessos à Estação Capitão Casa.

No extremo sul, próximo à Estação Alvarengas, ponto final da Linha 18 - Bronze, identifica-se como equipamento social afetado o Triângulo Esporte Clube. Trata-se também de uma área de lazer que conta com um campo de futebol em terra batida e a com a sede social do clube.

Esta área será desapropriada para a instalação do terminal de integração e do pátio de manobras auxiliar da linha; sendo assim considerou-se esta área afetada diretamente pelo empreendimento (figura 8.4.13.2-12).



Figura 8.4.13.2-12: Áreas interferidas situadas próximas à estação Capitão Casa e ao Terminal Alvarengas.

Tomando por base o anteriormente exposto, apresenta-se a seguir o Quadro 8.4.13-1 que consolida as principais informações e, ainda, fornece a localização referencial (coordenadas UTM) das áreas afetadas com a construção da Linha 18 - Bronze.

Quadro 8.4.13-1: Localização das infraestruturas atingidas.

Número	Infraestrutura Interferida	Coordenadas*		Número da Figura Correspondente
		X	Y	
1	Linha de Transmissão	338803.14	7388856.58	8.4.13-1
2	Faixa de domínio CPTM	338878.3	7388724.31	
3	Ramal BR Distribuidora	338833.89	7388481.44	
4	Linha de Transmissão	338808.75	7388250.91	8.4.13-2
5	Linha de Transmissão	338807.45	7387925.21	
6	ETE ABC (SABESP)	338633.08	7387583.08	
7	Posto Cerâmica (GCM)	338694.64	7386747.32	8.4.13-3
8	Linha de Transmissão	338634.19	7386753.19	
9	Adutora	338601.11	7386806.05	
10	Escola	338580.85	7386808.59	8.4.13-4
11	Inst. Mauá de Tecnologia	339355.68	7384012.15	
12	Base da Guarda Civil Municipal	339310.6	7383960.08	8.4.13-5
13	Linha de Transmissão	340126.35	7383698.04	8.4.13-6
14	Oleoduto	341015.69	7382766.23	
15	Viaduto	341130.43	7382596.45	
16	Prédio FMABC	341359.66	7382313.78	8.4.13-7
17	Linha de Transmissão	341598.65	7381366.9	8.4.13-8
18	Adutora	341524.48	7380261.01	8.4.13-9
19	Viaduto José Medina	341866.47	7378790.07	
20	Terminal São Bernardo	341778.25	7378378.91	
21b	Corredor ABD final	341953.75	7376032.25	8.4.13-11
21a	Corredor ABD início	341805.1	7378232.5	8.4.13-9
22	Biblioteca M. Lobato	341766.92	7377076.86	8.4.13-10
23	Terminal Ferrazópolis	341916.71	7375891.37	8.4.13-11
24	Viaduto Miguel E.	342020.9	7375686.54	
25	Óleoduto	341774.63	7375600.96	
26	Via Anchieta	341715.77	7375600.64	8.4.13-12
27	Lavínia E. C.	340269.84	7374927.2	
28	Triângulo E. C.	339548.24	7375082.97	

Fonte: Levantamento de campo 11, 12 e 18 de junho de 2011.

*Coordenadas UTM SAD 69 – 23s.

8.4.14) Patrimônios Histórico, Arqueológico, Cultural e Arquitetônico

O presente diagnóstico, realizado para compor o Estudo de Impacto Ambiental da Linha 18 – Bronze – Trecho Tamanduateí / Alvarengas, foi realizado em atendimento à legislação vigente que trata dos estudos necessários ao licenciamento ambiental de empreendimentos.

A pesquisa sobre a existência de bens culturais em risco pela alteração do uso do solo decorrente do empreendimento proposto é realizada em cumprimento às leis federais, resoluções e demais medidas exigidas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Deste modo, o presente estudo visou a identificação ou a potencialidade de existência de bens culturais históricos e/ou arqueológicos que possam ser afetados pelas obras de implantação ou pelas ações decorrentes da operação do empreendimento proposto.

O Patrimônio Cultural Brasileiro é definido pela Constituição Nacional de 1988 da seguinte forma:

Art. 216 – Constitui patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à maioria dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

§ 5º – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

A Constituição Brasileira em vigor assegura ao patrimônio cultural a proteção institucional. Tal condição é reiterada pelo fato do Brasil ser signatário de uma série de resoluções elaboradas em convenções internacionais direcionadas à atualização de conceitos, normas e práticas aplicáveis ao gerenciamento do patrimônio cultural do país, tais como: a Carta de Atenas, de 1931; a Conferência UNESCO- Nova Déli, de 1956; a Carta de Veneza, de 1964; as Normas de Quito, de 1968; a 15ª Sessão da UNESCO em Paris, de 1968; a Carta de Nairóbi, de 1976; e a Carta de Burra, de 1980, entre outras.

A Carta Internacional sobre Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios, elaborada em Veneza (1964), enfatiza a importância da ação interdisciplinar no gerenciamento, estudo e preservação do patrimônio edificado, ressaltando a contribuição da pesquisa arqueológica e histórica no processo de intervenção no bem cultural.

A Carta para Proteção e a Gestão do Patrimônio Arqueológico, elaborada em Lausanne (1990) pelo ICOMOS/ICAHN, esclarece, em seu primeiro artigo, que o patrimônio arqueológico deve compreender a totalidade material do produto da ação do homem passível de resgate por metodologias arqueológicas. Deve, dessa forma, abranger todos os vestígios da existência humana, ou seja, lugares onde há indícios de suas atividades, independente de sua magnitude, podendo ser monumentos, ruínas, estruturas, ou vestígios abandonados de todo tipo; na superfície, no subsolo, ou sob as águas, assim como o material a eles associados.

A Carta de Lausanne (1990) reafirma a importância do patrimônio arqueológico como elemento identificador das raízes socioculturais das populações humanas, destacando as políticas de proteção ao patrimônio como mecanismo de preservação e planejamento de intervenções junto ao mesmo. Enfatiza também a importância de medidas legislativas de gerenciamento das ações referentes à manutenção da integridade dos sítios arqueológicos.

A preservação dos recursos arqueológicos do país, especificamente, é oficialmente assegurada por um vasto corpo legislativo que vem sendo aprimorado ao longo do tempo, sobretudo com a adoção de medidas mais eficazes, incluindo algumas de caráter punitivo, visando garantir o

gerenciamento e a manutenção do acervo arqueológico nacional. O patrimônio arqueológico brasileiro é um bem público sob a tutela da União, reconhecido e protegido pela legislação, tendo por gestor o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

A legislação específica que rege esse tema está representada pelos seguintes atos:

- ✓ Lei nº. 3.924, de 26/07/1961, que proíbe a destruição ou mutilação, para qualquer fim, da totalidade ou parte das jazidas arqueológicas, o que é considerado crime contra o Patrimônio Nacional;
- ✓ Resolução CONAMA nº. 01, de 23/01/1986, que estabelece que os sítios e monumentos arqueológicos devam ser objeto de consideração para a emissão das licenças Prévia, de Instalação e Operação de empreendimentos que causem impacto significativo ao meio ambiente;
- ✓ Portaria SPHAN / MinC nº. 07, de 01/12/1988, que normaliza e legaliza as ações de intervenção junto ao Patrimônio Arqueológico Nacional;
- ✓ Portaria IPHAN / MinC nº. 230, de 17/12/2002, que define o escopo dos estudos arqueológicos a ser desenvolvidos nas diferentes fases de licenciamento ambiental.

E ainda, pela legislação estadual:

- ✓ Resolução SMA / SP – nº. 34, de 27/08/03, que dispõe sobre as medidas necessárias à proteção do patrimônio arqueológico e pré-histórico quando do licenciamento ambiental de empreendimentos.

Portanto, em conformidade com as diretrizes normativas e operacionais fornecidas pelos instrumentos supracitados, os estudos realizados para o diagnóstico arqueológico da área destinada a receber a implantação da Linha 18 – Bronze foram devidamente comunicados ao IPHAN e os trabalhos de campo realizados sem intervenções no terreno, seja no solo ou no subsolo, conforme estabelecido pela Portaria IPHAN / MinC nº 230.

Assim, o estudo apresenta as atividades realizadas para a elaboração do diagnóstico do patrimônio cultural para as áreas de influência do empreendimento, a avaliação de impactos sobre esses recursos e a indicação de medidas preventivas que devem ser adotadas nas demais etapas do licenciamento ambiental, visando a sua mitigação.

Ainda de acordo com os preceitos e medidas cabíveis em relação ao patrimônio arqueológico, este relatório está sendo apresentado à Superintendência Estadual do IPHAN em São Paulo, para deliberação do órgão a respeito do licenciamento ambiental do empreendimento.

8.4.14.1) Aspectos Metodológicos

Os procedimentos de pesquisa empregados no presente diagnóstico seguiram as orientações e diretrizes do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, definidos pela Portaria nº. 230/2002, que delibera sobre os procedimentos necessários à compatibilização de licenças ambientais com estudos preventivos de arqueologia.

- Perspectiva Arqueológica

O enfoque metodológico adotado para o estudo das interações entre o meio ambiente e o potencial arqueológico apresenta vínculos com pressupostos da Arqueologia Contextual (*Contextual Archaeology*) que, conforme Waters (1992) está relacionada a uma abordagem sistêmica na qual a recuperação de componentes contextuais do ecossistema humano (flora,

fauna, clima, paisagem e cultura humana) é usada para a interpretação de aspectos de estabilidade e mudança cultural.

A suposição da grande influência do meio natural para o assentamento e atividades de populações pré-históricas e históricas, é suportada por dados empíricos etnográficos, arqueológicos e estudos teóricos (Kipnis, 1997). O clima, a geologia, a geomorfologia, o suporte biótico em termos faunísticos e florísticos, as características atuais e pretéritas de cobertura e uso do solo, fornecem os elementos essenciais a essa avaliação.

Assim, sob a perspectiva geoarqueológica (Waters, 1992; Waters & Kuehn, 1996), torna-se possível a determinação de variáveis ambientais com maior potencial para a ocorrência de sítios arqueológicos. Essas variáveis, em geral, estão baseadas na concepção da existência de determinados padrões recorrentes de ocupação / atividade humana, a partir de certas estratégias econômico-sociais ligadas à captação, produção, distribuição, consumo e manejo de recursos naturais em uma dada área.

A abordagem ambiental ou geoarqueológica, através da avaliação do entorno físico dos sítios arqueológicos, procura estabelecer parâmetros para a interpretação dos processos de formação, preservação ou destruição dos vestígios arqueológicos, considerando ainda, as possíveis transformações climáticas e paleogeográficas ocorridas no passado. Por outro lado, a caracterização da estrutura, da dinâmica e da evolução da paisagem permite prever “controles geoarqueológicos”, indicando áreas capazes de preservar ou condicionar aspectos de formação e preservação de sítios (Brochier, 2004).

O estudo dos elementos naturais em análise arqueológica constitui importante ferramenta preditiva para o diagnóstico de áreas quanto ao potencial de ocorrência de sítios e na pesquisa sobre a influência dos aspectos ambientais nos padrões de ocupação e das atividades de grupos humanos pretéritos. Assim, na definição dos métodos para a elaboração da investigação arqueológica, foram levadas em conta não somente as especificidades técnicas do empreendimento, mas também as características ambientais da área onde o mesmo está inserido.

Além disso, as premissas teóricas e metodológicas para uma abordagem de espaços inseridos em meio urbano são discussões contemporâneas, conforme revela Juliani (1997):

“... a preocupação com os recursos arqueológicos urbanos é recente, já que as complexidades estruturais das áreas urbanas levaram por muito tempo os arqueólogos a descrerem das possibilidades de preservação desses recursos nos solos urbanos”.

Estudos desenvolvidos no início da década de 1980 levaram ao surgimento do conceito de Arqueologia Urbana (Salwen, 1973, Cressey & Stephens, 1982; Staski, 1982), a cidade sendo compreendida como um sistema unificado e significativo de recursos materiais, bem preservados no registro arqueológico, embora de difícil leitura, devido à impermeabilização do solo urbano (Juliani, 1996).

O fato de alguns dos vestígios encontrados em sítios arqueológicos urbanos serem cronologicamente recentes, ao contrário do que possam pensar os que vinculam a arqueologia apenas ao passado antigo, não tiram o interesse do estudo arqueológico dos testemunhos materiais históricos inseridos no solo urbano, pois todo vestígio antigo foi um dia recente e, exatamente por isso, a arqueologia, hoje em dia, tem como uma de suas mais novas linhas de pesquisa, o denominado “passado recente”.

Nessa mesma linha, diz Olivier (2000) que a especificidade de uma arqueologia interessada em vestígios ainda muito próximos de nós é exatamente a relação de proximidade existente entre os

lugares, os objetos, os modos de vida ou as práticas que continuam a ser as nossas e que alimentam nossa identidade coletiva.

Esse mesmo autor menciona que a posição da Convenção Europeia para a Proteção do Patrimônio Arqueológico, quando questionada sobre se os restos materiais do passado recente podem ser considerados vestígios arqueológicos, fora a de que todo vestígio enterrado ou submerso que tenha potencial informativo sobre a história da humanidade e de sua relação com o ambiente natural pode ser considerado de pleno direito como um elemento do patrimônio arqueológico, qualquer que seja sua situação cronológica (Olivier, *op. cit.*).

Com base nessas premissas, os estudos realizados para o diagnóstico arqueológico das áreas de influência do empreendimento contemplaram as seguintes fontes:

- ✓ Fontes secundárias: informações constantes na bibliografia especializada, tais como, histórico das pesquisas publicadas, registro de bens no Cadastro nacional de Sítios Arqueológicos – CNSA/IPHAN, sínteses regionais, coleções existentes em instituições museológicas;
- ✓ Fontes primárias: informações obtidas nas investigações de campo e na coleta de informações orais nas áreas de influência do empreendimento.

Os dados secundários serviram para a construção de um quadro regional de referência para a contextualização dos bens culturais que possam ocorrer na área do empreendimento ao passo que os dados primários foram coletados através de uma abordagem metodológica oportunística, com base em critérios explícitos de visibilidade e de acesso às áreas de pesquisa.

- Perspectiva Histórico-Cultural

Para a abordagem da dinâmica de ocupação humana da área de estudo foi necessário abrangê-la em âmbito mais geral, a partir de municípios e bairros, pretendendo, assim, maior consistência histórica.

A pesquisa desenvolvida objetivou a construção de uma visão abrangente sobre a ocupação da área do empreendimento, abordando aspectos da formação histórica e apontando os bens edificados legalmente protegidos ou não, presentes ao longo do eixo do empreendimento proposto.

Para tal foi realizado levantamento de dados no Arquivo Municipal de São Paulo, nas bibliotecas da Universidade de São Paulo, no Departamento Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo e nas páginas eletrônicas dos órgãos de preservação do patrimônio.

Além das fontes textuais, consultou-se também a cartografia histórica para a análise histórica do desenvolvimento e adensamento urbano regional.

A abordagem para o diagnóstico de bens históricos também tomou como premissa a perspectiva da pesquisa de campo, que se valeu do caminhamento, observação, registro e análise do entorno imediato do empreendimento, considerando-se os padrões e elementos de valor estético, tanto no que se refere à identificação tipológica ou ineditismo na releitura de elementos conjugados, quanto no valor histórico.

Para o levantamento do patrimônio arquitetônico e dos bens imóveis tombados, além da consulta às páginas eletrônicas do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)

¹ e do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT) ², também foram consultados os órgãos municipais de gestão do patrimônio, a saber:

- ✓ São Paulo - Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) órgão técnico de apoio ao Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP);
- ✓ Santo André - Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André (COMDEPHAAPASA);
- ✓ São Bernardo do Campo - Câmara de Cultura Antonino Assumpção e Conselho de Patrimônio Histórico Cultural de São Bernardo do Campo (COMPAHC-SBC);
- ✓ São Caetano do Sul - Fundação Pró Memória, da qual faz parte o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental do Município de São Caetano do Sul (CONPRESCS);
- ✓ Diadema - Centro de Memória de Diadema, órgão de apoio ao Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural de Diadema.

8.4.14.2) Objetivos Gerais e Específicos

Tendo em vista os trabalhos ora desenvolvidos tratem-se de pesquisa voltada ao licenciamento ambiental, os mesmos tiveram por objetivo diagnosticar o potencial para a ocorrência de vestígios de interesse ao patrimônio cultural brasileiro nas áreas de influência da Linha 18 – Bronze.

Visaram, sobretudo, identificar os eventuais riscos a que este possa vir a ser submetido em decorrência das atividades necessárias à implantação e operação do empreendimento e indicar, caso necessário, ações de proteção física e / ou de resgate desse patrimônio.

Resumidamente, os objetivos específicos deste diagnóstico podem assim ser relacionados:

- ✓ Localizar e caracterizar bens de interesse ao Patrimônio Cultural da União, estado e municípios (sítios arqueológicos e bens históricos) que possam existir nas áreas de influência do empreendimento;
- ✓ Prevenir a destruição e/ou a descaracterização desses bens culturais (se localizados) em decorrência das atividades necessárias às etapas de implantação e operação do empreendimento;
- ✓ Elaborar planos de mitigação de impactos na área, a fim de se resgatar informações a respeito dos bens ameaçados, de modo que possam ser ambiental, histórica e culturalmente contextualizados e, assim, incorporados à Memória Nacional.

¹ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaInicial.do?jsessionid=07D4B6D1ED67B3B4F359A741E01C61A6>>

² Disponível em:
<<http://www.cultura.sp.gov.br/portal/site/SEC/menuitem.fe8f17d002247c2c53bbcfcae2308ca0/?vgnextoid=963c6ed1306b0210VgnVCM1000002e03c80aRCRD>>

8.4.14.3) Definição das Áreas de Influência

Para a definição das áreas de influência de empreendimentos sobre o patrimônio cultural, deve-se considerar as relações entre o ambiente físico e o contexto sociocultural local. As características morfológicas, topográficas e pedogenéticas exercem significativa influência na preservação de sítios arqueológicos e são fundamentais para que se possa compreendê-los e associá-los ao histórico da ocupação humana da área de estudo.

O patrimônio arqueológico de uma região é constituído pelos vestígios materiais indicativos das modificações e interferências do homem na paisagem. Os estudos da paisagem e da cultura material arqueológica permitem a compreensão dos processos culturais que se sucederam em um determinado território, nos períodos pré-histórico e histórico, processos esses que podem abranger uma ampla escala temporal.

A definição das áreas de influência do empreendimento em análise, no que diz respeito à caracterização do patrimônio cultural, foi baseada nos critérios definidos pelo IPHAN (2005), a saber:

- ✓ Área Diretamente Afetada (ADA): corresponde à área do terreno fisicamente afetada pelas obras necessárias à implantação do empreendimento metroviário, abrangendo os locais de implantação das estruturas das 18 estações, dos acessos, dos pátios de estacionamento e manutenção, além das áreas onde deverão ser dispostas as estruturas de apoio às obras, como: as áreas de empréstimo e bota foras, os canteiros de obras, etc.;
- ✓ Área de Influência Direta (AID): corresponde à área do entorno do empreendimento que possa conter vestígios arqueológicos associados ao contexto da ADA. Neste caso, para o patrimônio histórico e arqueológico devem ser considerados os municípios de São Bernardo Campo, Santo André, São Caetano do Sul, Diadema e a porção sudeste do município de São Paulo, representada pelos bairros: Ipiranga, Sacomã e Vila Prudente;
- ✓ Área de Influência Indireta (AII): corresponde à região geoambiental em que está inserido o empreendimento. Neste caso a área de estudo se amplia, abrangendo todas as porções da RMSP englobadas pela bacia hidrográfica do Alto Tietê.

• Área de Influência Indireta – AII

⇒ Contexto Arqueológico

A área do empreendimento, assim como toda a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) está inserida no contexto de ocupação da bacia hidrográfica do Alto Tietê, que se revela com alto potencial para a ocorrência de vestígios de ocupações humanas pretéritas, demonstrado pelos inúmeros achados arqueológicos já identificados.

O Quadro 8.4.14.3-1, a seguir, apresenta os sítios arqueológicos registrados nos municípios que ocupam a bacia do rio Tietê, no seu alto curso.

Quadro 8.4.14.3-1
Sítios arqueológicos conhecidos nos municípios
que compõem a bacia hidrográfica do Alto Tietê.

MUNICÍPIO	NOME DO SÍTIO	DESCRIÇÃO SUMÁRIA	FONTE DE DADOS
Barueri	Aldeia de Barueri	Histórico.	SCATAMACCHIA e FRANCHI, 2001/2002
Carapicuíba	Aldeia de Carapicuíba	Aldeamento jesuítico dos séculos XVI e XVII, reocupado no século XVIII.	CNSA/IPHAN
	Flamboyant	Sítio cerâmico a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Fazenda Velha	Histórico	ROBRAHN-GONZÁLEZ & ZANETTINI, 2003
Cajamar	Juqueri	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
Cotia	Cotia-01	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN.
Embu das Artes	Fazenda Búfalo	Sítio cerâmico a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Sete Lagoas	Sítio cerâmico a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Calu	Casa bandeirista do século XVIII com ocupação até o início do século XX.	CNSA/IPHAN
Embu-Guaçu	Santa Rita 1	Lítico / histórico (multicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
Guarulhos	Garimpo de Ouro do Ribeirão das Lavras	Cerâmico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
Itapevi	Ambuíta 1	Cerâmico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Ambuíta 2	Lítico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Ambuíta 3	Cerâmico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Eurofarma I	Histórico e lítico (multicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN.
	Eurofarma II	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Eurofarma III	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Eurofarma IV	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN.
Mogi das Cruzes	Lago do Parque	Sítio histórico industrial, com presença de testemunhos arqueológicos e de construção (início séc.XIX) do serviço de captação de água para o município.	CNSA/IPHAN
	Santa Rita	Sítio histórico - presença de cerâmica neobrasileira, material lítico, metal e moeda.	CNSA/IPHAN
	Santo Alberto	Sítio histórico - vestígios de edificação em taipa de pilão, associados a evidências arqueológicas.	CNSA/IPHAN
	São José	Sítio histórico - presença de cerâmica neobrasileira.	CNSA/IPHAN
	Capela de Aparecidinha	Histórico, a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	GM-Taboão – Ta.10	Sítio histórico – presença de cerâmica neobrasileira.	CNSA/IPHAN
	Taboão 2	Aldeia cerâmica em topo de elevação.	CNSA/IPHAN
	Taboão 3	Litocerâmico (unicomponencial) a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Mogi 01	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Mogi 02	Cerâmico (multicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	General Motors	Histórico, a céu aberto.	CNSA/IPHAN
Osasco	Fazenda Veloso	Histórico	ROBRAHN-GONZÁLEZ & ZANETTINI, 2003.
	Quartel e Vila de Quitaúna	Histórico	ROBRAHN-GONZÁLEZ & ZANETTINI, 2003.
Santo André	Valmir de Lima	Pré-colonial (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN.
São Paulo	Beco do Pinto	Sítio histórico - Beco do Pinto, com evidências arqueológicas do séc. XVIII e XIX.	CNSA/IPHAN

MUNICÍPIO	NOME DO SÍTIO	DESCRIÇÃO SUMÁRIA	FONTE DE DADOS
	São Miguel Paulista	Colonial / Histórico (multicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Casa do Tatuapé	Sítio histórico - casa bandeirista, século XVII. Taipa de pilão.	CNSA/IPHAN
	Casa 1 – Pátio do Colégio	Sítio histórico - quintal da casa nº 1. Pátio do Colégio - séc. XIX. Taipa de pilão e alvenaria de tijolos.	CNSA/IPHAN
	Casa de Ferroviário 1	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Petybon / Fábrica de Louças Santa Catarina.	Sítio Histórico industrial, do início do século XX. Primeira fábrica de louças do Brasil.	CNSA/IPHAN
	Jaraguá 1	Sítio cerâmico a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Jaraguá 2	Sítio lítico a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Jaraguá Clube	Pré-colonial cerâmico.	CNSA/IPHAN
	Jardim Princesa 1	Pré-colonial cerâmico.	CNSA/IPHAN
	Jardim Princesa 2	Pré-colonial cerâmico.	CNSA/IPHAN
	Morrinhos	Sítio histórico - casa bandeirista, século XVIII - taipa de pilão.	CNSA/IPHAN
	Morumbi	Sítio lítico a céu aberto com grande densidade de material em superfície.	CNSA/IPHAN
	Caxingui	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Ferreira Araújo	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Luz	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Casa do Periquito	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Mackenzie	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Paulistão	Cerâmico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Olaria II	Sítio cerâmico a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Jardim (Parque) da Luz	Antigo Jardim Botânico criado por Avis de régio, 19 de Novembro de 1790 tendo como 1º Diretor General José Arouche. Na segunda metade do século XIX foram incorporadas duas edificações, o edifício do LICEU de Artes e Ofícios e a Escola Prudente de Moraes.	CNSA/IPHAN
	Sítio Mirim	Sítio histórico – casa bandeirista (taipa de pilão), séc. XVII.	CNSA/IPHAN
	Fazenda Santa Maria	Histórico	CNSA/IPHAN
	Reservatório Nova Cantareira	Histórico	CNSA/IPHAN
	Santa Maria	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Sítio Waldemar Ferreira	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN
	Santo Amaro	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	A Lasca Arqueologia, 2010
Suzano	Suzano 01	Histórico (unicomponencial), a céu aberto.	CNSA/IPHAN

Embora achados arqueológicos fortuitos associados às populações ceramistas de tradição Tupiguarani tenham sido descobertos desde o final do século XIX em alguns bairros da cidade de São Paulo como: Mooca, Brás, Luz, Brooklin e Anhanguera (Araujo, 1995; Juliani, 1996; Pereira Jr., 1964 e Sant'Anna, 1944), a bacia do Alto Tietê é ainda muito pouco conhecida do ponto de vista da arqueologia pré-colonial.

No entanto, em função dos inúmeros estudos realizados e das necessidades do licenciamento ambiental de empreendimentos modificadores do meio físico, o contexto de ocupação humana da bacia do Alto Tietê vem recebendo um importante aporte informativo quanto ao sistema regional de ocupação humana pretérita.

Apesar de existirem informações acerca de uma ponta de flecha de pedra lascada encontrada no bairro da Luz, o primeiro sítio pré-colonial identificado e assim reconhecido para a região foi o Sítio Lítico de Morumbi, localizado em 1967 no bairro do mesmo nome, município de São Paulo. Tratava-se de um sítio-oficina de extração de matéria prima para artefatos líticos lascados, associado a populações de caçador-coletores (Juliani, 1996). Estes são os vestígios mais antigos da atual região metropolitana de São Paulo, remanescentes de cerca de 7.000 anos atrás, e associados a grupos detentores de uma indústria lítica que incluía, entre outros artefatos, as pontas de projétil.

Os estudos arqueológicos realizados no trecho oeste do Rodoanel Metropolitano Mário Covas, também permitiram a localização de mais três sítios arqueológicos pré-coloniais na região do Morro de Jaraguá, com vestígios cerâmicos associados à Tradição Itararé (atribuída aos ancestrais dos índios Caingangues) e vestígios líticos lascados com filiação não definida.

Em função do licenciamento ambiental das obras do trecho sul do Rodoanel Mario Covas, foram descobertos novos sítios históricos. Em alguns desses sítios, entre 2006 e 2007, a equipe do professor Paulo De Blasis realizou escavações onde foram localizados vestígios cerâmicos, telhas e louças, cujos mais antigos foram datados do século XVIII.

Outros sítios arqueológicos que foram descobertos na última década e submetidos a procedimentos de resgate científico fazem parte de um complexo arqueológico localizado no interior da propriedade adquirida pela empresa Eurofarma, no município de Itapevi, junto ao km 35 da Rodovia Castelo Branco.

Referências sobre esse conjunto constam de artigos publicados na Folha da S. Paulo, datado de 12 de Janeiro de 2004, onde, segundo a reportagem, há a presença de um *“raro mosaico arqueológico de boa parte das culturas que se sucederam na região da Grande São Paulo”*.

Os vestígios vão de ferramentas de pedra e fogueiras com centenas de anos à cerâmica produzida por Tupis, bandeirantes e até caboclos do século 19:

“Os cinco sítios de onde vêm os achados estão no município de Itapevi (43 quilômetros a oeste de São Paulo) e podem trazer contribuições importantes para entender o cotidiano do ciclo bandeirante...” (Notícia veiculada no caderno Ciências do jornal Folha de São Paulo).

Naquele empreendimento foram identificados três sítios arqueológicos, sendo que o sítio Ambuitá 2 (datado em 560 anos A.P.) está relacionado à ocupação indígena anterior a chegada do elemento europeu e africano ao continente (Robrahn-González e Bava de Camargo, 2004: 131), enquanto os sítios Ambuitá 1 e 3 foram associados a ocupações de períodos coloniais e pós-coloniais. O sítio Ambuitá 3, por exemplo, apresentou fragmentos cerâmicos com forte influência da Tradição Tupiguarani, além de algumas faianças portuguesas. Ademais, esse sítio esta relacionado aos domínios de uma grande propriedade rural, o solar São João, o qual tem sua datação girando em torno de 1720-1730 (Robrahn-González e Bava de Camargo, *op. cit.*: 126).

Ainda no município de Itapevi, durante os trabalhos investigativos para o diagnóstico arqueológico do empreendimento “Loteamento Habitacional Terras da Venda” (A Lasca Arqueologia, 09/2008) foram encontrados em superfície, num terreno situado a cerca de 500 m de distância da atual fábrica da Eurofarma, vestígios materiais que caracterizaram a existência de um sítio arqueológico, o Itaquiri 1. Os vestígios materiais identificados eram constituídos de fragmentos de cacos cerâmicos diversos, além de materiais líticos lascados e um bloco rochoso polido com marcas de afiação.



Figura 8.4.14.3-1: Fragmentos cerâmicos encontrados na área do Sítio Arqueológico Itaquití 1.

Os fragmentos cerâmicos encontrados na ocasião foram analisados ainda em campo e pareceram ser confeccionados pela técnica de rolete, apresentando queimas diversificadas (de completa a incompleta) e diferentes tipos de padrões decorativos (lisos, unglados, corrugados e englobados em vermelho), com tamanhos que não excederam 6 cm de comprimento. A maior distância entre as evidências encontradas foi de 135 m no sentido Leste-Oeste, e 55 m no sentido Norte-Sul, mostrando uma grande dispersão superficial do material associado.

Isoladamente, foi encontrado um fragmento de material lítico lascado (quartzo leitoso) de 4 cm de comprimento e um fragmento de rocha gnáissica com formato de paralelepípedo oblíquo e dimensões de 20 cm nas arestas maiores e 15 cm nas menores, com sinais de gravuras e negativos que indicam que a peça pode ter sido utilizada como instrumento polidor e / ou afiador.

A quantidade e a expressiva área de dispersão dos materiais cerâmicos encontrados são indicadores da presença no local de um sítio arqueológico pré-colonial, que pode estar associado ao assentamento de grupamentos de agricultores ceramistas, cuja cultura material é descrita na arqueologia como Tradição Tupiguarani. O local foi registrado no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA/IPHAN) com a denominação de Sítio Arqueológico Itaquití 1, situado sob as Coordenadas UTM 23K 300.597E / 7.398.014N (ponto central). Até o presente momento, pelo que se sabe, não sofreu ação de resgate científico arqueológico, de forma que não há novas informações a respeito desse sítio.



Figura 8.4.14-3-2: Vestígios encontrados na área do Sítio Arqueológico Itaquití 1.

Demais sítios arqueológicos reconhecidos para a bacia do Alto Tietê e Cabeceiras apresentam materiais culturais de períodos pós-contato europeu associados às ocupações existentes a partir do início do período colonial estendendo-se até o final do século XIX (Juliani, 1996).

No município de São Paulo, já foram pesquisados alguns sítios de ocupação colonial, tanto rural (Sítios Mirim, Morrinhos, Casa do Tatuapé, Casa do Grito e Casa do Itaim Bibi), como urbana (Casa da Marquesa e Casa nº. 1) (Juliani, 1996). Os vasilhames cerâmicos resgatados nesses sítios apresentam uma diversidade de estilos decorativos comuns aos sítios históricos coloniais conhecidos no Brasil inteiro. Podem ser citados o inciso, o inciso em barra, o escovado e o pintado, sendo comum nessa cerâmica a presença de apêndices.



Figura 8.4.14.3-3: Cerâmicas históricas provenientes de pesquisas arqueológicas nas casas rurais paulistas de São Paulo (Acervo do Setor de Arqueologia PMSP/SMC/DPH).

No centro histórico de São Paulo foram também pesquisadas áreas de descarte (antigos lixões) relacionadas ao século XIX. O monitoramento arqueológico das obras de revitalização do Vale do Anhangabaú, no início da década de 1990, e posteriormente da Avenida Senador Queiroz,

possibilitou o resgate de quantidades consideráveis de materiais associados a tralhas domésticas, notadamente louças europeias além de garrafas e frascos de vidro utilizados para o armazenamento e comercialização de bebidas e medicamentos.

Mais recentemente, no centro da cidade de São Paulo, na região conhecida como *cracolândia*, numa quadra de 7 mil metros quadrados, delimitada pelas ruas dos Timbiras, dos Andradas, Aurora e General Couto de Magalhães, foram encontrados mais de 2 mil fragmentos de vestígios arqueológicos enterrados, entre pratos, xícaras,oringas, vasos, potes e até penicos, além de muitos outros objetos, feitos de materiais como porcelana, cerâmica, louça e vidro.

Sobre os aldeamentos paulistas, consideradas as peculiaridades no processo de ocupação colonial brasileiro (Petrone, 1995) pode-se considerar que os seguintes assentamentos indígenas apresentam contextos bastante semelhantes: Escada (Guararema), Barueri (acima), Pinheiros e São Miguel (São Paulo), Carapicuíba entre outros. Com exceção de Pinheiros. Estes aldeamentos citados são sítios arqueológicos conhecidos, carecendo à época apenas o aldeamento da Escada de estudos sistemáticos.

Ainda segundo o mesmo autor, possuem relação intrínseca com a colonização do território paulista. Nesses aldeamentos os “nativos” em processo de “civilização”, eram reunidos em um mesmo território sobre a administração de ordens religiosas, principalmente jesuíticas, ou mesmo por leigos a partir do século XVII, após a nomeação de administradores pela Câmara de São Paulo.

Apesar de oficialmente não ser permitida a escravização de indígenas, a requisição de mão de obra indígena para trabalhos em esfera pública, ou mesmo a contratação por particulares junto aos administradores de seus índios tutelados, configurou-se em prática recorrente, não sendo incomum o estabelecimento dos aldeamentos próximos a grandes propriedades rurais, principalmente no caso dos aldeamentos religiosos. Também se estabelece como critérios para os aldeamentos dois fatores funcionais: a necessidade de defesa dos Campos de São Paulo de Piratininga frente a grupos indígenas “não civilizados” e as áreas correspondentes a aldeias pré-existentes, tendo em vista o aproveitamento de trilhas e vias já conhecidas pelos não europeus, muito utilizadas pela atividade bandeirista.

As pesquisas desenvolvidas no aldeamento indígena de Barueri (Scatamacchia e Franchi, 2001) trouxeram à luz novos conhecimentos sobre os indígenas ocupantes da bacia do alto Tietê, por ocasião do contato com o europeu. A Aldeia de Barueri, originalmente ocupada por indígenas tupi e onde foi instalado um aldeamento de catequese por jesuítas portugueses, corresponde a um sítio arqueológico situado e implantado em alto terraço à margem direita do rio Tietê.

A característica especial deste sítio é sua posição geográfica, no limite do trecho navegável do alto Tietê. Caracteriza-se como um sítio arqueológico multicomponencial, apresentando edificação de relevância arquitetônica e cotas arqueológicas negativas preservadas.

O material arqueológico coletado durante as escavações deste sítio está sob a guarda do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo. Uma pequena coleção deste material, representada por fragmentos cerâmicos de influência tupi e colonial brasileira, materiais construtivos e material ósseo, pode ser visitada no Museu Municipal de Barueri.

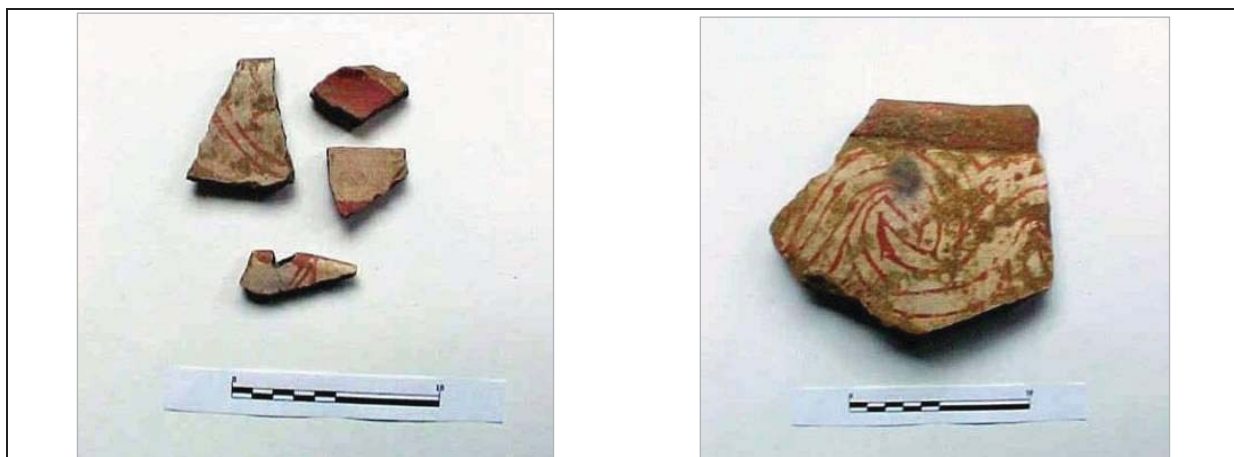


Figura 8.4.14.3-4: Cerâmica indígena com decoração pintada pertencente à tradição tupi-guarani. Os fragmentos da esquerda são de pequenas tigelas e o da direita corresponde ao fragmento de um vaso grande, normalmente utilizado para a fabricação de bebidas e muitas vezes reutilizado como urna funerária (Scatamacchia e Franchi, 2004).

A mesma instituição também guarda documentação referente a artigos publicados em periódicos locais que fazem referência aos trabalhos arqueológicos ali desenvolvidos. Como o sítio arqueológico, localizado à Rua Nossa Senhora da Escada, no bairro da Aldeia de Barueri, ainda não foi urbanisticamente reintegrado, é possível visualizar a estratigrafia arqueológica nas trincheiras abertas durante as escavações arqueológicas na área externa da capela.

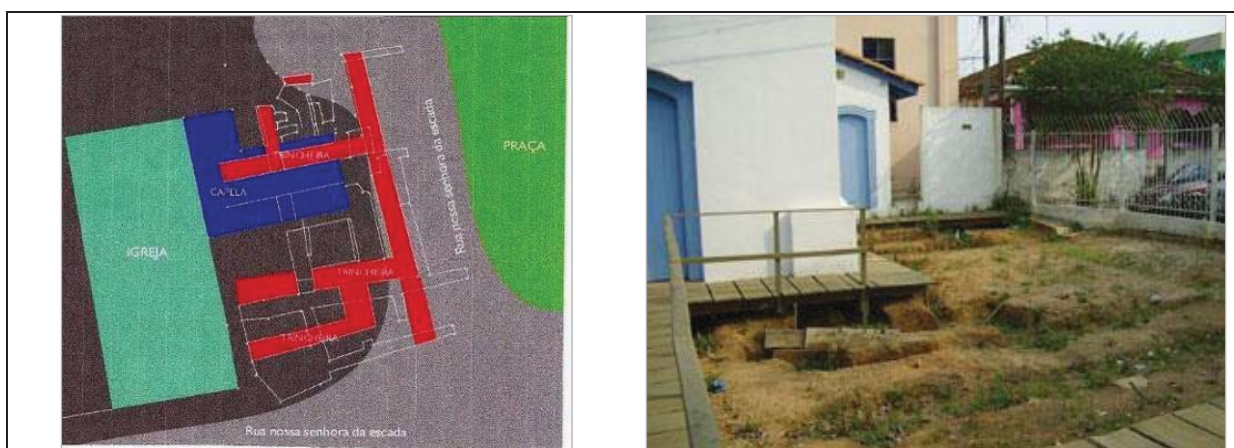


Figura 8.4.14.3-5: Implantação do sítio arqueológico do Aldeamento de Barueri e intervenções arqueológicas realizadas (Scatamacchia e Franchi, 2004) e sítio arqueológico Aldeia de Barueri (área externa), situação à época.

Reportagem assinada pelo jornalista Roberto Pompeu de Toledo, publicada pela Revista Veja São Paulo em 08 de março de 2006, também dá conta da pesquisa arqueológica realizada no local.



Figura 8.4.14.3-6: Trincheiras abertas ao redor da capela revelam as paredes da igreja primitiva.

Foto: Mário Rodrigues. (Disponível em: < <http://veja.abril.com.br/vejasp/080306/historia.html> >.)

Outra amostra do valor científico para o conhecimento dos modos de vida e das soluções culturais resultantes do contato entre o catequizador e o indígena no contexto dos aldeamentos paulistas pode ser observada nos estudos desenvolvidos por Juliani; Miguel e Franchi (2007) no Sítio Arqueológico do Aldeamento de São Miguel Paulista, notadamente na qualidade da cerâmica utilitária ali produzida.



Figura 8.4.14.3-7: Capela de São Miguel, construção colonial jesuítica de 1622, implantado em patamar de média vertente da margem esquerda do rio Tietê.

Imagem disponível em: <http://www.cidadedesao paulo.com/sp/br/o-que-visitar/pontos-turisticos/181-capela-de-sao-miguel-arcario> .

Recentemente, novas informações reforçam o conhecimento a respeito do contexto da ocupação humana na região metropolitana de São Paulo com os achados de vestígios materiais referentes aos séculos XVII ao XIX no bairro de São Miguel Paulista, zona leste paulistana. O desenvolvimento de uma campanha de salvamento arqueológico no Sítio São Miguel Paulista 1 (A Lasca Arqueologia, 12/2008) pela equipe da A Lasca Arqueologia concluiu, através da ocorrência de artefatos de cerâmica e louças semelhantes àqueles verificados no contexto de ocupação do Sítio Capela de São Miguel, que o local de deposição primária desses materiais devia estar situado no entorno da Capela, localizada a cerca de uma centena de metros em

posição mais elevada em relação ao sítio estudado, mas que as sucessivas obras de readequação viária e revitalização da Praça Aleixo Monteiro Mafra poderiam ter gerado parte dos vestígios encontrados no Sítio São Miguel Paulista 1.

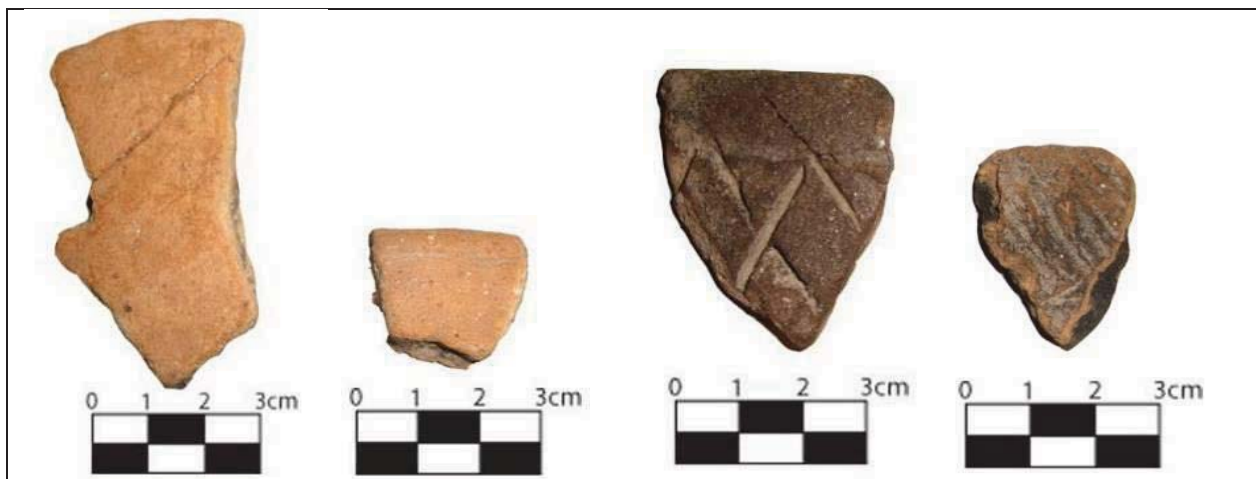


Figura 8.4.14.3-8: Exemplos de fragmentos de vasilhas cerâmicas do acervo do sítio São Miguel Paulista 1 – Extraído de A Lasca Arqueologia / CPTM (12/2008).

No mesmo relatório técnico, apesar de apresentar uma cronologia bem mais recente, porém não menos importante, datada a partir das décadas de 1920 a 1930, também são referidos o resgate dos vestígios que compõem o Sítio Casa de Ferroviário, cujos restos materiais contam parte da história da introdução da ferrovia no território paulista.

Também, no município de Cajamar, extremo oeste da região metropolitana, a equipe da A Lasca Arqueologia escavou no final de 2008 o sítio arqueológico denominado Sítio Juqueri, sendo registrado nele vestígios de materiais diversos, desde depósitos com espólios recentes (entulhos) até fragmentos cerâmicos que remetem a uma ocupação que pode retroceder até o século XVII, de alguma forma ligada aos períodos das lavras minerárias nos territórios circunvizinhos à capital paulista.

A análise laboratorial do material coletado no resgate científico e os relatórios finais ainda estão em curso, de modo que tal afirmação ainda não pode ser totalmente descrita com propriedade e exatidão (A Lasca Arqueologia, 01/2009).

Igualmente, nos trabalhos de arqueologia preventiva para o licenciamento ambiental do *Trecho Largo Treze à Estação Adolfo Pinheiro da Linha 5 (Lilás) do Metrô de São Paulo*, no bairro de Santo Amaro (A Lasca Arqueologia, 12/2010), foram encontrados materiais históricos de interesse arqueológico (cerâmicas, louças, vidros, metais, etc.) associados ao início da ocupação colonial da região metropolitana e que permitiram o registro do Sítio Arqueológico Santo Amaro.



Figura 8.4.14.3-9: Cultura material (fragmentos de cerâmicas e louças) encontrada nas áreas de escavação do Sítio Arqueológico Santo Amaro. Extraído de A Lasca Arqueologia (12/2010).

Assim, o ainda escasso conhecimento arqueológico da atual região metropolitana de São Paulo remete às informações historiográficas sobre a ocupação indígena pré-colonial, registradas pelos primeiros europeus a penetrarem no território paulista.

⇒ **Contexto Ethnohistórico e Histórico Regional**

Somam-se ao conhecimento arqueológico as informações sobre a ocupação indígena pré-colonial da atual região metropolitana de São Paulo ao que registraram os primeiros europeus quando da penetração no território paulista. Assim, segundo as fontes disponíveis, quando da chegada dos primeiros portugueses ao território paulista, a região se encontrava ocupada por índios originários de diversas nações, divididos, segundo os colonizadores seiscentistas, em duas grandes nacionalidades: os tupis e os tapuias (tronco linguístico Macro-Jê). De certo modo, esse conjunto de dados pode ser relacionado às evidências arqueológicas já registradas, tendo sido encontrados sítios arqueológicos pré-históricos que associados à Tradição Una (provável correlação com os Jê) e à Tradição Tupiguarani (grupo linguístico Tupi-Guarani).

Segundo Nimuendaju (1981), a região do estado de São Paulo no período colonial era ocupada por índios das famílias Jê e Tupi-Guarani representadas pelos grupos predominantes, Caiapó e Guarani, respectivamente.

Para Monteiro (1984), no atual território do estado de São Paulo, na época colonial, os grupos indígenas se distribuíam em quatro grandes regiões. A primeira, no território correspondente ao da Capitania de São Vicente, habitada no século XVI pelos Tupis, abrangia a faixa litorânea do Rio de Janeiro, estendendo-se até a Baixada Santista e parte do interior paulista. A segunda, situada entre o Vale do Paraíba e a serra da Mantiqueira, teria sua ocupação por grupos de troncos linguísticos Jê, incluindo outros grupos além dos Puris, conhecidos como Guaianás e Maromis. Os Guaianás seriam os ancestrais dos Caingangues³ e teriam oferecido grande resistência ao avanço da lavoura cafeeira no oeste paulista durante o século XIX. A terceira região, a oeste da capitania, revelou a presença de grupos não tupi de menor destaque. E finalmente, a quarta região, mais para o sul e sudoeste, onde o Guarani seria o grupo dominante.

Se os tupis são associados àqueles que falavam a língua geral (Sampaio, 1911), conhecida ao longo da costa, de norte a sul, os tapuias eram os que não compreendiam ou não falavam essa

³ É importante ressaltar que a denominação Caingangue está associada aos índios Coroados de São Paulo (GAGLIARDI, 1989: 63).

língua. Segundo Monteiro (1984), na atual região metropolitana de São Paulo estavam localizados, sobretudo, os indígenas de fala tupi: os chamados Tupiniquins.

Em termos de classificação linguística e etnográfica, os Guaianás foram por vezes identificados com os Tupiniquins e, por outras, considerados como tribo de classificação étnica e linguística não Tupi (prováveis ancestrais dos Caingangues, de família linguística Jê).

Os Guaianás foram descritos como:

“[...] gente de pouco trabalho, muito molar, não usam entre si lavoura, vivem de caça que matam e peixe que tomam nos rios, e das frutas silvestres que o mato dá: são grandes flecheiros e inimigos de carne humana.” (Monteiro, 1984)

Os Tupiniquins, contrariamente, “entrosavam-se as atividades da caça e pesca com as da lavoura, esta realizada com recursos bastante rudimentares e segundo o sistema da coivara” (Schaden, 1954). Eram guerreiros, sendo a cultura tupi associada à caça de inimigos para o sacrifício ritual e o consumo antropofágico.

Outras diferenças marcantes são assinaladas, no que se refere à cultura material. Os Tupis dormiam em redes e os Guaianás sobre esteiras no chão. Também o enterramento dos mortos em igaçabas de cerâmica, dispostas próximas às cabanas ou em seu interior, distinguia os Tupis de seus vizinhos. Suas vasilhas de cerâmica eram confeccionadas pela técnica do acordelamento, apresentando-se simples ou decoradas com motivos pintados, digitais, ungueais, impressos, estriados, roletados, nodulados ou incisos. As formas e tamanho das vasilhas variavam de acordo com suas funções.

Ainda em relação à constante presença dos indígenas Tupis-Guaranis e outras tribos na região, é uma importante referência o fato de que, na Capitania de São Vicente e no local onde foi fundada a vila de São Paulo, no século XVI, terem sido registradas diferentes formas de organização social e territorial. No caso dos Tupiniquins e dos Guaianás, estes ficaram conhecidos como “habitantes das serras” e seriam nômades e aqueles, sedentários, teriam como sustento a caça e a coleta (Monteiro, 1994).

Atualmente, parece haver consenso em torno do fato de que o território compreendido pela maior parte da atual região metropolitana de São Paulo era ocupado efetivamente por tribos Tupiniquins, estando os Guaianás localizados mais a nordeste e os Maromimis ou Guarulhos nos contrafortes da Mantiqueira.

No período colonial, a distribuição desses grupos foi profundamente modificada, tanto pelo extermínio dos índios quanto pelos deslocamentos forçados a partir dos avanços dos portugueses para o interior.

Freitas (1911) cita que o arranjo da distribuição espacial indígena, acima descrita, encontrada pelos portugueses que chegaram às terras paulistas no início do século XVI, devia ser relativamente recente, conforme se depreende de um documento manuscrito encontrado na biblioteca de Évora, de autoria atribuída ao Padre José de Anchieta, no qual se menciona terem os tupis se assenhoreado dos campos de Piratininga depois de bater e repelir para o interior os Guaianás.

De qualquer modo,

“[...] convivendo, guerreando ou evitando-se no início do século XVI, estes antigos habitantes da região paulista acabaram compartilhando uma experiência em comum: o trágico encontro com a civilização europeia. Cada grupo reagiu de maneira distinta, alguns se defendendo, outros se entregando, mas o

resultado em longo prazo não variou. De todos esses povos, restam hoje apenas vestígios toponímicos.” (Monteiro, 1994).

Segundo Petrone (1964), a ocupação do Planalto Paulistano, no século XVI, pelos colonizadores, foi definida pelas condições já aproveitadas pelo povoamento indígena da região sudeste do Brasil, para o qual esta área exercia função de centro demográfico:

“A utilização da baixada litorânea e das terras do planalto pelo ameríndio e a definição de vias de circulação entre essas duas áreas, implicaram em um longo processo, que levou a uma determinada organização do espaço. Os primeiros colonos europeus, por sua vez, já não encontraram quadros naturais intactos, mas parcialmente modificados, aos quais reagiram com novos processos, aproveitando, entretanto, a experiência ameríndia”.

Corroboram com essa colocação relatos de jesuítas que afirmam que, quando aqui chegaram, encontraram muitas aldeias indígenas assentadas em patamares próximos aos grandes eixos fluviais. Estes eixos representavam, além da possibilidade da pesca, as principais vias de circulação, também utilizadas pelos primeiros colonizadores que, vindos do litoral, visavam alcançar o local escolhido para implantação da Vila de São Paulo.

O desenvolvimento da colonização europeia afeta os contatos amigáveis estabelecidos entre portugueses e indígenas tupi no início do século XVI, em decorrência do apresamento para uso como mão de obra escrava e da prática de confiná-los em aldeamentos, nos quais podiam ser contratados como servos. Isto provocou a fuga em massa dos tupis, que se dirigiram do litoral para o alto Tietê e para o alto Paraíba.

O local escolhido pela Companhia de Jesus no planalto paulistano para a instalação do Colégio e da Igreja do Senhor do Bom Jesus, em 1554, visando a catequização indígena, foi um sítio na colina localizada na confluência do rio Tamanduateí com o ribeirão Anhangabaú (Almeida, s/d *apud* Monteiro, 1994), onde se situava:

“[...] o principal assentamento tupiniquim na época da chegada dos europeus [...] o do chefe Tibiriçá, certamente o mais influente líder indígena da região” (Monteiro, 1994).

Conforme Almeida (s/d) *apud* Monteiro (1994), São Paulo de Piratininga foi o quarto povoamento instalado na Capitania de São Vicente. Os primeiros foram as Vilas de São Vicente (1532) e Santos (1539), no litoral. O terceiro, o arraial de João Ramalho, Santo André da Borda do Campo (1553), caracterizou-se como importante ponto de apoio à conquista do planalto (Simões Jr., 2005).

No início da colonização, no povoado de Santo André, vivia João Ramalho, genro do cacique Tibiriçá, que dispunha de numerosos aliados indígenas e dominava larga extensão dos campos de Piratininga. Juntamente com seus sócios, dedicava-se ao apresamento e comércio de escravos indígenas, negociados e exportados no litoral (Andrada e Silva, 1955).

Pouco depois, os jesuítas fundam, nos campos de Piratininga, o Colégio de São Paulo, núcleo em torno do qual se instala o vilarejo, que logo iria se sobrepor ao de Santo André, que acabou sendo desativado e seus moradores transferidos para São Paulo de Piratininga, aonde se concentraram os povoadores do planalto.

As cartas deixadas pelos jesuítas informam que eles foram convidados pelos indígenas a se estabelecerem junto à sua aldeia (Rocha Filho, 1992). Nos dizeres desse autor:

“[...] havia um interesse econômico por parte dos índios, pois eles sabiam que os jesuítas lhes forneceriam as ferramentas de que eles precisavam para trabalhar a terra e produzir seus artefatos [...]”.

Segundo Monteiro (1994), duas outras aldeias se destacam nos relatos da época, ambas chefiadas por irmãos de Tibiriçá: a de Jerubatuba, chefiada por Caiubi, localizada cerca de doze quilômetros ao sul de Inhapuambuçu, nas proximidades do futuro bairro de Santo Amaro, e a de Ururaí, chefiada por Piquerobi, situada seis quilômetros ao leste de Inhapuambuçu, a qual se tornou, mais tarde, a base do aldeamento jesuítico de São Miguel.

Para Ellis (1989), o povoamento do território paulista pelos portugueses consolidou-se, efetivamente, durante o século XVIII e o conhecimento do chamado “sertão”, teria início a partir das incursões realizadas desde o século XVI. Essas investidas possibilitaram a abertura do interior da Colônia através de três importantes caminhos, cujo centro de conversão era a Vila de São Paulo de Piratininga, a área de interesse para o presente estudo.

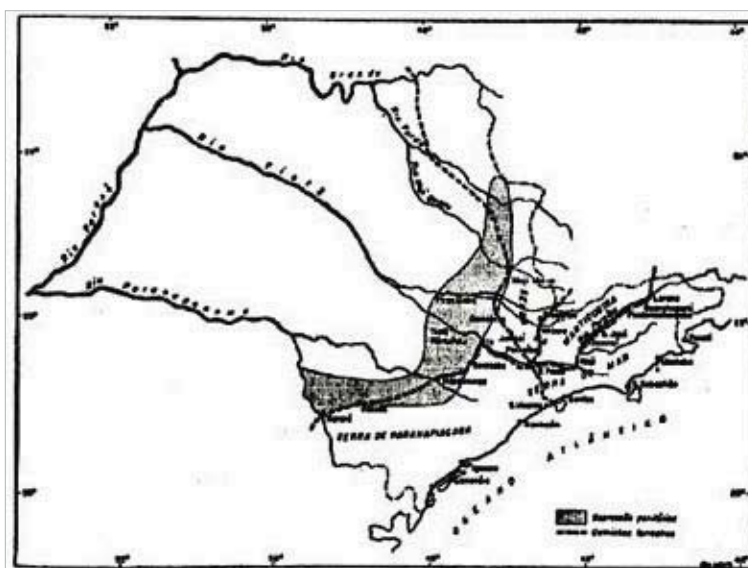


Figura 8.4.14.3-10: Os caminhos para a interiorização do sertão paulista a partir do século XVI e XVII. Fonte: Ellis, 1989: 283p.

Os primeiros colonos na região ocuparam-se, portanto, de uma importante atividade econômica: a escravidão indígena. A sua verdadeira importância comercial residiria no uso desses braços para o trabalho nas fazendas locais. Conforme explica Monteiro, 1994:

“[...] a principal função das expedições residia na reprodução física da força de trabalho, e não conforme se coloca na historiografia convencional, no abastecimento dos engenhos do litoral, embora alguns cativos tenham realmente sido entregues aos senhores de engenho. Portanto, ao contrário de outros sistemas de apresamento e fornecimento de mão de obra — onde o tráfico africano é o exemplo mais notável —, os paulistas não exerceram o papel de intermediários no comércio de cativos, sendo antes tanto fornecedores como consumidores da mão de obra que este sistema integrado produzia.”

A atividade bandeirista de apresamento foi extremamente favorecida pelo fato de a Vila de São Paulo de Piratininga se encontrar em posição geográfica extraordinariamente vantajosa, favorecida, segundo Prado Jr. (1935), por um relevo suave e vales largos que procuram o interior do país, além de a região contar com os caminhos indígenas, que, segundo Marcílio (1973), além de partir em todas as direções, indicavam o meio de transpor os obstáculos topográficos.

Também os rios eram importantes estradas nessa época. Segundo Sampaio (1978):

“Descendo o rio para baixo de S. Paulo, tocava-se primeiro no sítio de Nossa Senhora da Esperança com um aldeamento fundado por Manoel Preto, e que veio a ser depois a capela e povoação de Nossa Senhora da Expectação do Ó; deixava-se pouco mais abaixo, à esquerda, o sítio de Emboaçava, de Afonso Sardinha, e podia-se ir até as primeiras lavours de Parnaíba se não preferisse desembarcar no porto de Carapicuíba, ou entrar pelo Geribatiba para ir visitar Pinheiros e mais além Ibirapuera no mesmo sítio em que ora está Santo Amaro”.

A partir do final do século XVI a zona rural de São Paulo se estendeu consideravelmente, sendo que na segunda metade do XVII, os sítios e fazendas já se estendiam por Carapicuíba, Cotia e Parnaíba (Bruno, 1984).

Nas fazendas foi contínua a produção de gêneros alimentícios para abastecimento da cidade de São Paulo. Segundo Mawe (1978), que percorreram os arredores de São Paulo em 1809:

“[...] a fertilidade da região que circunda São Paulo pode ser avaliada pela quantidade de produtos com os quais, como afirmei, abarrotam o mercado. Há quase um século, este terreno era rico em ouro, e foi somente quando o exauriram, pela lavagem, que os habitantes pensaram em dedicar-se à lavoura” (Mawe, 1978).

O ouro a que Mawe faz menção era o ouro aluvionar, explorado do final do século XVI ao início do século XIX. Embora modestas em comparação com as ricas minas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, as lavras paulistas tiveram certa expressão na economia colonial paulista, em especial no século XVIII. A localização das antigas lavras de ouro no território da atual região metropolitana de São Paulo é fornecida por Knecht (1950), a saber: São Paulo, Santana de Parnaíba (junto ao Ribeirão Itaim, na divisa com São Paulo), Cajamar, Franco da Rocha, Caieiras, Guarulhos e Suzano.

O primeiro marco importante da região é conhecido como “ciclo do açúcar paulista”, que vai do século XVIII até a primeira metade do século XIX. O aumento da demanda por açúcar na Europa e a desorganização da produção nas colônias francesas na última metade do século XVIII criaram condições externas favoráveis para a exportação. No início do século XIX, a exportação de açúcar já era a atividade mais importante da economia paulista.

A exploração açucareira promoveu o povoamento da região, a criação e o crescimento dos núcleos urbanos, além de concorrer para a diversificação do sistema viário. Essa atividade lançou as bases de uma estrutura agrária que viria a sustentar por um longo período a produção de café. O auge da produção de açúcar na província de São Paulo ocorreu por volta de 1850; a partir daí, a produção e a exportação de café tomariam o lugar do açúcar como principal atividade econômica.

Durante a primeira metade do século XIX, a lavoura cafeeira foi sustentada pela mão de obra escrava. Com a pressão inglesa e a segunda Revolução Industrial⁴, entretanto, não cabia mais na economia mundial uma produção baseada em relações escravistas. Neste sentido, as leis de proibições do tráfico negreiro e as pressões internas e externas ocasionaram uma ruptura no sistema político e econômico do país. Em 1888, foi abolido o trabalho escravo e um ano depois seria proclamada a República no Brasil.

A produção de café sofreria outra influência, adaptando-se a nova realidade com a contratação de imigrantes. O grande obstáculo da produção cafeeira, entretanto, era seu transporte para os portos de exportação. A saída encontrada pelo governo e investidores foi a ampliação das vias

⁴ Algumas correntes historiográficas denominaram como primeira Revolução Industrial as mudanças ocorridas na produção inglesa em 1750 e o surgimento da mentalidade capitalista. A Segunda Revolução Industrial em 1850 corresponderia à fase de consolidação do capitalismo e o aumento da utilização de máquinas na produção.

de acesso entre o interior e o litoral, através da criação de uma malha ferroviária. A proliferação dos trilhos foi altamente significativa no período.

Nesse período, a expansão cafeeira se deu a partir do vale do Paraíba, sobretudo a partir de 1880. Com ela, nos últimos vinte anos do século XIX, as vias férreas se multiplicaram no sistema São Paulo-Santos e também se desenvolveu a imigração europeia, principalmente de italianos. Como parte deste processo, deu-se início à criação do parque industrial paulistano e começaram a surgir os loteamentos das grandes propriedades situadas na área suburbana, e, mais tarde ainda favoreceu o surgimento de núcleos populacionais periféricos os quais deram origem a maioria dos municípios que atualmente compõem a região metropolitana.

Muitas das fábricas que surgiram em São Paulo no final do século XIX esboçaram a formação de alguns bairros fabris, como é o caso da Vila Prudente que de local deserto, embora de ocupação antiga, foi transformado pelos irmãos Falchi em vila fabril, com comércio desenvolvido, fábricas, escolas e residências (Bruno, 1984).

Nas palavras de Washington Luís⁵ (*in*: Azevedo, 1945), até o primeiro quartel do século XVIII, a cidade de São Paulo, “ocupava a área contida pelo colégio dos Jesuítas, pelos conventos de São Bento, São Francisco e Carmo; além dessa área, as casas iam rareando, já apareciam as chácaras, os sítios, as fazendas”.

Essa situação perdura até o último quartel daquele século, quando ocorre o desenvolvimento econômico do planalto paulista em decorrência da expansão do café, da multiplicação das vias férreas e da entrada do imigrante europeu, sobretudo o italiano (o recenseamento de 1890 demonstra a duplicação da população em vinte anos). A cidade passa a se expandir e, para leste, surgem os bairros do Pari, Brás e Mooca. O bairro da Penha, antes isolado, passa a ser considerado subúrbio da capital paulista, para, nas primeiras décadas do século XX, ganhar *status* de bairro periférico (Azevedo, 1958).

Nesse período, a expansão cafeeira se deu a partir do vale do Paraíba, sobretudo a partir de 1880. Com ela, nos últimos vinte anos do século XIX, as vias férreas se multiplicaram no sistema São Paulo-Santos e desenvolveu-se a imigração, principalmente de italianos. Como parte deste processo, criou-se o parque industrial paulistano e surgiram os loteamentos das grandes propriedades situadas na área suburbana.

As figuras a seguir, coletadas em Azevedo (*op. cit.*), ilustram a expansão da cidade nesse curto período de tempo:

⁵ Capitania de São Paulo. 2ª edição, Cia Editora Nacional, 1938, p.25-26.

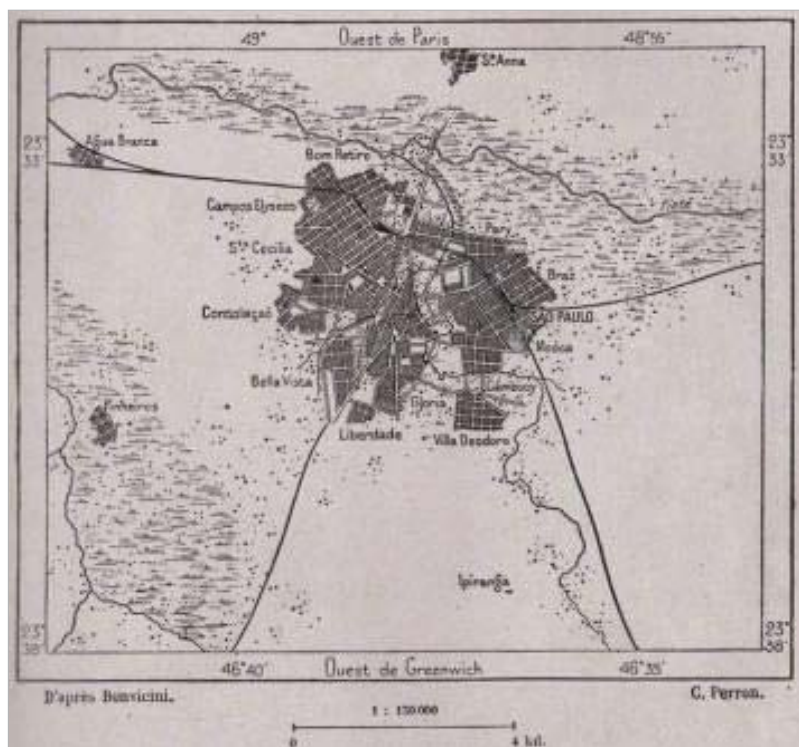


Figura 8.4.14.3-11: São Paulo em 1890 (Mapa reproduzido da “Géographie Universelle” de Élisée Reclus).



Figura 8.4.14.3-12: Limites da cidade de São Paulo em 1945, comparados com os de 1890 (quadriculado) e 1874 (em preto).



Figura 8.4.14.3-13: Os subúrbios de São Paulo, em 1945.

⇒ **Ocupação Territorial DO ABC PAULISTA**

O contexto histórico da área que envolve o traçado de implantação do presente projeto nos remete à ocupação da região do ABC, formada pelos municípios de São Bernardo do Campo, São Caetano e Santo André, bem como parte do município de São Paulo, onde está localizada a Estação Tamanduateí.

Não são poucos os estudos que tomam como marco fundador da evolução histórica do ABC o estabelecimento da Vila de Santo André da Borda do Campo, na base ocidental da Serra do Mar, no século XVI, por João Ramalho. Ali, estaria o germe da ocupação dos atuais municípios de Santo André, São Caetano do Sul e São Bernardo do Campo, os quais mais tarde, juntamente com outros, comporiam o grupo de cidades da Região Metropolitana de São Paulo.

Entretanto, a ocupação da região retrocede a um período anterior à colonização e conquista portuguesa, com a presença de aldeias indígenas, caminhos e rotas de circulação estabelecidas por nações indígenas de língua Tupi (e, provavelmente, também Jê). A ocupação colonial de São Paulo e arredores só foram possíveis graças à utilização da mão de obra indígena, e mais, à apropriação de técnicas, práticas e estruturas territoriais dos povos indígenas da região. Tanto colonos quanto jesuítas se valeram dos padrões de localização das aldeias para viabilizarem a presença colonial no planalto.

Um dos principais caminhos apropriados pelos colonizadores foi o Caminho do Mar que ligava São Paulo ao Litoral, cujo traçado conheceu variações com o tempo, mas que na essência tinha derivação de um ancestral caminho indígena. Crônicas do século XVI relatam que os índios do planalto se serviam de um caminho regular para alcançar o litoral, com o qual mantinham relações permanentes. As mesmas fontes relatam sobre a apropriação deste caminho pelos colonizadores e projetam a conhecida rota dos primeiros tempos da colônia para a época pré-colonial. Em uma planta localizada no acervo cartográfico do Museu Paulista da Universidade de São Paulo datada do início do século XIX, a rota de comunicação entre o Planalto e o Litoral é traçada com o seguinte caminho: proveniente de Piaçaguera e Cubatão atravessa a escarpa da

serra e cruza as regiões que atualmente formam a cidade de São Bernardo do Campo e o bairro do Ipiranga em São Paulo, chegando à capital pela região do bairro da Liberdade.



Figura 8.4.14.3-14: Mapa do traçado do Caminho do Mar no início do século XIX.

A concepção das rotas pelos nativos partia de explorações sempre renováveis. O ato de cortar galhos entre espaços seguidos a fim de delimitar expedições sucintas era comumente difundido entre os nativos. Enquanto que para os colonizadores a apropriação das trilhas dava-se de forma pragmática, valendo-se dos traçados gerais e informações topográficas dos índios a fim de implementarem a empresa colonial baseada na acumulação de capital via comércio ultramarino.

As primeiras rotas assentadas pelos colonos que almejavam comunicar o planalto paulista com o litoral surgiram, desde seu início, da confluência entre o traçado das trilhas indígenas e o senso racionalista da empresa colonizadora. O litoral vicentino era visto como ponto de partida para a penetração do continente e exploração dos sertões luso-americanos. Nesse sentido, a partir do século XVI, a região de São Vicente passou a congrega diversas rotas de contato com o interior, principalmente com o planalto paulista. Entre os caminhos mais conhecidos que se destacaram como as primeiras ligações entre o Litoral e o Planalto estavam: a Trilha dos Guaianases, o Caminho do Perequê, o Caminho do Padre José, o Caminho de São Vicente a Assunção e os Caminhos do Litoral Santista. Todos eles compostos de diversas rotas.

As relações estabelecidas entre São Paulo e a Baixada Santista contribuíram para a ocupação sistemática das terras serra acima. Com o aperfeiçoamento do Caminho do Mar, ao longo dos

séculos XVII e XVIII, pequenas aglomerações humanas passaram a se fixar nas cercanias de seu traçado implantando pousos, ranchos e pequenas fazendas, dando início, assim, aos primeiros movimentos de ocupação da região. Entretanto, embora o Caminho do Mar fosse o mais importante de toda a Capitania por quase quatro séculos, não chegou a se constituir como vetor de ocupação, à semelhança do que ocorreria com as ferrovias no século XIX e XX, de forma que parte significativa de seu entorno permaneceu pouco habitada até a chegada da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí na década de 1860. Desse modo, a região que mais tarde seria conhecida como o ABC Paulista, começou a ser efetivamente ocupada, com exceção de São Bernardo Campo, com a dilatação urbana da cidade de São Paulo e a chegada da São Paulo Railway.

Ao longo dos séculos, o Caminho do Mar foi utilizado, como rota regular de viajantes e tropeiros que carregavam mercadorias e produtos para o planalto (sal, ferramentas, tecidos, produtos da Europa em geral) ou dele para outras regiões através de Santos, até ir perdendo sua proeminência frente à estrada de ferro. Diferentemente da São Paulo Railway, o Caminho do Mar não percorreu preferencialmente regiões de várzeas e afastou-se significativamente do leito do Rio Tamanduateí. Tanto Santo André quanto São Caetano do Sul estão próximas ao Tamanduateí e as indicações históricas dão conta de que também a antiga Vila de Santo André da Borda do Campo estaria próxima ao rio, portanto longe da principal artéria de comunicação entre o planalto e o litoral desde os tempos pré-coloniais.

- Nos primeiros séculos de colonização

No processo de colonização da América portuguesa, coexistiu a reprodução de um paradoxo: embora a colônia pudesse ser concebida como extensão da metrópole, ela também comportou a negação da própria mãe-pátria, já que os movimentos de imigração para as terras coloniais inevitavelmente trouxeram em seu bojo as raízes para formação de uma sociedade distinta e, em muitos prismas, antagônica da sua matriz europeia.

Desde o início, a realidade mostrou-se dificultosa - somente a presença de colonos em colônias não garantiria a exploração do território, exigindo da Coroa Portuguesa impulsionar formas de ocupação e exploração mais criteriosas. As capitanias hereditárias como sistema de povoamento e colonização das terras do Novo Mundo, empreendidas por D. João III no século XV, já haviam sido empregadas por Portugal com resultados positivos em outras regiões ultramarinas.

Em fins de 1530, partiria de Portugal em direção a América, a expedição de Martim Afonso de Souza composta por mais de 400 homens, entre eles intérpretes que já haviam estado na América e falavam a língua dos indígenas. Tratava-se da primeira expedição colonizadora com autoridade plena e jurisdição sobre pessoas, podendo distribuir terras, cargos, nomear tabeliães, oficiais de justiça e conceder sesmarias a quem entendesse. A expedição trazia as primeiras sementes de plantas, animais domésticos, ferramentas e “gente”, para dar início à implantação de fazendas.

Ao aportar em terras paulistas litorâneas, Martim Afonso fundou as primeiras “vilas” (ou povoamentos): São Vicente, e outra serra acima, Santo André da Borda do Campo, com o apoio de João Ramalho, português que já vivia nessas terras há algumas décadas junto a uma tribo indígena (figura legendária na história). A vila de Santo André da Borda do Campo (1553), cuja localização exata é desconhecida, seria extinta sete anos depois, em 1560, pelo terceiro Governador Geral Mem de Sá, e tanto a qualidade de vila como os seus habitantes seriam transferidas para São Paulo, que passou a ser a principal referência da colonização no planalto paulista. A fundação das duas vilas é relatada no Diário da Armada de Pero Lopes de Souza, irmão de Martim Afonso de Souza. Em relação ao antigo povoado, localização e data precisa da

fundação Vila de Santo André da Borda do Campo, a historiografia é bastante controversa. Sabe-se que João Ramalho tornou-se alcaide-mor da vila e que os pequenos povoados ali estabelecidos serviam de abrigo para tropas e viajantes, e a dispersão de sua pouca população conferia à região uma imagem de quase despovoamento.

Nos primeiros séculos de colonização, a ocupação da Borda do Campo foi marcada pela presença de duas fazendas dos monges beneditinos da Ordem de São Bento: Fazenda São Bernardo e Fazenda São Caetano, esta última localizada entre o Córrego do Moinho ou Córrego Ressaca (Córrego dos Meninos) em São Caetano do Sul e o Ribeirão do Moinho Velho (Rio Tamanduateí) em São Paulo. Essas terras eram conhecidas como Tijucuçu, palavra de origem Tupi que significa lamaçal, barreiro, charco... A capela edificada em louvor a São Caetano, entre 1717 e 1720, fez com que o nome do santo passasse a designar a fazenda beneditina de Tijucuçu. A capela foi erigida em terras doadas por Duarte Machado e Fernão Dias Paes Leme. A atividade oleira firmou-se nessa fazenda, a ponto de uma segunda ser construída, passando a compreender não só tijolos de alvenaria, como também lajotas, telhas, ladrilhos, telhões para canalização de água e louças vidradas como pratos, panelas, potes e bacias. Gêneros agrícolas diversos (milho, mandioca, hortaliças e frutas) também compunham as plantações da Fazenda São Caetano, mas com uma produção voltada para a sobrevivência. Integravam, ainda, atividades como o corte de lenha para os fornos das olarias e da cozinha, e a extração da madeira para a construção de casas e carros de bois.

A fazenda de São Caetano fornecia tijolos e telhas para toda São Paulo colonial. Os materiais oriundos de suas olarias eram para lá transportados através do rio Tamanduateí por meio de canoas. Sergio Buarque de Holanda (in Prefácio do Livro do tombo do Mosteiro de São Bento da Cidade de São Paulo), assim as descreve:

"(...) costumavam ser transportados pelo rio Tamanduateí mantimentos para serviço do mosteiro e dos moradores. Vinham em monóxilas, isto é feitas de um tronco escavado, muito longas e estreitas, até um desembarcadouro que se chamou por muito tempo o Porto de São Bento ou Porto Geral de São Bento, de onde os produtos eram levados em ombros de índios ou negros por uma rampa muito íngreme que terminava no Largo do Rosário, hoje praça Antonio Prado. Parte dessa rampa, que vai ter à atual rua da Boa Vista, subsiste ainda com o nome de Ladeira do Porto Geral."



Figura 8.4.14.3-15: Monges beneditinos tomam posse das terras doadas por Duarte Machado localizadas no Tijucussú, atual São Caetano do Sul. In: MARTINS, José de Souza, São Caetano do Sul em IV Séculos de História.

Em 1772-1773, os beneditinos aprimoram e edificam as capelas e residências de suas fazendas, tanto a de São Caetano como a de São Bernardo, com acabamentos feitos por arquiteto de renome, o Brigadeiro José Custódio de Sá e Faria que tomara parte de construções

grandiosas em Lisboa, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, entre outros monumentos da arquitetura colonial na cidade de São Paulo. O fato é relatado pelo sociólogo José de Souza Martins com destaque, por entender que a arte se fez presente também no “subúrbio”, e as “Luzes”, da revolucionária Europa, já se faziam anunciar nos aspectos da saúde, higiene e conformação de ambientes e espaços – como também, na concepção de tempo industrial incorporada pela fábrica de louças, lajotas e telhas de São Caetano.

A Fazenda São Caetano, ao longo do século XVII, dedicou-se também à criação de gado, trazidos de uma fazenda de São Bento, em Curitiba. Em 1789, a Fazenda possuía 61 cabeças de gado. O historiador Luiz Gonzaga Piratininga Júnior, em seu Dietário dos escravos de São Bento, relata:

"[...] escravos existiram em São Caetano desde o século XVI, escravos indígenas[...] A fazenda beneditina era aí relativamente peculiar. Originalmente, uma fazenda de criação de gado trazido de uma fazenda de São Bento, em Curitiba, passou, a partir de 1730, a ser principalmente uma fazenda industrial. Ali, por mais de 130 anos, os escravos de São Bento produziram louça vidrada, telhas, tijolos, obras de arte, materiais empregados em algumas das mais importantes construções da cidade de São Paulo nos séculos XVIII e XIX, como o próprio Mosteiro de São Bento e sua igreja, o Convento de São Francisco, o Recolhimento de Santa Tereza, o Palácio do Governo e o Chafariz da Memória. A olaria produziu até 1862, pelo menos, quando os escravos se recusaram a continuar nela trabalhando, preferindo a roça, cujo produto podiam vender, servindo o ganho, a vários deles, para a compra da própria liberdade..."

Os padres beneditinos foram proprietários da Fazenda de São Caetano durante mais de 240 anos. Na segunda metade do século XIX, o Governo Imperial desapropriou as terras para nelas fundar um Núcleo Colonial de Imigração.

O principal fator que bloqueava o crescimento e desenvolvimento de São Paulo e arredores era a dificuldade de acesso ao porto de Santos, em virtude da forte inclinação da vertente marinha da Serra do Mar. Os caminhos que ligavam o planalto ao litoral, muitas vezes, eram percorridos por tropas de muares ou mesmo a pé, com muitos riscos devido à alta declividade e a constante umidade da Serra do Mar.

Foram muitas as iniciativas para romper o isolamento do planalto paulista durante o período Colonial e início do Império. Inúmeras trilhas, estradas e caminhos foram abertos por entre as escarpas da serra para facilitar o acesso a São Paulo e, daí, para o interior do Brasil. Entre elas, destaca-se a construção da Calçada do Lorena, construída a mando do então governador-geral da Capitania, Bernardo José Maria de Lorena. Concluída em 1792, a calçada de pedras se estendia por 50 Km, reduzindo consideravelmente o percurso entre Santos e São Paulo de Piratininga. Foi considerada uma obra de engenharia da colônia à época, pelo desafio de transpor os mais de 700 metros de desnível representados pela serra do Mar, numa região de mata densa e altos índices pluviométricos.

- Os núcleos coloniais

Os primeiros núcleos de imigrantes estabelecidos na capital paulista foram o de Santana e Glória. Na freguesia de São Bernardo, três núcleos de colônias estrangeiras criados pelo governo do Império foram instituídos no último quartel do século XIX: São Bernardo, Ribeirão Pires e São Caetano.



Figura 8.4.14.3-16: Foto extraída do trabalho “Os imigrantes do Núcleo Colonial de São Bernardo e a constituição do subúrbio paulistano” (1877-1902) publicado por Alexandre Alves.

A política de imigração europeia para a província e Estado de São Paulo tinha como objetivo não somente suprir a demanda por mão de obra nas lavouras de café, mas também compor novos núcleos de povoamento nos arredores da Cidade de São Paulo. Os núcleos, segundo o historiador Alexandre Alves:

“(...) faziam parte de um plano do governador da Província, João Teodoro Xavier, de reforma do espaço urbano da cidade e criação de um cinturão agrícola estruturado para atender ao abastecimento de gêneros alimentícios em São Paulo. Essa reforma pretendia europeizar a cidade - centro político-financeiro e morada da elite cafeeira - constituindo ao seu redor um banlieu coloniale encarregado de promover o abastecimento através de um anel rural, que atuasse como uma espécie de filtro entre o núcleo urbano e o sertão inculto. O projeto foi inspirado em Curitiba, onde a partir de 1867 instalaram-se 35 núcleos coloniais nos arredores da cidade, formando um verdadeiro "cinturão verde". A relação que se estabelecia era assim, entre cidade, como sede do comando, e subúrbio, como seu espaço complementar.”

As colônias implantadas no ABC pelo Governo Imperial, a partir de 1877, nas antigas fazendas dos beneditinos, tinham o intuito de que ali se plantassem produtos agrícolas de subsistência, em apoio às grandes fazendas produtoras de café. Com a renda gerada, poderiam abater suas dívidas com o Governo, tornando-se proprietários das terras. No entanto, a realidade mostrou-se bem diferente. O descaso, as más condições de vida e a inaptidão das terras para o cultivo fizeram com que muitos imigrantes abandonassem seus lotes e buscassem no núcleo urbano outro tipo de atividade que lhes garantissem o sustento. Com isso, esse sistema de uso das terras foi posteriormente abandonado pelo governo, que passou a estimular ainda mais as grandes propriedades que queriam o imigrante apenas como mão de obra barata e em larga escala, e não mais como proprietário de um lote de terra.

Os primeiros imigrantes europeus começaram chegar a São Caetano na década de 1870 e se assentaram em terras da antiga fazenda dos beneditinos – vinculados administrativamente à freguesia de São Bernardo - a colônia possuía 93 lotes rurais e urbanos que foram distribuídos entre 1878 e 1891 para 75 famílias italianas, incluindo cinco não italianas, quatro brasileiras e uma alemã (a de Hermann Juncker). Os italianos, que se constituíam maioria, eram camponeses pobres e sem terra, provenientes de uma das regiões mais pobres da Itália, distrito de Vittorio Vêneto, província de Treviso - região predominantemente ocupada por pequenos

proprietários e de pequenos estabelecimentos de trabalhadores em regime de parceria, que foi logo atingida pela crise agrícola decorrente da Unificação Italiana.

Os terrenos em que foram instalados os núcleos coloniais eram de lama e barro preto, pouco adequados à agricultura. Mas em função da presença de argila no solo, os imigrantes dedicaram-se à atividade de olaria que se tornou rentável para o núcleo. Já no início do núcleo, os trabalhadores se interessaram pela várzea compreendida entre os rios Tamanduateí e Meninos e se dedicaram à fabricação de telhas, tijolos, louças, seguindo a tradição dos monges beneditinos. A existência de olarias e de uma indústria de telhas e tijolos na região foi noticiada já na segunda metade do século XIX. Na construção do Museu do Ipiranga, em 1895, o material foi fornecido pela olaria do Sr. Giuseppe Ferrari de São Caetano.

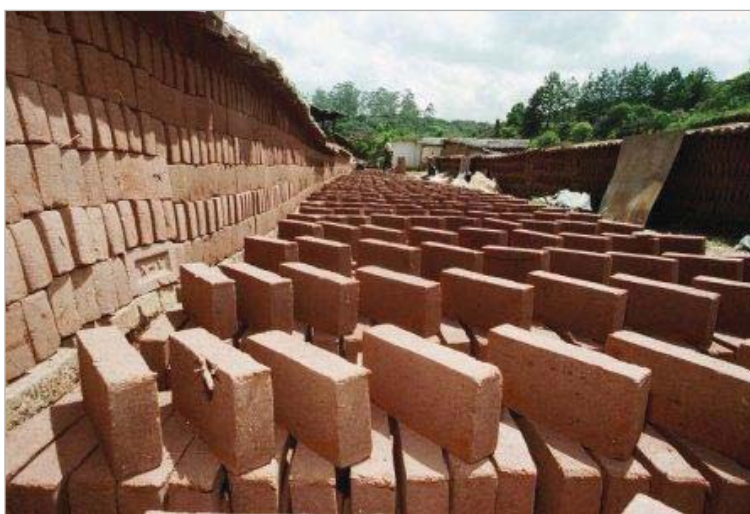


Figura 8.4.14.3-17: Foto que integrou a exposição "Rota das Olarias" no Sesc (abril de 2008) / Foto: Orlando Filho.

Os primeiros colonos que chegaram a São Caetano passaram por dificuldades de toda ordem. A documentação histórica relativa a esses núcleos pode ser contada, segundo José de Souza Martins (*In "Subúrbio. Vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha"*), através de relatos de cartas pessoais, ofícios de governadores, relatórios médicos, entre outros documentos presentes no Departamento do Arquivo do Estado. E que as atas das sociedades beneficentes criadas pelos colonos - *Società di Mutuo Soccorso "Principe di Napoli"* em 1892, e da União Operária em 1907, que se propunham a fornecer ao trabalhador e família auxílios pecuniários e de saúde – são uma prova viva da pobreza que alcançou parte significativa dos colonos e seus descendentes:

"(...) os primeiros relatórios, de 1877 a 1879, tratam constantemente da doença e da morte; de 1892 em diante, as atas da Società di Mutuo Soccorso "Príncipe di Nápoli" falam frequentemente no mesmo assunto e não é diferente o teor das atas da Sociedade Beneficente Internacional União Operária, fundada em 1907. A doença e a morte estão presentes como contrapartida da carência, da pobreza, do abandono. Muitas referências as festas, quermesses e bailes eram feitas para angariar fundos para o pagamento de despesas médicas ou funerais dos moradores falecidos. Por vezes as festas eram canceladas em virtude de enfermidades e mortes, como ocorreu com a data de 20 de setembro, data nacional italiana, de 1898 e 1908 pela Società di Mutuo... na primeira a festa foi cancelada em virtude da enfermidade de seu presidente Saverio Perella, e na segunda, em virtude da morte do operário Luigi Semonini na explosão da fábrica de pólvora(...)"

O mesmo autor também elucida sobre os costumes funerários em São Caetano - "o luto tinha precedência sobre a festa" e com um grande alcance social, pois a morte era considerada um fato coletivo e não um fato privado. A separação entre festa e luto começou a ganhar força a

partir da criação do São Caetano Esporte Clube, em 1914 – entidade dedicada às festas e esportes. Época, porém, que a localidade já começava a perder suas características rurais para transformar-se em subúrbio industrial, ganhando novas regras de sociabilidade. Outro fato interessante é que São Caetano não dispunha de cemitério – morrer, portanto, era complicado. O cemitério atual de Vila Paula seria construído somente em 1911. Antes disso, os sepultamentos eram feitos em São Bernardo, sendo ali também proibidos em 1877 por ordem do vigário – os cadáveres procedentes do núcleo colonial de São Caetano deveriam ser encaminhados ao Cemitério da Consolação em São Paulo, longe quase 15 km pela estrada da Mooca e Brás, pois não seriam mais aceitos no cemitério de São Bernardo.

A documentação, segundo José de Souza Martins, mostra o número significativo de doentes que semanalmente eram registrados e visitados por médico contratado pelo governo para atender aos doentes das colônias. Um dos locais citados era chamado de Ressaca, atual bairro Barcelona. Após a emancipação do núcleo, em 1879, o serviço médico foi dispensado. A política de tutela dos núcleos oficiais envolvia a concessão de um subsídio aos imigrantes, que também cessaria em junho de 1879. Parte do subsídio em dinheiro era compensada pelo pagamento que os colonos faziam pelos lotes de terra adquiridos, os quais muitos anos depois teriam títulos de propriedade após quitarem seus débitos.

Os últimos lotes de terra foram distribuídos ao núcleo em 1887, período de uma efêmera prosperidade da vinicultura. É dessa época o vinho da marca São Caetano, vendido na Rua do Tesouro, que mais tarde mudou seu nome para Vinho Rossi.

A instabilidade dos núcleos coloniais pode ser proveniente da incerteza governamental quanto ao seu destino. Para uns a imigração deveria ser orientada para a formação de núcleos coloniais que viabilizassem o desenvolvimento da pequena agricultura voltada para o mercado interno, em contraste com a grande lavoura de exportação que fora marcada pela escravidão. O núcleo de São Caetano foi um dos primeiros, já no encaminhamento da abolição da escravatura, a ser organizado segundo a primeira concepção. Havia, porém, o grupo dos grandes proprietários de terra que entendia dever a imigração apenas prover as grandes fazendas com mão de obra que substituísse o trabalho escravo.

Em relação a São Bernardo, as primeiras levas de imigrantes estabeleceram-se entre 1876 e 1886, na Sede Colonial e nas regiões rurais limítrofes, com grandes dificuldades, como as linhas Jurubatuba e São Bernardo Novo. Em 1889, a região de São Bernardo à qual pertencia o Núcleo, foi elevada de Freguesia a Vila e em 1902 de Vila a Município. Esse crescimento deu-se em função da diversificação das atividades dos imigrantes (deixaram de se dedicar exclusivamente à agricultura), ao rápido aumento da população (de 2.782 habitantes em 1874, o núcleo passou a 3.667 em 1886 e 10.124 em 1900) e à possibilidade de absorção contínua de mão de obra, seja na agricultura, no comércio ou na indústria. Dos quatro núcleos, o de São Bernardo foi o que permaneceu ativo por mais tempo.

Ao contrário das famílias enraizadas em São Caetano, que tinham a facilidade de se situar nas proximidades da linha férrea (inaugurada em 1864), as de São Bernardo estavam mais distantes da ferrovia. Em vista do aumento demográfico dos loteamentos foi providenciado um bonde para facilitar a ligação da ferrovia com aquelas moradias. Simultaneamente à instauração dessa colônia de imigrantes, atrelada à iniciativa estatal, surgiram novos povoamentos nas imediações da Estação São Bernardo – hoje Estação Santo André (o nome de São Bernardo manteve-se até 1934, pouco tempo antes da elevação do distrito de Santo André a município, em 1938).



Figura 8.4.14.3-18: Estação original de São Bernardo (mais tarde Santo André), em foto do século XIX, de Militão Azevedo (Disponível em: < www.estacoesferroviarias.com.br >).

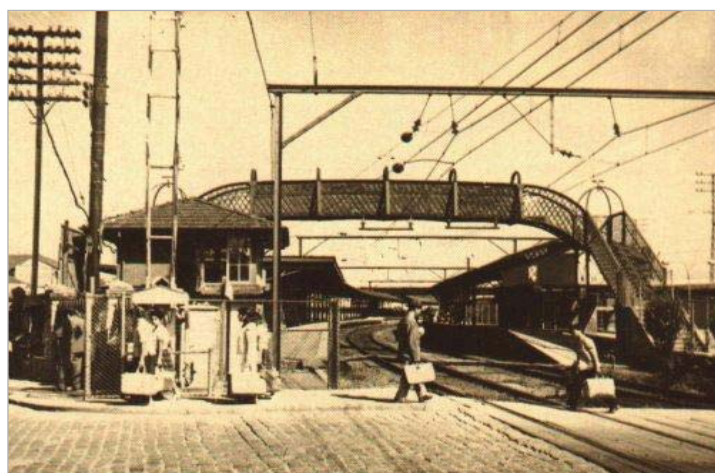


Figura 8.4.14.3-19: Estação de Santo André, em 1965 (estação e as porteiros no final da av. Bernardino de Campos). Foto do livro Santo André - Cidade e Imagens, 1991 (Disponível em: < www.estacoesferroviarias.com.br >). Acervo do município de Santo André.



Figura 8.4.14.3-20: Estação de São Caetano em 1956 (Disponível em: < www.estacoesferroviarias.com.br >). A estação foi aberta em 1883 e construída no Núcleo Colonial de São Caetano estabelecido pelo Império, em 1877, no lote do colono Luigi Baraldi, ponto de cruzamento do antigo caminho do mar.

Em 1887, o núcleo de Ribeirão Pires foi criado nas proximidades a poucos quilômetros da parada de Campo Grande da Estrada de Ferro, no sentido planalto-litoral. O núcleo urbano possuía 63 lotes que foram distribuídos, em 1890, entre famílias italianas, alemãs, portuguesas e brasileiras. Originalmente possuía três linhas: na linha rural, os lotes começaram a ser distribuídos em 1888; para a linha do Pilar foram fixadas, em 1889, 20 famílias, entre elas italianas, portuguesas e brasileiras.

Na parada Rio Grande, situada a 794 metros acima do nível do mar e distante apenas 41 km de Santos – hoje, município de Rio Grande da Serra – começou a ter suas imediações ocupadas, a partir de 1885, por imigrantes suíços e belgas que se dedicavam à agricultura, especialmente à fruticultura, plantando peras, ameixas e maçãs. Pouco tempo depois, passaram a produzir cerâmica, aproveitando o barro da região, e implantaram um sistema de vagonetas, afim que o produto chegasse até a estação e pudesse ser escoado em Santos e São Paulo.



Figura 8.4.14.3-21: Parada Rio Grande. Estação primitiva de Rio Grande em 1867. Foto: Militão A. Azevedo (Disponível em: < www.estacoesferroviarias.com.br >). A estação Rio Grande foi construída de pau a pique e plataforma não ladrilhada. Local deserto na época, era uma estação intermediária para alimentação de água das locomotivas e cruzamentos de trens.

Com o tempo, novos grupos humanos foram se fixando na região. No início do século XX, em decorrência da quantidade de matas ali presentes, disseminou-se a extração de madeiras para suprir a capital paulista.



Figura 8.4.14.3-22: Estação Ribeirão Pires em 1956. A estação foi aberta em 1885. Em torno da estação, criou-se, em 1887, a Colônia dos Imigrantes Italianos. Foto da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, 1958. (Disponível em: < www.estacoesferroviarias.com.br >).

Para além desses núcleos, outras aglomerações urbanas se formaram ao longo da ferrovia. O caso da povoação de Santo André é um exemplo - tornada distrito em 1910 e município em 1938, desmembrando-se do núcleo original de São Bernardo.

No trabalho *“Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulista”*, de Silvia Helena Facciolla Passarelli, a autora cita a obra literária de Júlio Ribeiro *“A carne”*, de 1888, que descreve a paisagem da Borda do Campo (região entre a Serra do Mar e a cidade de São Paulo), vinte anos após a inauguração da São Paulo Railway Company, dando a ideia de uma ocupação ainda incipiente se comparada à capital paulista. Em São Caetano, Julio Ribeiro descreve as parreiras simétricas dos vinhedos plantados por italianos em terras anteriormente baldias. Enquanto que em São Bernardo a paisagem forma um vasto matagal citando a extração de pedras entre a Estação de São Bernardo e a serra, território hoje ocupado pelos municípios de Santo André, Mauá (SP), Ribeirão Pires (SP) e Rio Grande da Serra (SP). A obra de Júlio Ribeiro aponta a extração florestal feita pelos colonos dos núcleos para atender o próprio consumo e a cidade de São Paulo, a extração de pedra para a construção civil e argila para a produção de tijolos e telhas, e as primeiras fábricas de beneficiamento de matéria-prima: as serrarias e olarias. Descreve um caminho que acompanha a linha férrea a partir da estação São Bernardo, que tem origem no Caminho do Mar, nas proximidades da então Vila de São Bernardo, percorrendo a várzea do Tamanduateí até sua nascente, para atingir a Capela do Pilar e depois Mogi das Cruzes.

A decadência agrícola nos núcleos coloniais ficou mais evidente quando ocorreram as primeiras vendas de terras de colonos para grandes proprietários, sobretudo industriais, já em fim do século XIX. Alguns dos antigos colonos e seus filhos tornaram-se operários, outros foram trabalhar nas olarias, tirando barro desde a madrugada, poucos se tornaram pequenos comerciantes ou artesãos. Em 1910, a agricultura já estava praticamente desaparecendo e o camponês dava lugar ao operário.

- A ferrovia paulista

Com o início do Império, além da necessidade de escoamento de mercadorias ao porto, a integração nacional passou a ser prioridade, e poucos anos depois da primeira locomotiva percorrer o trecho entre o centro fabril de Manchester e o porto de Liverpool na Inglaterra, o Governo Imperial buscou mecanismos para atrair investidores para a construção de estradas por todo o Brasil.



Figura 8.4.14.3-23: Anúncio publicado no jornal O Estado de São Paulo em 26/8/1892. Foto: 100 anos de propaganda, 1980, Abril cultural, SP/SP.