

A perda da memória industrial e operária pelo Plano Diretor

Por Euler Sandeville e Angélica dos Santos Simone

(uma cópia deste documento se encontra em <http://www.espiral.fau.usp.br/arquivos-AU/mercantilizacaoPDE-5-PERDAMEMORIAOPERARIA.pdf>)

Por Euler Sandeville e Angélica dos Santos Simone

Os bairros centrais são particularmente interessantes para a questão da memória operária da cidade, pois trata-se do “primeiro território da modernidade industrial” (PAOLI, 1991) da cidade de São Paulo, que vem sofrendo um processo contínuo de transformações estruturais, às custas de seu patrimônio industrial. A ferrovia Santos-Jundiaí estruturou bairros operários ao longo de sua margem durante o processo de industrialização da cidade, o qual teve início cerca de 1890 (PETRONE, 1955), sofrendo decréscimo ou abandono pontual das instalações produtivas nestes bairros a partir da década de 1950, levando a concentração industrial (parte produtiva) para a região do ABC.

Os bairros conhecidos como ‘além-Tamanduateí’ e que compreendem a Mooca, o Brás, o Pari e o Belenzinho, foram produzidos pelo motor da indústria e toda a sua trajetória em termos de configuração de sua paisagem tem sua gênese nesta função. Não apenas a cadência da máquina nas produções em grande escala, mas o desenvolvimento cultural impulsionado pela movimentação dos trabalhadores migrantes portadores de uma cultura específica das regiões de seus países e que irá compor a “cultura paulistana miscigenada”, constituirá particularidades encontradas no local. Sua característica multifuncional e de uma diversidade riquíssima multicultural

ainda demarcam esses territórios e renovam-se mais uma vez, embora a condição atual venha sendo vista com preconceito e de modo depreciativo, como já ocorreu no passado.

Reconhecer esses bairros centrais como patrimônio é sem dúvida operar valorações, que demandam, mesmo que resumidamente, explicitar ao menos um campo de entendimento em que se situem, e que permita pensar o que deve ser então valorado como uma herança transgeracional. A definição operacional de patrimônio industrial elaborada pela Carta de Nizhny Tagil (2003), documento do TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), indica um caminho possível para essa chance:

“os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação”. (apud KÜHL, 2010, p.25).

Nos bairros a que nos referimos conseguimos identificar a relação que segue, que mesmo podendo estar incompleta, permite considerações sobre o entendimento e enfrentamento da questão que colocamos aqui. Segundo a “Lista dos Bens Culturais Inscritos nos Livros do Tombo (1938-2012) fornecida pelo IPHAN (2013), o único bem tombado na cidade de São Paulo que compreende a arquitetura industrial, é a estação da Luz (1901). Pelo CONDEPHAAT, foram tombados os seguintes bens na região a que nos referimos: a estação ferroviária do Brás (1897), a Estação de Bondes do Brás (1908), o complexo do Gasômetro e Casa das Retortas (1870), Estação Elevatória de Esgotos do Brás (1897), Hospedaria dos Imigrantes (1888), Mercado Municipal Paulistano (1933), Palácio das Indústrias (1924), Vila Maria Zélia (1916). Pelo CONPRESP, os bens industriais tombados totalizam 19 na região, como a Tecelagem Mariângela, na Mooca (IRFM, 1902) e Moinhos Minetti e Gamba (1909), também na Mooca. Apesar do Brás ter concentrado o maior número das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, nenhum prédio manteve-se preservado. O bairro foi também polo na produção de objetos de vidro, que ocorreu em muitas fábricas familiares, como a fábrica da Nadir Figueiredo, mas não restou nenhum

exemplar.

Na região do Brás assistimos, e assim continuará, se depender do atual projeto do PDE, à extinção do legado industrial pelas sucessivas intervenções denominadas ‘renovações urbanas’ ou pelo contínuo processo de deterioração das formas de sua paisagem, indicando a necessidade de ações urgentes de estudo de seu conjunto industrial. Esses bairros dialogam, e conectam-se, a bem da verdade, com uma região muito mais ampla, em um mesmo eixo ferroviário, que vem sendo alvo de crescentes projetos ditos de desenvolvimento (Operações Urbanas Móoca/Vila Carioca e Barra Funda, o polo que se destinaria à São Paulo Expo 2020 em Piratuba e que agora assume novas feições), de inequívoco valor especulativo, capitaneados pelo poder público, mas certamente dirigidos por interesses corporativos em detrimento de uma construção de sentidos mais democrática.

As ações previstas para as antigas áreas industriais visam a renovação urbana, aproveitando-se da infraestrutura de transportes. Nos objetivos específicos (parágrafo primeiro incisos I e III) do artigo 12, o texto esclarece a renovação orientada para o adensamento pelo investimento privado e procura prever uma contrapartida em habitação de interesse social. Em que pese esse cuidado, o que já encontramos em curso nesses bairros é renovação a partir da destruição da paisagem anterior, decorrentes desse modelo de adensamento que o plano preconiza não só nessa região, mas por todo o território urbano e, em especial e de modo tão contraditório, no Setor Orla Ferroviária e Fluvial.

Outras ambiguidades acerca da valorização da memória industrial e da viabilização de intervenções estruturais modernas, encontra-se no parágrafo único do artigo 11 (p.06 grifo nosso):

*“As porções dos territórios que integram a Macroárea de Estruturação Metropolitana passam por processos de mudanças nos padrões de uso e ocupação e conversão econômica, **com concentração de oportunidades de trabalho e emprego geradas pela existência de legados industriais herdados do passado**, novas atividades produtivas, polos de atividades terciárias, grandes vias estruturais e infraestruturas que fazem parte dos sistemas de transporte coletivo de massa.”*

O texto admite que a estruturação destas áreas só possui esta característica consolidada, tanto em termos de infraestrutura quanto de empregos e equipamentos urbanos, graças ao momento industrial a partir do qual se configuraram esses bairros multifuncionais! Aliás, são bem mais do que multifuncionais, são de fato multiculturais, tanto em seu passado quanto na sua condição atual. A riqueza imensa dessa multiculturalidade passa por hora despercebida por completo, tanto que não se reconhece, como no restante da área central, a originalidade ainda em processo desse arranjo.

São oito os objetivos específicos propostos para o Setor Orla Ferroviária e Fluvial. Alguns pontos nos chamaram a atenção, pois afiguram-se os mecanismos de transformação da paisagem pela extinção parcial ou total das edificações do passado industrial. Em nenhum destes objetivos específicos, existe a atenção para o respeito ao patrimônio histórico e cultural, bem como a valorização, proteção e recuperação de imóveis, que são necessários serem considerados quando da intervenção de novos projetos imobiliários, os quais, aos poucos, vão minando com a memória da paisagem.

Essa visão fica nítida no Artigo 12, parágrafo segundo, inciso I, que trata do Setor Orla Ferroviária e Fluvial:

“I—**transformações estruturais orientadas para o maior aproveitamento da terra urbana com o aumento nas densidades construtiva e demográfica e implantação de novas atividades econômicas de abrangência metropolitana**”.
(p.06)

Como apontamos, a proposta é justamente transformar estruturalmente este setor, através da promoção do aumento da densidade construtiva e demográfica (o que obviamente não significa apenas habitação de interesse social, como aliás se vê no processo já em curso na região). O poder público executivo e legislativo dialoga e negocia com os movimentos sociais por habitação na cidade e com o setor imobiliário, através do discurso de promover HIS na região central e entorno (região do Brás).

Outro questionamento. Baseamo-nos agora na leitura dos objetivos específicos propostos para o Setor Central da cidade, o qual é compreendido pela subprefeitura da Sé e entorno. A noção de centro aí exposta exclui arbitrariamente os bairros operários historicamente

considerados centrais em estudos de urbanismo e de geografia urbana. Com essa supressão, delimita-se uma visão preconceituosa da cidade e seus valores. Em um total de seis objetivos específicos para esse Setor Central reduzido (artigo 12, parágrafo terceiro), dois são dedicados exclusiva e explicitamente para afirmar que as intervenções urbanas que houverem neste setor deverão valorizar e respeitar o seu patrimônio histórico, cultural e religioso (Art.12, §3º):

*“I—fortalecimento do caráter de centralidade municipal, **umentando a densidade demográfica e a oferta habitacional**, respeitando o patrimônio histórico, cultural e religioso, **otimizando a área de infraestrutura existente; renovando os padrões de uso e ocupação** e fortalecendo a base econômica local. II—**valorização das áreas de patrimônio cultural com a proteção e recuperação de imóveis e locais de referência da população da cidade, estimulando usos e atividades compatíveis com a preservação** e sua inserção na área central.”*

Além disso, a região central entendida no PDE excluindo-se os bairros operários, recebe um instrumento novo específico voltado para as questões do patrimônio e de produtores culturais, os Territórios de Proteção Cultural definidos no artigo 65, parágrafo primeiro, ultrapassando os objetivos da seção V (Da Zona Especial de Preservação Cultural, ZEPEC) na qual se inserem. Não bastasse, é nessa região que se localiza o Polo de Economia Criativa previsto no PDE (artigos 174 a 177), o qual está em contradição com os princípios do próprio PDE, na medida em que se constitui em provável indutor de políticas e investimentos de concentração de renda e exclusão de população pauperizada.

Se existem dois setores que guardam tamanha importância histórica e cultural para a cidade e sua população, e cujo desenvolvimento não pode ser compreendido dissociadamente, por que a legitimidade da preservação histórico-cultural, e do investimento nesse patrimônio, recai apenas sobre um deles, enquanto que o outro é gerido segundo a lógica da produção imobiliária no atual substitutivo do PDE?

Destacamos mais dois objetivos específicos para o Setor Orla Ferroviária e Fluvial, que fecham o quadro das intenções do aparelho público com a transformação da cidade em um stand de vendas, no qual como tem ocorrido em muitos casos, o espaço público entra na configuração do

produto:

“V—regulação da produção imobiliária para captura, pela municipalidade, da valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos, para financiamento e melhoria de benefícios públicos; VI—redefinição dos parâmetros de uso e ocupação do solo para qualificação dos espaços públicos e da paisagem urbana.”

Como toda a discussão do plano gira em torno da questão construtiva, observamos que a questão patrimonial apresenta-se de maneira periférica, como que tateada temerosamente, e limitando-se os locais em que interessa seu reconhecimento na percepção dos valores urbanos. Acreditamos que, além deste discurso apresentar interesses econômicos óbvios, ele representa uma visão de cidade. Visão esta que se apoia sobre uma noção elitista, que considera os espaços operários depreciativos. Voltamos a indagar e denunciar: Se existem dois setores que guardam tamanha importância histórica e cultural para a cidade e sua população, e cujo desenvolvimento não pode ser compreendido dissociadamente, por que a legitimidade da preservação histórico-cultural, e do investimento nesse patrimônio, recai apenas sobre um deles, enquanto que o outro é gerido segundo a lógica da produção imobiliária no atual substitutivo do PDE?

Há tempo, ainda, de mudar isso.

PAOLI, M.C. São Paulo operária e suas imagens (1900-1940). In: **Espaços e Debates**, n. 33, 1991.

PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. In: **Revista de História**. Ano VI, no 21 e 22, 1955.



Be the first to recommend



Bookmark



Share



More



WRITTEN ON MAY 6, 2014 BY

gabriel fernandes

também em <http://flickr.com/gaf> e em

<http://arquiteturaediscorso.wordpress.com>

Follow by email

