UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS.

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

UMA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, POR MEIO DOS ITINERÁRIOS DAS LINHAS DE ÔNIBUS: PAISAGENS URBANAS E MEMÓRIAS DOS ITINERANTES (1960 – 1985).

Teônia de Abreu Ferreira

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica, do Departamento de História, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutora em História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Antônio Novais

São Paulo

Dezembro, 2007.

Agradecimentos

Prof. Dr. Américo Pellegrini Filho (ECA/USP)

Prof. Dr. André Milton Paolillo (FINTEC/SP)

Prof. Dr. Adler Guilherme Viadana (UNESP/Rio Claro Dep. Geografia)

Prof. Dr. Csaba Deak (FAU/USP)

Prof. Dr. Eduardo Alcântara Vasconcellos (ANTP/SP)

Prof. Dr. Emanuel Soares da Veiga Garcia (in memoriam)

Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira (UNESP/Rio Claro Dep. Geografia)

Gina Margareth Pimentel

Prof. Dr. Jaime Waisman (POLI/USP)

Ilza de Paula Pellegrini

Lea Vitória dos Santos

Maria Isabel Bendazoli

Prof. Dr. Mário Jorge Pires (ECA/USP)

Prof. Dr. Nabil Bonduk (FAU/USP)

Waldemar Corrêa Stiel (Historiador na área de Transportes Públicos)

Prof. Dr. Wilson do Nascimento Barbosa (FFLCH/USP)

Resumo

Tema: Uma configuração do espaço urbano do município de São Paulo, por meio dos itinerários das linhas de ônibus, paisagens e memórias dos itinerantes (1960 – 1985).

Ao longo das décadas de 60, 70 e 80, houve um crescimento da taxa de desemprego, em virtude da instalação dos novos arranjos industriais, que conduziram centenas de milhares de trabalhadores a buscar outros postos de trabalho, seja por meio de reciclagem profissional ou economia informal. Esse deslocamento no mercado de trabalho só é viável caso tenha à disposição transporte individual ou coletivo.

Esta mercantilização do espaço urbano apontou para um movimento centro-periferia. Este deslocamento se relaciona com a desconcentração espacial e do trabalho e das empresas e centralização do capital. Estes processos incidiram de forma determinante nos serviços de transportes públicos, principalmente por ônibus. Eles mudaram conseqüentemente a configuração da paisagem e do espaço urbano do município de São Paulo. Este fato obrigou centenas de milhares de usuários de transportes coletivos a se adaptarem às novas rotas de comércio, de trabalho, de residências e itinerários de ônibus e de vida, para sobreviverem.

Quando desaparecem os lugares socialmente construídos, (residências, praças, ruas, etc), estes se tornam parte das memórias dos habitantes. Tais registros de reminiscências, quando são resgatados, se cristalizam com a construção de uma História local, que se tece por meio das relações materiais de ontem e com as relações afetivas dos homens.

Palavras-chave: ônibus, transporte público, memória, indústria automobilística, logradouros, itinerários.

Abstract

Theme: A configuration of the urban space of São Paulo municipalyty through the itinerary of bus networks, their sceneries and memories of the itinerants.

The installation of new industrial settlements generated - throughout the decades of 1960, 1970 and 1980 - a growth in the rate of unemployment which may have compelled thousand of hundreds of workers to search for other workplaces. This happened into job recycling or assuming informal activities. Such a displacing in the market labor may only be feasible if there were at disposal public and /or individual transportation.

Thus, a commercialization of the urban space succeeded in pointing to a center-peripheral movement. The displacement through the urban areas relates to space of decentralization of plants and labor and of the concentration of the capital. Such processes acted to building a new configuration of the urban transportation services, mainly bus services. They consequently changed the sceneries and the urban spaces of São Paulo town and environment. Such a fact compelled thousand of hundreds of transportation users to adapt to new routes of commerce, of work, of neighborhood so as bus itineraries, in order to maintain their incomes.

The places socially constructed by the workers remain only in their memories after they are physically ruined. They become part of the memory of the inhabitants. A part of these memory are here brought back as a register of a Local History, that is woven through material relations in the past of the men and their present-day fondness.

Key words: bus; public transportation; memory; automotive industries; community places; itineraries.

Sumário

Introdução.....05

Capítulo 1 – O espaço urbano em industrialização no Município de São Paulo (1960 – 1985).....20

1.1 – Início do século XX: Nova centralidade do Município de São Paulo.....20

1.2 – Cenário da industrialização e urbanização do Município de São Paulo (1960 – 1985).....32

1.3 – Os serviços de ônibus durante a industrialização aberta determinando os itinerários (1960 –1985).....49

1.3.1 – CMTC – O fim de um grande empreendimento.....59

Capítulo 2 – Indústria Automotiva e Pós-fordismo: Novos itinerários dos cidadãos paulistanos.....70

Capítulo 3 – Logradouros da cidade de São Paulo: memórias, itinerários de vida e ônibus. 106

Capítulo 4 – Expansão dos perímetros concêntricos e dos itinerários de ônibus: Uma leitura dos Guias de Ruas do Município de São Paulo.....128

4.1–Espaço urbano e transportes públicos: registros de memórias dos itinerantes.....132

Considerações finais.....178

Bibliografia.....183

Lista de Siglas.....191

Anexos (Entrevistas efetuadas no primeiro e no segundo semestres de 2007, com profissionais que atuam nas áreas: transportes coletivos, turismo e patrimônio histórico e urbanismo).

Introdução.

A economia brasileira se consolidou ao longo dos anos 60, 70 e início de 1980, com um integrado e dinâmico setor industrial. O padrão de crescimento, o estilo de consumo, a repressão ao movimento sindical e a diversificação produtiva marcaram esses anos. Esses fatos impediram que o forte crescimento do emprego assalariado moderno engendrasse um modo de consumo operário, sustentado em situações estáveis. O posicionamento da sociedade civil e dos sindicatos, no final dos anos 70, não alterou esta característica distributiva, devido, entre outros fatores econômicos à superposição de uma crise no padrão de acumulação acompanhada de um regime de alta inflação. Deu-se paralelo à financeirização da riqueza, obtida esta no âmbito de uma macroestrutura financeira internacionalizada - formada por empresas privadas e bancos oligopolizados. Ela se expressa na valorização de diversos ativos financeiros a velocidade superior à expansão mundial da produção.

A estratégia de ajustamento estrutural da economia brasileira à crise internacional não logrou constituir um novo padrão de crescimento. Este deveria estar assentado sobre a indústria pesada e menos vulnerável aos choques externos. Ao final dos anos 70, já era evidente a desarticulação do processo de crescimento, através do enfraquecimento das relações inter-industriais. Deram-se desequilíbrios na estrutura produtiva, presentes na dispersão significativa dos graus de utilização da capacidade produtiva e na inserção diferenciada quanto ao mercado externo. Indicavam uma herança dos anos 70 a persistência da ruptura do ciclo endógeno na economia brasileira.

Nesse contexto, a compulsoriedade da transferência de recursos reais ao exterior criou restrições adicionais ao crescimento e à constituição de um novo padrão de acumulação. A impossibilidade de sustentar uma taxa de crescimento, seja por meio da exportação de produtos ou na restauração de um ciclo endógeno, em face da restrição externa, conduziu à momentos de estagnação da economia brasileira nos anos 80. Este foi caracterizado por um processo inflacionário crônico, com taxas quase sempre crescentes de inflação isso levou ao desenvolvimento de um arcabouço institucional sofisticado de contratos com cláusula de correção monetária. Ao lado da moeda legal desenvolveu-se uma série de outros padrões monetários que podiam ser legalmente usados nas relações entre os vários agentes, privados ou públicos, no dia-a-dia das relações econômicas.

A dinâmica econômica brasileira, das décadas de 1960 e 1970, no que diz respeito a sua execução no município de São Paulo continha em seu bojo um modelo de desenvolvimento econômico (rodoviarismo, desconcentração industrial, terceirização e tecnologia avançada). Suas conseqüências, entre outras, foram: a verticalização das áreas nobres da cidade; a horizontalização da periferia do município de São Paulo o aumento da taxa desemprego; o deslocamento do local de trabalho. Paralelo a estes fatos ocorreram mudanças na rede itinerária de ônibus. Atenta-se que os diferentes percursos revelam mudanças culturais e determinaram novos costumes nos usuários de transportes públicos, ao assumirem hábitos distintos durante o(s) percurso(s) da(s) viagens.

Com a transformação de cidade para metrópole, o município de São Paulo exigiu infra-estrutura urbana mais sofisticada. Entre ela, investimentos no sistema de transporte público, que ganhou amplitude, nos anos 60 e 70, em função do eixo de desenvolvimento econômico. Isso deu-se apesar da crise estrutural dos anos 60 (conseqüência do regime militar) e 70 (conseqüência do "milagre brasileiro", o choques do petróleo, 1973/79).

O cenário acima será aqui recuperado por meio das experiências de vida e das memórias dos entrevistados, ao narrarem itinerário de ônibus (origem/destino). Com seu olhar peculiar, irão reconstruindo a rede itinerária de ônibus do município de São Paulo, a partir das mudanças ocasionadas pela dinâmica econômica e histórica, ocorridas nas décadas de 1960, 1970 e 1980.

Com as mudanças na rede de itinerários de ônibus, causadas pelo eixo de desenvolvimento rodoviário, a circulação de mercadorias e pessoas aumentou. Esse fato originou modificações na mancha urbana paulistana, por meio do surgimento de vetores de expansão, como por exemplo: a) a região sudoeste da cidade (edifícios empresariais na Avenida Paulista, desativando as áreas residenciais); b) as duas mudanças na estrutura viária da cidade de São Paulo, a saber: o sistema das marginais (Pinheiros e Tietê); c) a inauguração da Rodovia Castelo Branco a oeste da região. Em 1968, ambas alteraram os padrões de deslocamento dos paulistanos, posto que toda circulação regional cruzava toda a área central. O novo vetor compreendeu a conclusão da Avenida 23 de maio; d)continuação do complexo viário do Parque Dom Pedro II; e) e início das obras do metrô.

Nos anos de 1970, o processo de desconcentração[1] industrial consolidou uma rede urbana (comércio e serviços) amplamente ramificada, articulada e hierarquizada. Este fenômeno tornou a cidade centralizadora do comando do capital privado e a sediar a maioria dos importantes complexos, comerciais e financeiros que controlam as atividades econômicas privadas do Estado de São Paulo.

O processo de industrialização articula suas relações e funções criando um mercado de mão-de-obra e de mercadorias. Tais tendem a desenvolver e ampliar a aglomeração urbana de acordo com o grau de desenvolvimento das forças produtivas da sociedade. Desse modo, o espaço urbano e a rede de itinerários[2] de transporte público vão sendo produzidos para atender as necessidades das relações de produção e distribuição de mercadorias e força de trabalho.

No contexto acima, ocorreram, nas décadas de 1960 e 1970, mudanças na/da paisagem urbana do centro e da periferia do município alterando também os padrões de circulação, trajetos diários, hábitos e gestos relacionados ao uso das ruas, ao transportes.

A passagem da cidade para a categoria de metrópole perpassa, entre outros fatores, os investimentos no sistema viário de transporte. Procurando viabilizar tal empreendimento, foram elaborados: (a) o Plano de Avenidas (Prestes Maia /Prefeitura de São Paulo (1938-1945) e (1961-1965). Sua proposta era a ocupação extensiva do uso do solo, estruturada por um sistema viário radial-perimetral; este, correspondia a um novo padrão de ocupação da periferia da cidade, para garantir a integração entre os diferentes bairros e o centro da cidade. Infere-se, desse modo, um planejamento urbano mais integrado e homogêneo. (b) Advinha ele gradualmente com a desativação dos bondes na década de 1960. Teve-se que daí a oferta de transportes públicos reduzira. Então, para administrar esse problema foram criados: Grupo Executivo do Metrô – GEM/1966, Companhia Metropolitana de São Paulo – CMSP/1968, com a primeira pesquisa origem/destino de viagens/1967. (c) No início dos anos 1970, dividiu-se administrativamente (no que diz respeito a infra-estrutura) o município de São Paulo em Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, cuja finalidade entre outras, era

[1]Segundo (CANO:1992,p.1/2)., há uma confusão semântica que acompanha a descrição do fenômeno de descentralização econômica em curso no Brasil: descentralização é para o autor, mudança na distribuição espacial relativa ou absoluta; enquanto desconcentração econômica significa o translado físico de unidades produtivas.

[2] ITINERÁRIO: percurso a ser utilizado na execução do serviço, podendo ser definido por código de rodovias, nome de localidades ou pontos geográficos conhecidos.

LINHA: serviço de transporte coletivo de passageiros executado em uma ligação de dois pontos terminais, nela incluído os secionamentos e as alterações operacionais efetivadas, aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, com itinerário definido no ato de sua outorga.

Fonte: ANTT – Agencia Nacional de Transportes Terrestres.

planejar e organizar espacialmente os serviços comuns da cidade. Por exemplo: o transporte público e o sistema viário da cidade. (d) Foi planejado o Sistema de Transporte Urbano de Passageiros – SISTRAN/1975-76, cuja proposta, entre outras, era a integração física e tarifária do transporte coletivo. (e) Plano Integrado de Transporte – PIT/1975-76, cuja preocupação, entre outras, era reorganizar e dinamizar a operação do sistema de transporte público. (f) Finalmente a instalação de um sistema de tróleibus pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC na década de 1970 e início de 1980.

Todos os projetos e programas, no que diz respeito ao transporte público coletivo, viam-se sustentados por dois pilares, a saber: o investimento na implantação de uma rede de transporte, e a integração de ônibus com outros tipos de transportes coletivo.

A realização dessas obras ocasionou impactos significativos nas condições de mobilidade, tanto de mercadorias como de pessoas, condições necessárias a expansão do processo de industrialização.

Ao longo das décadas de 1960, 1970 e início de 1980, com os novos arranjos industriais pós-fordistas, introduziu-se no município de São Paulo outra reestruturação do setor industrial. Ou seja, houve a separação das atividades das unidades produtivas. Este fato gerou importante efeito no aumento e diversificação da produção, principalmente no setor terciário paulista. Conjugado ao fato, ocorreu também impacto no mercado de trabalho, com aumento na economia informal e desemprego em vários setores. Ia-se obrigando o trabalhador a procurar novas rotas origem/destino e, conseqüentemente, novos itinerários e linhas de ônibus, para chegar até a residência ou ao local de trabalho. A partir dessa nova configuração do sistema viário urbano, se fez presente e paralelo, nova articulação interna entre produto e consumidor. Ou seja, as redes de distribuição de produtos, principalmente no setor terciário e na economia informal tiveram que se adaptar a um novo mapa da cidade.

A proposta deste texto é em parte registrar as mudanças da rede itinerárias de ônibus do município de São Paulo, causada pela dinâmica econômica e histórica, principalmente, nas décadas de 1960, 1970 e 1980. Pode-se fazê-lo por meio dos registros de memória dos entrevistados e da bibliografia pertinente.

Os entrevistados são ou foram profissionais que atuam nas áreas: transportes públicos, urbanismo, patrimônio histórico e turismo. Eles constituem uma fonte de registros das mudanças ocorridas na rede itinerária e linhas de ônibus, das décadas de 60, 70 e 80. Vivenciaram os efeitos da dinâmica econômica e histórica do período. Daí a riqueza de sua experiência. Dado que, os entrevistados (segue relação) são ou foram também formadores de opinião tornando-se, dessa forma, peças-chaves desse processo histórico.

Prof. Dr. Adler Guilherme Viadana (UNESP/Rio Claro/Dep. Geografia).
Prof. Dr. André Milton Paolillo (Faculdade Interlagos/São Paulo).
Prof. Dr. Csaba Deak (FAU/USP)
Prof. Dr. Eduardo Alcântara Vasconcellos (FEA/USP e ANTP/SP)
Prof. Dr. Eneas Rente Ferreira (UNESP/Rio Claro/Dep. Geografia).
Prof. Dr. Jaime Waisman (POLI -Transporte/USP).
Prof. Dr. Mário Jorge Pires (ECA-Turismo/USP).
Prof. Dr. Nabil Bonduki (FAU/USP).
Waldemar Correa Stiel. (Historiador).

A mudança e a ampliação da rede de itinerários de ônibus podem ser recuperadas também, por meio dos registros dos locais por onde os usuários de transporte público circulavam. Enfrentavam trânsito, congestionamentos, pedestre e motoristas, muitas vezes, mau educados. Desse modo, formaram-se registros de memórias cultural, história oral e afetiva.

O metrô paulista começou a operar em 1974. Dada sua importância, contudo, não reduziu de maneira significativa, as necessidades dos usuários de transporte público por ônibus. Daí a importância do ônibus haja permanecido para efetuar o deslocamento do cidadão.

Os processos econômico e histórico caracterizados nas décadas de 60, 70 e início de 80, podem ser reescritos sob outros olhares, não só a partir dos textos acadêmicos, como também, das memórias e experiências vividas dos entrevistados.

O uso de entrevistas abertas como técnica de pesquisa, coleta de informações e conhecimentos, é importantíssima. É óbvio que as entrevistas apresentam vantagens e desvantagens. Daí o cuidado do pesquisador para ir a campo. Este trabalho empírico viu-se sustentado, principalmente por: Pierre Bourdieu, Norbert Elias, Walter Benjamin, Maurice Halbwachs, Pierre Nora, entre outros. As narrativas orais (entrevistas, relatos e depoimentos) constituem-se em documentos para a compreensão da cultura local (bairros, vilas, etc) e seu processo de mudanças.

"(...)A narrativa oral subverte o conceito tradicional de história. Ao partir do presente, o chamado documento vivo, aqui e agora, para o passado, além de comprometer a sincronia em favor da dicronia, provoca também uma crise no conceito usual de documento. A produção do documento a partir da narrativa oral, diverge daqueles promovidos por terceiros, escritos, guardados em arquivos, museus ou coleções. É documento em narração oral, o texto produzido diretamente, em contato pessoal, entre partes que se integram num mesmo projeto. (...) Assim, a narrativa oral não é apenas um mecanismo de registro,, uma forma de resgatar a memória. Muito mais, a narrativa oral é o processo de conscientização, uma maneira instrumental de favorecer políticas públicas, no instante em que, é uma prática social que se explica em seu sentido político, econômico, histórico e cultural. (...)". (BOM MEIHY, 2006: 02)

A entrevista aberta enfatizará: a) os relatos de experiências de vida, a partir da dinâmica histórica das décadas de 60, 70 e 1980, tais como: os passeios pelas ruas e avenidas na cidade de São Paulo, seu percurso: trabalho-residência, etc e que façam uma comparação com a paisagem urbana hoje (2006). Desse modo, será possível tecer um cenário das mudanças ocorridas na cidade, no que diz respeito, principalmente a evolução do sistema viário e à rede itinerária de ônibus. Sabe-se que a especulação imobiliária, a valorização do uso do solo e os tradicionais eixos de penetração (ruas e avenidas, que foram desativadas ou deixaram de existir), entre outros fatores, contribuíram para a construção de uma "outra" cidade; b) pontuar-se-ão aqui as mudanças ocorridas nos processos econômico e histórico nas décadas mencionadas, a partir do olhar dos entrevistados.

Assim como outras técnicas de pesquisas, a entrevistas abertas exigem alguns cuidados como: planejamento, direcionamento do tema pesquisado e seleção do grupo entrevistado, este familiarizado com o tema. Não houve um roteiro de perguntas, mas sim frases chaves que direcionaram o tema da pesquisa. Esta técnica possibilitou que os entrevistados narrassem suas memórias, sem estar presos a questionamentos "fechados". Ou seja, o entrevistador introduz o tema e os entrevistados têm a liberdade para discorrer sobre o assunto. A interferência do entrevistador é mínima, assumindo desse modo, a postura de ouvinte atento, intercedendo somente quando o entrevistado desvia-se demasiado do tema.

A entrevista aberta é apropriada quando o pesquisador pretende obter informações e conhecimentos minuciosos sobre um assunto. Assim, as narrativas e/ou descrições das memórias (históricas, políticas, sociais, econômicas, culturais, etc) dos entrevistados, emergem de modo amplo e rico. Esta técnica de pesquisa contempla também, a utilização e análise de recursos visuais, com: cartões postais, mapas, fotografias, etc, o que permite aos entrevistados remeter-se as memórias de fatos e acontecimentos pontuais (tempo e espaço).

Neste contexto, o pesquisador busca situar o leitor sobre quê lugar o entrevistado está tratando; qual o espaço urbano e social; o período histórico; e as ações econômicas e políticas que ali interessaram aos governos federal, estadual e municipal. Ao longo da entrevista, o narrador vai pontuando fatos e acontecimentos, ora tentando releituras, ora críticas. Atenta para o leitor uma familiaridade com o assunto, realizando assim, a passagem da memória para uma fonte histórica ou documental.

Uma vez que a entrevista aberta é uma técnica de pesquisa, também qualitativa:

> *"(...) a pesquisa qualitativa está sedimentada em complexos sistema de percepção e interpretação, nos quais os dados empíricos qualitativos requerem processos de interpretação hermenêutica, bem como pretendem revelar as conexões objetivas entre estruturas, para proceder a uma análise dos contextos de ação individual ou coletiva. É portanto, uma atividade racional que busca investigar e compreender fenômenos de ordem: econômico, histórico, político, cultural, social, etc. (...)" (MINAYO, 1993 :51).*

Em outros termos, o método de pesquisa qualitativa analisa entre outros registros: entrevistas, diário de campo, materiais diversos (fotografias, cartões postais, selos, coleções selos, bilhetes de ônibus, trens, etc) com o mesmo rigor efetuado pelas ciências humanas, ao cruzar os dados colhidos, que servem de base para elaboração de outras obras. Quanto à investigação quantitativa, esta analisa um recorte da realidade no qual os dados, após tabulados, trazem a luz indicadores e tendências.

> *"Do ponto de vista metodológico, não há contradição entre investigação quantitativa e qualitativa. Ambas são de natureza diferente. Do ponto de vista epistemológico, nenhuma das duas abordagem é mais científica do que a outra. Ou seja, uma pesquisa por ser quantitativa não se torna "objetiva" e, portanto, "melhor". Da mesma forma, uma abordagem qualitativa em si não garante a compreensão em profundidade de um determinado fenômeno. Em sintese, não são excludentes e contribuem para ampliar o conhecimento produzido pelo homem." (SANCHES E MINAYO, 1993).*

Enfim, as narrativas orais (entrevistas, relatos e depoimentos) são denominadas cientificamente *transcurso* (DAUSEIN, 1996). Elas analisam mudanças sociais, passagens de status, crises econômicas, mudanças e surgimentos de categorias profissionais, etc, utilizando-se de datas representativas, períodos históricos, números. Ou seja, valores objetivos e subjetivos, estes contidos nos aspectos quantitativos e qualitativos que sustentam e legitimam os textos orais, efetuando a passagem das memórias para a fonte histórica e/ou documental.

Os textos orais são fontes de informações e conhecimentos. São ricas fontes de dados para a ciências humanas e naturais; lembrando-se que, as palavras antecederam os desenhos e a escrita. Esta, quando criada, nada mais foi, do que a consolidação das palavras em ações e atos.

As narrativas orais são construções históricas-sociais, que se produzem e reproduzem a partir das relações conflituosas entre estruturas e ações.

> *"(...) estruturas não são abstratas, mas sim de ações produzidas e reproduzidas por sujeitos que cruzam velhas fronteiras e abrem novas perspectivas, tecidas por relações sociais, estas desenvolvidas e produzidas mediante um complexo processo de estruturação (entrelaçamento de uma rede) por indivíduos e pela coletividade, que fazem parte da mesma." (GIDDENS, 1989, apud GONÇALVES e LISBOA).*

- Entrevistas Abertas/Conteúdo: Profissionais que atuam nas áreas: trânsito, transporte, turismo e patrimônio histórico. Apropriar-se-ão aqui de suas memórias, cujas matérias primas são: o vivenciado e o experimentado, estes por serem seletivos, informam os recortes das mudanças políticas, históricas, geográficas e econômicas do Estado de São Paulo.

> *"Os registros de memórias dos entrevistados possibilitam a realização de estudos que partem do tempo presente dos personagens vivos, que mais do que testemunhas de um fato, permitam resgatar o processo dos acontecimentos, de modo que, se abrem as análises que extrapolam a história oficial. Observa-se que as narrativas orais, não suprem a falta de informação ou documentos, pelo contrário, elas se realizam a fim de viabilizar e apropriar-se das experiências vividas e do conhecimentos aprendidos e apreendidos que se alojam na memória dos entrevistados. Neste contexto, a narrativa oral não é a "verdade" histórica tradicionalmente estabelecida." (BOM MEIHY, 2003).*

Após as transcrições das entrevistas abertas, sistematizar-se-a, obedecendo as seguintes etapas, a saber: (a) codificação aberta – são pontuações, ou seja, fragmentos de textos orais que sustentam os capítulos 3 e 4; (b) tabulação dos fragmentos narrados, de acordo com as propostas dos capítulos e (c) sinalização dos conceitos por parte dos entrevistados e a (re)leituras da entrevistadora. Eles reelaboraram e repensaram os acontecimentos históricos, sociais, econômicos e culturais, ocorridos nas décadas de 1960, 1970 e 1980. Aqueles deixam de ser tratados, como situados em uma linha de tempo somente cronológica, para serem problematizados no presente e conseqüentemente suscitar possibilidades para melhorar a qualidade de transporte público no município de São Paulo.

> *"A construção conceitual e a inovação da interpretação dos fenômenos sócio-econômicos, são posturas a serem tomadas na emergência de modelos econômico. As transições sociais, políticas, culturais e econômicas consolidam-se com o desenvolvimento de várias gerações, por isso, a pertinência dos conceitos de longa duração, serem retomados e revistos, posto que, estes estão atados ao pensamento de muitas pessoas, determinando suas ações no interior de uma sociedade." (N. ELIAS, 1989).*

Os itinerários e as linhas de ônibus serão mapeados a partir das narrativas fornecidas pelo entrevistados. Estes são familiarizados com o tema da pesquisadora. Este trabalho terá o cuidado de evitar questões absurdas, ambíguas ou tendenciosas, uma vez que, para o entrevistador as questões são pertinentes, porém para os entrevistados, constituem fatos de memória tão preciosos e íntimos, que lhe causam sensibilidade ao narrar.

A possibilidade de trabalhar com a memória, que é diferente de biografia e história de vida. Torna-se uma alternativa interessante e rica, quando ampliada pela construção de fontes documentais. A distinção entre História e Memória (coletiva e individual), se dá pela forma específica como estas duas formas de Memória são concebidas; cada uma trabalha o material do passado de forma específica, peculiar, próprio e vivido. (HALBWACHS, 1990).

> *"A História trata de relatar o passado, procurando marcar os períodos em suas distinções com outros, a partir de um recorte. Na memória (individual e coletiva), há um tempo não dividido externamente, mas um tempo fluido, que carrega a própria existência da comunidade e do indivíduo. É no conceito de memória que se encontra a história vivida, porém, entre a sua posição e dos historiadores, há uma igualdade que é a do nível de "realidade", ambos estão efetuando recortes e construções de uma "realidade" sobre outra, já construída, se partimos da idéia de que a sociedade elabora suas formas de classificação." (HALBWACHS apud BARROS, 1989).*

Para Pierre Nora, história e memória não são sinônimos,

> *" (...) A memória é um processo vivido, conduzidos por grupos vivos, logo em constante evolução e suscetível a interpretações diferentes. (...) A memória é vida, sempre carregada por grupos vivos, nesse sentido, ela está em constante evolução, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento; inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações. (...) A história é registro, distanciamento, problematização, crítica e reflexão. A história ao contrário da memória, pertence a todos e a ninguém, o que lhe dá uma vocação para o universal. A memória se enraiza no concreto, no espaço no gesto, na imagem, no objeto. A história só se liga às continuidades temporais, às evoluções e às relações das coisas. A memória, pode -se dizer, é absoluta, e a História, é relativa*, ou seja, *enquanto produto de um presente que inferiu um passado não vivido. (grifo nosso)". (P. NORA, 1993: 9 e 10).*

Ou seja, a memória resgata imagens do passado; este fato é um processo de apreender, reelaborar e reter as idéias, sensações e impressões. A história enquanto narrativa oral que se reelabora a partir da nossa memória e reconstrução do que lembramos, registra acontecimento vivido (tempo e espaço). A história vivida por uma coletividade ou por um indivíduo é construída por um olhar específico próprio, imbuído de juízos de valores característicos da cultura local e nacional. A história produzida nos meios acadêmicos solicita um arcabouço de conceitos, métodos, pesquisa, rigor textual, etc, exigências que a narrativa oral, resgatada pela memória, também solicita. Porém, de outra ordem, posto que as narrativas orais são (re)construídas no presente, possibilitando conexão entre as três dimensões temporais: passado, presente e futuro , cujas fronteiras não há.

A partir de situações concretas estabelecidas pelas normas sociais, os indivíduos (re)elaboram suas memórias. Estas, cuja matéria prima são os acontecimentos e fatos do cotidiano, registram-se nas experiências de vida (praxis), emergindo diante das exigências da "realidade". Esta ação implica também, mudança no relacionamento humano, posto que, há a necessidade de se adaptar ao "novo". Daí o papel da memória, que se apresenta também, enquanto referencial histórico e cultural na elaboração das experiências do cotidiano, ao operar a realidade local. Quando a localidade muda, em virtude do deslocamento de famílias para outros bairros ou municípios, as relações de vizinhança e tradições local são outras, implicando outra adaptação ao espaço social. Neste contexto, a memória opera mecanismos de: recordação, lembranças e reminiscência, como modos de sobreviver.

"A memória é uma tessitura feita a partir do presente, é o presente que nos empurra em relação ao passado, uma "viagem" fundamental, para que o agente possa trazer à tona os encadeamentos de nossa história, da nossa vida, ou da vida do outro." (W.BENJAMIN apud Galzerani, 1998: 8).

Os textos orais se revelam interessantes e novos, no momento que relatam suas memórias objetivas e subjetivas. Tecem uma configuração histórica, que se revela ao longo da narrativa oral, e torna-se documento histórico. Ou seja, ocorre a passagem dos registros de memórias para fonte documental.

A história é sempre história de uma sociedade sem a menor dúvida,

"(...) quando nos indicam o caminho que tínhamos seguido, aquelas marcas sobressaem, e nós a ligamos a uma outra, elas se aprofundam e se religam por elas mesmas. Elas já existiam, mas estavam mais marcadas na memória dos outros do que em nós mesmos. Sem dúvida, nos reconstruirmos, mas esta reconstrução se faz seguindo as linhas já marcadas e desenhadas por outras lembranças, nossa ou dos outros." (HALBWACHS, , 1968: 65).

A tese compreende quatro capítulos e as considerações finais, a saber:

O Primeiro capítulo, traz um quadro dos processos de industrialização e urbanização da cidade de São Paulo, caracterizando um cenário sócio-econômico diferenciado da primeira metade do século XX, enfatizando as mudanças na rede de transporte coletivo. Estes se tornaram cada vez mais solicitados, em função do crescente fluxo de mercadorias e pessoas, intensificado pela migração para São Paulo. O fluxo ofertava aumento de emprego, renda per capita e produtividade de bens industriais e agrícolas.

O capítulo um apresentará um quadro do crescimento econômico e populacional da cidade de São Paulo, ambas determinando a configuração da metrópole paulistana. Na esteira desse desenvolvimento, a rede de transportes coletivos teve que ampliar-se e sofisticar-se para suprir a demanda de usuários, cada vez mais crescente. Dava-se em virtude de empresas expandir em bairros operários (Lapa, Brás, Belém, Moóca, Ipiranga, etc). Com a finalidade de atender essa categoria, entre outras, criou-se em 1947, a CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos). Ela operou com eficiência o sistema de transportes coletivos até a década de 1970. Após, o sistema foi monopolizado pelas empresas privadas. Estas detiveram as linhas de ônibus mais lucrativas, deixando para a CMTC as linhas de ônibus da periferia da cidade de São Paulo, por exemplo, a zona leste. A periferia expandiu-se ainda mais, na década de 1960, em função modelo de produção fordista, que ampliou vários postos de trabalhos.

Nos anos 80 a crise conduziu o trabalhador a buscar outras fontes de sobrevivência, e para muitas famílias e indivíduos, se fez necessário deslocar-se de suas residências para outros bairros ou municípios. Daí conseqüentemente tiveram que mudar sua rota origem-destino. Ou seja, seu itinerários de ônibus e de vida, também alterados. Fez-se necessário adaptar-se às novas condições de vida. Diante desse processo, configurou-se também, nas memórias dos usuários de transportes coletivos, um espaço urbano, mapeado pelos itinerários de ônibus. Bem representativo, ao assinalar: bares, cemitérios, escolas, praças, museus, cinemas, etc, que hoje, encontram-se apenas nos registrados de memória dos itinerantes.

O segundo capítulo apresenta uma sinopse do auge e crise do modo de produção fordista, e suas conseqüências na divisão e organização do trabalho. Tratr-se-a, como este processo contribuiu na busca de novos posto de emprego. Na esteira desse fato, deu-se o deslocamento de famílias e indivíduos para outros bairros.

O modo de produção fordista-keynesiano entrou em crise já na década de 1970, e foi adaptado por outros modelos produtivos industriais (acumulação flexível, produção diversificada, reprodução do capital, mudança no regime de acumulação etc). Isto determinou mudanças no processo de desenvolvimento de centenas de cidades. Tal desenvolvimento, movido pelas inovações tecnológicas e a nova divisão e organização do trabalho, trouxe a instalação das empresas em rede e impôs transformações na estrutura administrativa e do planejamento, refletindo nas ações: políticas, econômicas, nas relações internacionais, nas transações comerciais, nas relações entre empregado e empregador, etc, em âmbito local e nacional. A adaptação do modelo fordista para acumulação flexível provocou uma inversão na concepção de trabalho, do emprego, das categorias profissionais, e do estilo de vida. Traçaram-se padrões de consumo e conseqüentemente de itinerários, localização e lugar. Esses fatos reconfiguraram os bairros e o espaço urbano e de produção, conduzindo vários de seus moradores a se deslocarem para outras áreas. Foram em busca de outros posto de trabalho, ou nova profissão; buscam condições de vida melhores. Tal busca conduziu também a mudanças nos itinerários de vida e de transportes privado e público.

O terceiro capítulo tem como preocupação, a importância da *cartografia mental* dos usuários de ônibus, na (re)construção do mapeamento das ruas de alguns bairros do município de São Paulo. Faz-se isso por meio dos novos e antigos itinerários de ônibus. Estes se configuraram a partir de outras necessidades de deslocamentos impostos pelos novos arranjos industriais.

O recorte temporal são os anos de 1960, 1970 e primeira metade dos anos de 1980. Foram décadas em que os entrevistados participaram do crescimento econômico da cidade. Neste contexto, a importância da memória é determinante na (re)constituição da história do município de São Paulo, como possibilidade de compreender os momentos e as transformações históricas, econômicas, políticas, sociais, etc. Assinala a existência e identidade no processo de atuação e reconfiguração do espaço urbano do município.

> *"(...) quero trazer à memória o que pode dar esperança (profeta Jeremias), essa frase, retrata uma possibilidade de lembrar as experiências que possam dar continuidade à vida. A nossa memória é seletiva e nos faz lembrar acontecimentos que, por alguma razão, foram significativos e marcam nossa existência num determinado período. A possibilidade de trabalhar com a memória ou com a reminiscência, torna-se uma alternativa interessante, rica e que pode ser ampliada pela construção de fontes documentais a partir de entrevistas, história de vida. (...)" (SARAT, Magda, 2002:135).*

Observa-se que alguns conceitos como: memória, enquadramento, lugares da memória, esquecimento, testemunhas, etc, se fazem presente no vocabulário dos historiadores, assim como, de outros pesquisadores. Sua forma ainda é complexa. Tais vocábulos serão apenas tangenciados, posto que discuti-los ou debatê-los não seria a preocupação deste texto.

O capítulo quatro indica como era por meio dos mapas de arruamento e tabelas que registram linhas e empresas de ônibus, das décadas citadas e certos fragmentos de textos dos entrevistados a configuração da rede de transportes coletivos. Busca suas conseqüências após os anos de 90, para os usuários de transportes públicos.

Os mapas dos arruamentos e dos itinerários de ônibus, não constituem apenas guias para usuários de transportes públicos e turistas. São textos contendo informações topográficas, históricas, geográficas, sociais, políticas, econômicas, etc. Por exemplo: no Guia de Ruas Levi de 1960, cujos os bairros denominados nobres, os itinerários de ônibus e as casas comerciais são pouco informados. Já nos bairros de camada média, há quantidade de informação sobre os itinerários de ônibus (que não significa qualidade) e de área comercial são relativamente amplas.

Os bairros de camadas pobres, cuja demanda por transporte público é elevada, mostram os itinerários de ônibus reduzidos, ou seja, houveram itinerários executados por veículos da CMTC, que não eram registrados nos Guia de Ruas da Cidade de São Paulo. Já nos bairros próximos ao centro da cidade, os itinerários de ônibus eram metodicamente registrados no Guia de Rua, e alguns pontos de ônibus apresentaram como referências casas comerciais e grandes magazines, como o Mappin, por exemplo. Assim, os mapas de arruamentos dos bairros do município de São Paulo, das décadas de 1960, 70 e início de 80, não são apenas um banco de dados, mas registro do passado vivido.

A partir do cruzamento entre textos os acadêmicos e os textos transcritos das entrevistas abertas, observou-se que alguns bairros do município de São Paulo, (por exemplo, os bairros operários: Moóca, Brás, Belém, Ipiranga, Santo Amaro, Lapa, etc) perderam suas características culturais, suas tradições e desenhando com isso outro mapeamento da cidade de São Paulo.

Nas considerações finais, retoma-se as idéias principais dos quatro capítulos tratados. E por meio destes, verificou-se que até o fim da década de 1980, a demanda por transporte público era significativa. Os usuários necessitavam deslocar-se em busca de novos postos de emprego. Nos anos 1990, ocorreu uma redução do uso dos transportes coletivos por ônibus, graças a aquisição do automóvel pela camada média e média baixa, viabilizado pela redução do preço do veículo.

Para manter a demanda de usuários de transporte coletivo, as empresas de ônibus, estão hoje se reestruturando com o auxilio da administração pública municipal. Por exemplo: tem-se o bilhete único e a integração ônibus/metrô e trens.

O cenário a ser refletido, ou seja, mostrar cartografia dos itinerários de ônibus de alguns bairros do município de São Paulo, ocorrido ao longo dos anos 60, 70 e 1980, cujas mudanças deram-se em função da instalação dos novos arranjos industriais. Por meio da cartografia mental dos itinerantes, estes nos permite mapear as linhas e itinerários de ônibus da cidade de São Paulo.

Capítulo 1

O espaço urbano em industrialização no Município de São Paulo (1960 – 1985)

1.1 – Início do século XX: Nova centralidade do Município de São Paulo

A noção de cidade[3], assim como a de vila, a de povoação, a de bairro são denominações que caracterizam um núcleo urbano bastante diferenciado da vida rural, dando aos seus moradores um novo status.

Em São Paulo, os loteamentos locais dos séculos XVI e XVII caracterizavam um padrão de vida, do que seria uma não cidade[4], embora sejam importantes para compreender o desenvolvimento urbano no Planalto Paulista.

Em meados do século XIX, a cidade de São Paulo começa a configurar-se como uma Cidade, denominada moderna, no momento em que o parque industrial também começa a se configurar, graças aos empreendedores cafeeiros e pequenos processadores de produtos locais.

No início da década de 1920, os pilares da sociedade urbana industrial começavam a consolidar-se em virtude, também, da substituição de importação, pela queda de renda dos empresários do café, segundos alguns economistas. O sistema bancário estadual que havia sido criado para financiar a produção e exportação de café, já estava instalado. Chegou em alguns momentos a sobrepor-se em capital, aos bancos estrangeiros, aqui instalados.

---

[3] Segundo Santos (1965:14), "(...) a cidade é antes de tudo, definida por suas funções e por um gênero de vida, ou, mais simplesmente, por uma certa paisagem, que reflete ao mesmo tempo essas funções, esse gênero de vida e os elementos menos visíveis mas inseparáveis da noção de cidade: passado histórico ou forma de civilização, concepção e mentalidade dos habitantes.(...)".

[4] A cidade segundo certos clássicos (Marx e Engels), a cidade capitalista moderna, constitui o local da produção e reprodução do capital. Produto da cidade capitalista, é, portanto, integrante de processos sociais mais amplos. Ela expressa a miséria e a degradação da classe operária, denunciadas em: A situação da classe operária na Inglaterra (Engels, 1845), retomadas posteriormente na obra: O Capital (Marx, 1867). Para os autores, "a história de qualquer sociedade até nossos dias é a história da lute de classe" (Manifesto Comunista/1848); deriva daí a concepção do papel histórico e estratégico que eles atribuem à cidade industrial do século XX, como locus da luta da classe operária industrial.

A infra-estrutura (ruas, calçadas, estacionamentos, saneamento básico, água, eletricidade, comunicações, gás, parques, limpeza pública, cemitérios, casas comerciais, transportes, etc) estava em processo de expansão. Quanto ao transporte público, algumas famílias detinham a propriedade de veículos, utilizados como transporte de carga e pessoas. Era, juntamente com o bonde elétrico e a rede ferroviária, (principalmente a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) o que realizava o transporte da população local e de cargas. Esta dirigia-se do porto de Santos que efetuava o escoamento dos produtos para exportação. A cidade de São Paulo e seus arredores, já contavam com a eletricidade, desde 1900. Então, funcionava a The São Paulo Tramway, Light and Power Company, Limited, por autorização do Presidente da República Campos Salles, por meio do decreto federal nº. 3.349. Ele autorizou o funcionamento da empresa canadense no Brasil.

As exportações crescentes de café levaram à capitalização de recursos, que possibilitou o surgimento das primeiras indústrias do Estado de São Paulo. Era o Estado favorecido também pelo excesso de mão-de-obra imigrante disponível.

Implantadas ao longo das margens dos rios, por onde passavam as redes ferroviárias, as fábricas impuseram um novo cenário urbano e econômico à cidade de São Paulo. Elas aceleraram seu crescimento e, em paralelo, o aumento da densidade demográfica e da rede itinerária de transporte público. Segundo Petrone (1958: 122*), "(...) ao findar o primeiro quartel do século XX, a cidade de São Paulo possuía um bloco compactamente edificado, limitado ao Norte pelas vias férreas, a Leste pelo Vale do Anhangabaú, a Oeste pelo Vale do Pacaembu e ao Sul pelo espigão da Avenida Paulista. (...)"*. Este cenário foi denominado horizontalização urbana.

Ao logo da década de 1920, o "parque industrial" paulista começou a superar a produção em diversos produtos, daqueles produzidos no então Distrito Federal. Até então a principal área fabril do Brasil (W. Cano, 1977).Quanto ao mercado de trabalho, a classe operária é pouco expressiva, pois os sindicatos, as leis trabalhistas, etc, só iriam se consolidar a partir da década de 1930, com o paternalismo assistencialista de Getúlio Vargas.

Com a quebra da Bolsa de Valores de Nova York, em 1929, instala-se uma crise financeira em nível mundial. No que diz respeito ao Brasil, essa crise incidiu sobre a produção e exportação cafeeira. Por outro lado, acelerou a instalação do processo industrial nacional.

Os custos relativos das importações de bens duráveis e não duráveis elevaram-se. Para que a produção industrial continuasse ativa, se fizeram necessários investimentos em capital privado e público para fomentar a indústria nacional.

A aliança da burguesia emergente com o governo local permitiu que a industrialização por substituição de importações se intensificasse.

Na década de 1930, principalmente na futura região sudeste, o crescimento populacional urbano acompanhou o desenvolvimento e a diversificação da produção e atividade industrial, principalmente de bens intermediário. Segundo Bordo[5]

> *"A partir da década de 1930, o mercado nacional consolida-se na passagem de um Brasil agrário-exportador para um país urbano-industrial. Até 1955, a industrialização no país, era restrita, devido à sua insipiência básica técnica e à alta dependência da importação de bens de produção. O avanço industrial precipitou pressões e condições para a implantação da indústria pesada majoritariamente com investimento estatal, que se realizou entre 1956 e 1960, concentrada, principalmente, no Estado de São Paulo. Assim, a formação de um importante mercado interno dentro da rede urbana já existente e a intensificação dos fluxos variados entre ela e a capital do Estado, são o embrião da concentração industrial no Estado de São Paulo, particularmente na capital". (Bordo apud: PINTAUDI e CARLOS, 1995:7).*

De 1920 a 1940, a densidade demográfica do município de São Paulo é expressiva. O processo de verticalização continua se fazendo presente, "*para abrigar os escritórios das empresas, paralelo a um crescimento de subúrbios, ocasionado pela implantação de várias linhas de ônibus"*.(Langenbuch: 1971).

Segundo Araújo[6],

> *"Entre 1933 a 1939, a cidade vai passar por um grande surto industrial, com o crescimento atingindo índices médios de 14% ao ano, superiores à média nacional 11,2%. Quando ao crescimento populacional as taxas de crescimento permaneceram por volta de 4,5% até a década de 1940, quando a cidade atingiu a população de quase 1,5 milhão de habitantes. Na época, a região já era o principal foco empregatício do Estado sendo responsável por 61% ao seu emprego secundário e 43% do terciário. Na década de 1940, essas taxas passam a 62,7% e 50% respectivamente. O peso relativo da indústria paulistana sobre a nacional também se acentuou*

---

[5] BORDO, Adilson A . Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do Estado de São Paulo, Brasil. In: Scripta Nova. *Revista electónica de geografía y ciencias sociales*. Universidad de Barcelona. Volume IX, número 194 (79), agosto de 2005. p.7

[6] ARAÚJO, Maria de Fátima. Uma nova centralidade da Região Metropolitana de São Paulo. In; *SEADE. Revista São Paulo em Perspectiva*, 6 (3): p.55-59. Julho/ Setembro, 1992.

com o seu valor de transformação industrial (VTI) atingindo 23,7% do nacional e 61,5% do estadual na década de 1940, subindo para 35% e 72% respectivamente, na década de 1950".(p.55-59).

Na Região Metropolitana de São Paulo, a imigração européia e nordestina crescia. A chamada mancha urbana expandia-se e novos bairros nasciam. Conseqüentemente, a rede viária espraiava-se, principalmente com o Plano de Obras de Francisco Prestes Maia.

No período de 1938-1945, Prestes Maia tornou prefeito do Município de São Paulo e implantou a primeira etapa de seu projeto. A saber: (a)traçou um plano da cidade de São Paulo, a ser desenvolvido em um período de aproximadamente 50 anos; (b)definiu o centro de São Paulo como o ponto-chave do sistema viário; (c)elaborou um Plano Diretor; (d)estabelece um plano de avenidas, que visava preparar a cidade para o automóvel.

Atenta-se que todos os projetos urbanístico elaborados, apresentavam-se como padrão de modernidade. Tomava o modelo norte americano de Metrópole[7]. Tais planos trouxeram como conseqüência, a manipulação do espaço urbano pela elite financeira paulista, por meio de especulação imobiliária. Com a verticalização das construções no centro da cidade e a expansão horizontal desorganizada na periferia, os operários residiam onde os salários permitiam. Anos depois a cidade começou a dar sinais de inchaço, sendo comparada a um formigueiro humano, com constantes congestionamentos, acidentes de trânsito e transportes públicos precários.

Houve tentativas de ampliar o sistema viário e a oferta de transporte público urbano, em função do aumento da densidade demográfica e fabril. Viram-se estas datadas desde a primeira metade do século XX. Por exemplo: em 1945 com a publicação do estudo: "o sistema metropolitano de São Paulo" pelo Engenheiro Mário Lopes Leão, ali constava como solução a formação de um anel de irradiação de cinco linhas, dentre elas a linha Leste e a linha Sorocabana. Em 1947, começava a operar a CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos. Era uma empresa de economia mista, com a incumbência de operar com exclusividade o serviço público de transporte coletivo. Até ali ele era operado por empresas privadas sob regulamentação da Prefeitura Municipal de São Paulo.

---

[7] Segundo Bordo (2005: 7) a etimologia da palavra Metrópole, significa Cidade-mãe, o termo deve ser entendido no sentido da primazia de uma cidade que, com maior complexidade e importância, exerce influências funcionais, econômica e social sobre outras cidades menores, formando um tecido urbano praticamente contínuo, partilhando funções e problemas que devem ser pensados e solucionados conjuntamente. (...) muitas vezes, serem utilizados como sonônimos, há uma diferenciação entre os termos Metrópole e Região Metropolitana. Esta constitui-se em torno de uma ou várias cidades que desempenham papel de metrópole. Geralmente instituída a lei, é a área de influência da metrópole, utilizava como instrumentos de gestão e planejamento. A região metropolitana abrange os limites territoriais dos municípios aglomerados, englobando tanto a área urbana como a rural. Já a metrópole, refere-se apenas à mancha urbana praticamente contínua.

Em 1947, também surgiu a primeira proposta de uma linha de bonde Leste-Oeste, apresentada por técnicos de Paris. Estaria ligando o Bairro da Lapa ao Bairro da Moóca. Em 1948, a prefeitura contratou a Companhia Geral de Engenharia para elaborar um projeto de Sistema de Trânsito rápido. Ele se compunha de três linhas. Em 1949, inaugurado por Ademar de Barros, o sistema de troleibus, esse foi o único projeto de fato consolidado.

O sistema viário de então, já exigia uma frota de ônibus com um número maior de veículos. Dado que as empresas privadas não supriam a demanda dos usuários, a Prefeitura Municipal de São Paulo criou em 1947, a CMTC, para assumir os serviços anteriormente geridos pela Light. Ela surgiu visando assumir a estrutura organizacional e regulatória dos transportes públicos urbanos em crise. As empresas de transporte privadas (ônibus) operavam precariamente, em condições de capitalização primárias, prestando um serviço irregular aos usuários. Paralelo a esse fato, a CMTC supriria, também, a irregularidade tutelar exercida pelo município, na fiscalização dos termos do contrato de concessão e sobre a produção dos serviços que as empresas de transporte privado garantiram por contrato oferecer.

A situação da rede ferroviária também apresentava uma estrutura operacional e administrativa precária. Isso a ponto dos usuários de trens suburbanos em São Paulo, em protesto contra os atrasos constantes, efetuarem depredações. Tal conduziu o governo municipal a assumir uma atitude hostil frente às necessidades dos usuários, não compensados pelos bondes (que não circulavam nos bairros suburbanos) e os ônibus das empresas de transporte privadas. A CMTC tratou de executar um modelo de racionalização do programa de operação dos ônibus urbanos, com controle dos custos operacionais das empresas privadas. Dava-se por meio de uma planilha de cálculo tarifário e era um esforço para reduzir os atritos com a população.

Ainda na década de 1940, segundo Langenbuch [8],

> *"(...) com a industrialização e o sistema viário, ainda pouco expansivo para as necessidades da industria e da população crescente, houve a necessidade de se construírem auto-estradas: Via Anchieta, Via Anhangüera e posteriormente a Via Dutra, (...) estas impulsionaram a industrialização em suas bordas, criando uma nova paisagem industrial, caracterizada pela relativa dispersão dos estabelecimentos pela linha arquitetônica moderna e decorativa destes, bem como por sua implantação em meio a grandes jardins – terreno propício a sua futura expansão. (...)".*

[8] LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da Grande São Paulo: *Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971, p.205 e 258

Atente-se que os municípios beneficiados pelas auto-estradas apresentaram um considerável desenvolvimento industrial nas décadas de 1950 e 1960.

Em outros termos, as auto-estradas impulsionaram a lógica capitalista, esta determinante na formação de núcleos urbanos e instalações de edifícios fabris e comerciais.

Segundo Mattos [9],

> *"(...) a área industrial de São Paulo na década de 1950, a mais importante área industrial situa-se ao longo do eixo NW-SE, nas proximidades dos vales do Tietê e do Tamanduatei, onde se encontram os bairros da Lapa, Água Branca, Barra Funda, Freguesia do Ó, Casa Verde, Bom Retiro, Pari, Belenzinho, Tatuapé, Penha, Vila Carrão, Mooca, Ipiranga, Vila Prudente, que se prolongam através de São Caetano do Sul e Santo André, no rumo de SE, como através de Osasco, no rumo de NW (...) originalmente ligados às várzeas do Tietê e do Tamanduateí e às ferrovias que as percorrem, os estabelecimentos fabris deslocam-se hoje, progressivamente, ao longo, sobretudo da Via Anchieta e da Via Presidente Dutra, artérias fadadas a representar, dentro de breve tempo, papel de suma importância dentro do parque paulistano.(...)".*

As auto-estradas estabeleceram conexão entre o município de São Paulo e seus municípios vizinhos. Com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (cuja frota de ônibus, além de complementar itinerários, passaram a dobrar trajetos que a ferrovia não chegava. (...) *o número de trens aumentou em 130%, enquanto a população cresceu quase seis vezes mais, isto é, 734%. (...) a mencionada desproporção entre crescimento demográfico e expansão dos serviços ferroviários corresponde uma participação cada vez maior e mais importante da articulação rodoviária no sistema de transporte. – período de 1940-1960.)*[10]. Ambas dinamizaram a construção do sistema viário nos anos de 1950, acelerado pela produção de automóveis e pelas operações ferroviárias e dos bondes.

A construção das auto-estradas, entre 1946 e 1951 (Anchieta, Anhangüera e Dutra) teve função de destaque no desenvolvimento do município de São Paulo. Permitia participar da estruturação e consolidação dos municípios de Santo André, São Bernardo e São Caetano. Tinha-se a Guarulhos, a nordeste, juntamente com a instalação da indústria automobilística no Estado, no referido ABC.

---

[9] MATTOS, Dirceu Lino de. O parque industrial paulista. In: *A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – Aspectos da Metrópole Paulista*. Aroldo de Azevedo (Org.). volume III, São Paulo, Cia Editora Nacioanal, 1958, p. 70 e 71

[10] LANGENBUCH, Juergen Richard. Op. Cit. p.155, 178,180,190 e 195.

Na cidade de São Paulo, além do aumento do tráfego de automóveis e das transformações prediais e arquitetônicas, os anos de 1940, foram marcados pela intervenção dos Plano de Avenidas. Ele mudou a paisagem da cidade, ao determinar a manutenção de hotéis construídos na década de 1920 (Hotel Terminus, localizado na Av. Prestes Maia, atual Edifício da Receita Federal; Hotel Esplanada, atual sede do Grupo Votorantim; Hotel Central, localizado na Av. São João), e construção de novos hotéis como: Hotel Excelsior (1941-1943) na Av. Ipiranga, entre outros de porte médio e pequeno. Todos para atender a demanda dos migrantes europeus e domésticos. (PORTO, 1992).

A administração do prefeito Francisco Prestes Maia (1938-1945) favoreceu também ao setor hoteleiro, ao investir no alargamento de vias como as Avenidas Ipiranga, São Luís e São João. Assumiu também o modelo de rodoviarismo, ao construir um anel de avenidas que envolveram o centro histórico. Elas transformaram o Parque do Anhangabaú em parte de um corredor viário que cruzava a mancha urbana no sentido Norte-Sul. O rio Tietê teve seu percurso remodelado, para atender à construção das avenidas expressas em suas margens. Paralelo a esse processo de urbanização, a periferia da cidade de São Paulo expandia-se, em virtude do movimento migratório, principalmente oriundo dos Estados do nordeste.

A periferização e favelização já se mostravam em processo, dadas: a especulação imobiliária com valorização do uso do solo, a economia informal, os salários reduzidos, os aluguéis elevados, etc. Muitas famílias habitavam uma área sem infra-estrutura (saúde, esgoto, educação, energia, água, transporte, etc). Em áreas distantes da metrópole, elas quase se tornaram "cidades".

O Plano de Avenidas previa a remodelação do sistema viário. Criava uma organização rádio-concentrica (radiais e perimetrais) além do Sistema "Y", de três grandes avenidas no centro: Avenida Anhangabaú (hoje Avenida Prestes Maia), a Avenida Itororó (futura Avenida Vinte e três de Maio) e Avenida Nove de Julho (inaugurada em 1941). Esse projeto viário tinha por finalidade descongestionar e expandir o centro da cidade. Este, já apresentava um grande número de automóveis e grande circulação de pedestres.

Durante as duas gestões administrativas na Prefeitura de São Paulo (1938-1945) e (1961-1965), Francisco Prestes Maia investiu muito para execução do Plano de Avenidas. Ele terminou o Viaduto do Chá, a Avenida Nove de Julho com seus viadutos e túneis, o Estádio do Pacaembu e prolongou a Avenida São João. Transformou em avenidas as ruas Ipiranga e São Luís, construiu as Avenidas Duque de Caxias, Anhangabaú, Liberdade, Vieira de Carvalho, Senador Queirós. Também elaborou o primeiro trecho da Avenida Itororó, e os viadutos Jacareí, Dona Paulina, Nove de Julho e a Ponte das Bandeiras sobre o rio Tietê.

Ainda em sua gestão realizou os seguintes empreendimentos: Hipódromo do Jóquei Clube (1941), e primeiro trecho do perímetro de irradiação (Avenida Ipiranga, 1942). (TOLEDO: 1996).

Na década de 1950, o modelo rodoviário de transporte, que privilegiava os automóveis, continuou recebendo elevados investimentos, por parte do governo federal. Na cidade de São Paulo se multiplicavam os veículos, os teatros, os edifícios comerciais e de escritórios, as indústrias, as casas noturnas, etc. Este cenário evidenciava o crescimento e a importância da Cidade. Ela adquiriu a aparência de metrópole contemporânea[11], ao consolidar também, um surto industrial.

A industrialização ganhou novo dinamismo no governo do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1961). Ele continuou a política intervencionista estatal e atraiu empresas e investidores internacionais para o Brasil, principalmente na indústria automobilística, química, naval e mecânica. Investiu e apoiou por meio de subsídios, como doações de terrenos, isenções de imposto e empréstimos a serem ressarcidos a longo prazo.

Segundo Mamigonian[12],

> *"Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a grande São Paulo, foi escolhida como local de implantação de 80% dos investimentos estrangeiros, por reunir as melhores condições estruturais para a acumulação de capital, como infra-estrutura urbana, energética e de transporte já desenvolvidas; concentrações demográficas densas, que contribuíram para um exército de mão-de-obra qualificada, um mercado consumir consolidado, e já instaladas as principais indústrias de base para as multinacionais. Quanto à região metropolitana de São Paulo, os municípios localizados no cinturão da cidade de São Paulo, tiveram um crescimento industrial importante, como o ABCD (...)". p.83-102*

No anos de 1950, "mais de 40% de toda a produção industrial brasileira e quase ¾ da produção de bens de capital e consumo duráveis estava concentrada na Grande São Paulo". (NEGRI e PACHECO: 1994:64). Em outros termos,

---

[11] Segundo Bordo (2005: 8), as Metrópoles Contemporâneas expressam o padrão de acumulação vigente no modo de produção capitalista atual, pois, além das atividades industriais, concentram uma variedade de serviços especializados e atividades como: finanças, comunicações, produção do conhecimento técnico-científico-informacional, além da maioria delas, estarem localizadas as instâncias de decisões políticas.

[12] MAMIGONIAN, A . O processo de industrialização em São Paulo.In: *Boletim Paulista de Geografia*. Nº 50, p.83-102, 1976.

"A partir dos anos 50, as multinacionais passaram a desempenhar um papel mais ativo na economia brasileira e mundial, pois intensificaram a transferência da produção industrial, enfatizando a exportação de capital, tecnologia e técnica de gerenciamento para os países em que estavam instaladas, passando a ser o "agente principal de todo um capítulo novo da história da internacionalização da economia capitalista." (KUCINSKI: 1996:8).

O crescimento e desenvolvimento mencionados, ocultam o fenômeno de desconcentração econômica [13], que vai sendo instalado ao longo das décadas.

Paralelo ao processo de industrialização paulista, ocorreu a abertura de modernas rodovias, integrando São Paulo aos municípios e Estados vizinhos. Ao longo da Via Anchieta prosseguiu o desenvolvimento industrial, conectando São Paulo aos municípios de São Bernardo e Santo André; ao porto de Santos; instalando-se novo dinamismo no setor industrial, principalmente o automobilístico.

A integração de São Paulo com os outros Estados do Brasil se fez a partir da ligação com o Rio de Janeiro por meio da Via Dutra. Ao longo dessa rodovia, localizam-se os setores de ponta da industria nacional. Fábricas de peças de eletrônica e de aeronáutica e espacial.

Frente a essa rede de intercâmbio entre a grande São Paulo e outros Estados, por meio do rodoviarismo e da instalção do Plano de Avenidas, ocorreram mudanças no eixo da circulação e deslocamento de mercadorias modificando, assim, a configuração do espaço geográfico da metrópole paulista.

Deu-se o fenômeno da desconcentração industrial em São Paulo, que começou a se transferir para outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo (ABCD, Osasco, Guarulhos, Santo Amaro) e para o interior do Estado (Campinas, São José dos Campos, Sorocaba). Este deslocamento foi gradual para a indústria paulista. Tal impulsionou o processo de terceirização do município, que se acentua a partir dos anos de 1970, com o "milagre brasileiro". Nos anos 1990, passaria a ser denominado, terceirização avançada, graças à telemática.

Começa a se instalar um novo arranjo industrial frente ao a crise do modelo de produção fordista, por "novas" atividades de caráter globalizado, agora ligadas de maneira mais estreita ao setor terciário. Houve, conseqüentemente, migração de trabalhadores para este setor, com também, aumento da taxa de desemprego e da economia informal, e a solicitação de mão de obra cada vez mais sofisticada.

[13] Segundo Wilson Cano, há uma confusão semântica que acompanha a descrição do fenômeno de descentralização econômica em curso no Brasil: descentralização é para o autor, mudança na distribuição espacial relativa ou absoluta; enquanto desconcentração econômica significa o translado físico de unidades produtivas. (CANO:1992:1/2).

Já nos anos de 1960, no município de São Paulo iniciava-se um novo processo de separação e especialização das atividades de comércio e serviços. Confirmava o vetor de expansão em direção ao sudoeste dos edifícios empresariais (escritórios financeiros e de serviços, etc), ao longo da Avenida Paulista, ocupando as áreas residenciais.

Também, nesse período, cabe lembrar que grandes conjuntos habitacionais foram construídos nas extremidades Leste e Sul da zona rural do município de São Paulo, para alojar a população pobre. Era como um mecanismo para afastá-la do centro, e manter um modelo de metrópole norte-americana.

Em 1968, foi concluído o alargamento da Rua Iguatemi. Após alguns anos, foi ela denominada Avenida Brigadeiro Faria Lima. A partir da inauguração do shopping Iguatemi, em 1966, o bairro de Pinheiros começou a se tornar um grande centro comercial, expandindo-se ao longo dos anos 70 e 80.

A relação entre expansão da chamada mancha urbana, crescimento econômico e crescimento populacional introduziu elementos importantes para a compreensão do processo de urbanização. Nas décadas de 60 e 70, a Região Metropolitana de São Paulo apresentou importantes ganhos migratórios. Perto de 2 milhões de pessoas, atraídas então pelo mercado de trabalho, que, expandindo, propiciava empregos. Nos anos 80, esse panorama se modificaria e o censo demográfico de 1991 (IBGE) registrou a redução dos fluxos migratórios para outras regiões do Estado.

> *"(...) Assim, sendo, as perdas populacionais não significam o arrefecimento da expansão urbana e do padrão periférico, mas, ao contrário, sua reprodução nos municípios-dormitório que se formaram com a dispersão da população. Esses movimentos populacionais no interior da região metropolitana representam uma nova dinâmica de deslocamento a partir do município-sede São Paulo e dos subcentros regionais inicialmente polarizados por Osasco e pelo ABC paulista, que concentravam um número significativo de empregos vinculados à indústria no período 1960-1970. No período subsequente Guarulhos passa a desempenhar papel semelhante. O crescimento da área urbanizada acompanha esse momento, que constitui uma nova etapa nas relações metropolitanas que respondem às transformações em curso de mudança na estrutura produtiva da metrópole e no papel relativo que então adquirindo os diferentes municípios metropolitanos".* (MEYER: 2004: 42).

O regime militar desde anos 60 redefiniu o planejamento estratégico nacional, centralizando o poder decisório nas mãos do Poder Executivo. Este teria que administrar o déficit público, a dívida externa, a alta inflacionária e a incapacidade da estrutura financeira para responder às novas exigências de capital. Isso era solicitado pelo novo modelo político-econômico elaborado em 1964. O governo adotou também, medidas de combate à inflação reduzindo o crédito e controlando os salários e a emissão de moeda. Segundo Andrade[14],

> *"(...) a industrialização rápida no contexto brasileiro levou naturalmente à concentração da renda. De 1964, em diante tal tendência foi reforçada por políticas do governo federal. Os salários básicos reais foram fortemente reduzidos. O salário mínimo oficial caiu uniformemente, em termos reais, do índice 100 em 1960 para 52 em 1979 (DIEESE, 1979). Cerca de 60% da força de trabalho assalariada foi diretamente atingida. Os salários médios reais permaneceram constantes de 1963 a 1970 (Wells,1975); aumentaram um pouco durante e boom e parecem ter decrescido nos últimos anos. De qualquer forma, os salários não incorporaram os enormes ganhos de produtividade gerados nos últimos anos.(...)".*

Este mecanismo conduziu a um déficit elevado, aumentando-se as tarifas. Foi instituída a correção monetária dos ativos de capital, numa tentativa de financiar o déficit sem aumentar a inflação. Outras estratégias financeiras foram adotadas. Contudo, no que diz respeito a investimento em transporte público, educação e habitação, a atuação do governo federal foi menos significativa.

Os novos arranjos industriais se tornaram mais incisivos na década de 1970, alimentando a reestruturação do capital. O impacto no espaço urbano do município de São Paulo trouxe transformação da paisagem urbana. Com a introdução de novos sistemas tecnológicos e novos padrões de organização de trabalho, teve-se a crescente produtividade imposta à construção civil. Na década de 1960, o desemprego estrutural reconhecido como normal era de 2% a 3% da população economicamente ativa. Na década de 1970, esse percentual atinge 4% e mais, nos anos 1980. (IBGE).

Com o regime militar continuou na década de 70, a "aperfeiçoar" as políticas de centralização, promovidas pelo governo federal. Deram principalmente por meio das propostas apresentadas no II PND – Segundo Plano nacional de Desenvolvimento (1975-1979).

---

[14] ANDRADE, Regis de Castro. Brasil: A economia do capitalismo selvagem. In: *Revista Lua Nova*, nº. 57, 2002, p.14.

Segundo alguns economistas, o governo federal ao promover a descentralização produtiva, teve como o maior beneficiado o interior paulista. Este começou a atrair as indústrias que saíam da metrópole. Entre 1970 e 1987, enquanto a Grande São Paulo viu a sua participação no PIB industrial brasileiro cair de 43,5 para 30,6 %, o interior do Estado aumentou a sua participação de 14,7 para 20,4%. (NEGRI:1992). Este índice mostra também a expansão do setor terciário, a partir dos anos 70.

1.2 – Cenário da industrialização e urbanização do município de São Paulo (1960 – 1985)

A urbanização e industrialização são processos que se desencadeiam simultaneamente, associados à fatores de ordem econômica e política A complexa estrutura fabril instalada durante a Revolução Industrial, exigiu uma imensurável quantidade de trabalhadores residindo próximos às fábricas. Para a comercialização e distribuição dos produtos industrializados se faz necessária uma complexa rede de comércio e transportes de pessoas e cargas, para escoar as mercadorias e usuários (operários). Também, se fez necessária a instalação de uma infra-estrutura para atender as exigências solicitadas pelo complexo fabril, com abertura de estradas, avenidas, ruas, fornecimento de energia, água encanada, esgoto, rede de comunicação, escolas técnicas, etc. Essa estrutura urbanística possibilitou a instalação de novas fábricas na cidade de São Paulo. Elas assimilaram mão-de-obra do campo, aumentando, assim, a concentração de pessoas nos centros urbanos.

Assim, segundo Carlos [15],

> *"Com a industrialização, a urbanização experimenta um impulso considerável a ponto de constituir-se num aspecto indissociável dela. A cidade passa a ser controlada pelos agentes privados e por uma burocracia centralizada que busca viabilizar, com suas ações o processo de acumulação do capital. Por sua vez e, em decorrência deste fato, a estrutura urbana exprimirá o movimento das contradições de classe em suas lutas por melhores condições de vida e de acesso às decisões. Surgem escritórios diversos sofisticados, além de técnicas de gestão e políticas."*

O processo de industrialização articula relações econômicas, políticas e atividades profissionais criando um mercado de mão-de-obra e de mercadorias. Aquele tende a desenvolver e ampliar a aglomeração urbana de acordo com o grau de desenvolvimento das forças produtivas da sociedade. De modo que o espaço urbano vai sendo produzido para atender às necessidades das relações de produção e distribuição de mercadorias (e não do elemento humano, mesmo que este seja o agente transformador desse processo).

---

[15] CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço e Indústria*. São Paulo, Contexto, 1989.

A reprodução do capital exige em cada momento histórico, determinadas condições para sua realização. No que diz respeito à Metrópole do Estado de São Paulo, a partir dos anos 1920 até 1950, o parque industrial era considerado o polo central de produtividade e da oferta de trabalho. Nas décadas seguintes, esse cenário muda, e com ele o modo de vida da população, dado que esta é condicionada pelo trabalho, moradia e educação.

No decorrer dos anos de 1960, iniciava-se o fenômeno de desconcentração (segundo W. Cano) do parque industrial da cidade de São Paulo. Ele começou a se deslocar para outros municípios da Grande São Paulo, fato ocasionado pelo eixo de desenvolvimento rodoviário e de ampliação do sistema viário. Este deslocamento gradual das indústrias do município de São Paulo, estava inserido em um processo denominado, por alguns economistas e engenheiros, de "subcontratação, horizontalização ou terceirização". Isto ocorre quando uma empresa (comércio ou fábrica) deixa de produzir certos componentes, passando a comprá-los de fornecedores externos. Contudo, cabe atentar que o processo tornou-se muito mais complexo, ao levar centenas de trabalhadores para a economia informal. Isso se deu no caso do município, acentuando-se a partir dos anos 70. A "terceirização avançada" como é denominada hoje, determinou novas atividades econômicas na cidade paulista. Tal paradigma de produtividade via-se inserido na reestruturação produtiva do capital.

A desconcentração industrial e o processo de terceirização, ambos favorecidos pelo eixo de desenvolvimento rodoviário exigiram dos centros urbanos investimentos em infra-estrutura, condição determinante para a manutenção da acumulação do capital.

Para continuar alimentando o modo de produção capitalista, a concentração industrial teve que se expandir. No Brasil, esta se acentuou no período econômico (1955-1975) que ficou conhecida como "Nacional Desenvolvimentismo". Este modelo de industrialização baseado no planejamento governamental e no favorecimento ao capital industrial por meio de empréstimos internacionais e dos investimentos. Neste modelo, por meio dos recursos do Tesouro Nacional, via BNDE (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico), o governo investiu na ampliação das rodovias, no aumento do fornecimento de energia elétrica, na expansão das telecomunicações, no aumento da produção de petróleo, aço, cimento, papel e celulose. O capital externo foi atraído para ser investido na indústria mecânica e materiais elétricos, de telecomunicações e de transporte. *"Apesar de transferência das técnicas de gerenciamento e de organização do trabalho se fazerem presentes nos modelos desenvolvimentistas, o ideário fordista da criação da demanda efetiva de bens de consumo, por meio da elevação da massa salarial operária possibilitada pelo aumento da produtividade, não se fez sentir no Brasil, onde os salários nunca se igualaram aos dos*

operários americanos ou europeus." (GUNN, 1985). Tal modelo, contudo, não pode ocultar crises de ordem política, econômica e social que se evidenciaram nos anos 60, 70. A dificuldade local prosseguiu nos anos 80. Aqui, a conseqüência foi uma década perdida. Isto ressoa até hoje no mecanismo produtivo brasileiro.

Segundo Andrade [16],

> *"A crise começou em 1962-1963, a capacidade de utilização estimada na indústria de bens de capital alcançou 60% no início dos 60. (Reischstul e Goldenstein, 1980). No setor da industria pesada, a relação entre a demanda estimada e a capacidade era abaixa dos 30% (...). (CEPAL, 1963). O aumento da produção no setor de bens de capital como um todo caiu de 20% em 1962 para 2.6% em 1963 e diminuiu nos anos subseqüentes (Leff, 1968). Discute-se se a crise poderia ter sido atenuada por maiores esforços de investimentos por parte do Estado. Os recursos financeiros eram, entretanto particularmente escassos. Os déficits orçamentários já tinham alcançado a elevada taxa de 4,2% do PNB em 1963. O crédito externo, necessário em grande escala em virtude dos elevados coeficientes de importação dos investimentos estatais, também não era suficiente. Isso se devia à má vontade ou ceticismo das agências internacionais durante esses anos de inflação alta, de política nacionalista e de agitação política geral no país (Belluzzo e Cardoso de Mello, 1977). Na indústria de bens de consumo duráveis, os efeitos da diferenciação de produtos e os esforços de promoção de vendas poderiam Ter sido potencializados pela decisão do Governo de expandir o crédito ao consumir. Esse mecanismo foi tentado de maneira tímida, com resultados modestos naqueles anos de recessão. A taxa média de crescimento setorial caiu de 24% em 1955-1962 para 4,1% em 1962-1967. Os déficits orçamentários, parcialmente devidos à precariedade do sistema financeiro existente, aceleraram o processo inflacionário até 100% em 1963-1964 a despeito da diminuição dos salários (Kalil, 1973). Por trás desse processo estava a decisão política, por parte do governo nacionalista do presidente Goulart, de não desistir das políticas do desenvolvimento. Portanto, deve-se levar em conta fatores estruturais e conjunturais de ordem econômica e política nas tentativas de explicação da crise de 1962-1967 no Brasil. (...)" p.10*

Ao longo dos anos de 1960, se instalou também, uma reflexão latino-americana, produto da atuação, principalmente, dos intelectuais da CEPAL sobre a cidade. Deu-se por meio de estudos sobre a urbanização e o desenvolvimento em países periféricos. Elegera, entre outras, a teoria da dependência, da marginalidade e da pobreza como principal foco de atenção ao discutir temáticas urbanas. Foram tais como desconcentração industrial, teoria do eixo de desenvolvimento, etc. Esses paradigmas de desenvolvimento também forneceram

[16] ANDRADE, Regis de Castro. Brasil: A economia do capitalismo selvagem. In: *Revista Lua Nova*, n º.57, p.1-32, 2002.

explicação veladamente funcionalista e ocultaram a desigualdade socioeconômica, presente nos centros urbanos, inclusive brasileiros. Dado que a mecanização do campo, nos anos 60, viu-se associada a problemas como o monopólio da terra e a monocultura, em algumas regiões, delas expulsaram um grande número de trabalhadores rurais para centros os urbanos. De acordo com o IBGE, a população urbana de 1960, era de 55,94%. Ou seja, mais de 50% habitavam as grandes cidades.

Segundo Meyer [17], "com a industrialização, surgiram novos itinerários de ônibus redefine os fluxos de circulação e cria alternativas de locomoção, estas ora mais rápidas, ora lentas, ao interligarem bairros das zonas leste, oeste, norte e sul, formando eixos de estrutura rodoviária da região metropolitana e arredores de São Paulo".

Dessa forma, netas zonas, ruas e avenidas nasceram sob a influência do conceito da via expressa, com acesso fácil e de circulação rápida. Qualificações que, conjugadas a outras, como ocupação de lotes às margens dos rios do município de São Paulo, para ocupação urbana, acumularam vantagens locacionais. Estas atraíram novos programas urbanos, que demandaram grandes áreas de acesso fácil, para famílias com recursos econômicos.

No final dos anos 60, e nas décadas de 70 e 80, essas áreas passariam a receber novos espaços de escritórios para as grandes empresas nacionais e multinacionais, hipermercados, shoppings, entre outros empreendimentos.

Essa nova realidade espacial urbana configurou-se no que diz respeito a habitação, lazer, educação e trabalho; exigiu novos itinerários de ônibus. A empresas privadas de ônibus "atenderam" essa necessidade, porém de forma precária. Elas estavam interessadas em atender às linhas mais lucrativas do centro paulista e nos bairros de classe média, restando a CMTC atender à expansão periférica das zonas leste, sul, oeste e norte.

Apesar da crise dos anos 60, o investimento reduzido no sistema viário, era viabilizado também pelas atividades e produtos demandados pelas camadas médias e de altas rendas. Deu-se mesmo com a implantação de grande parte das sedes das maiores empresas do Brasil.

O eixo de desenvolvimento rodoviário como foi assinado nos itens 1 e 2 do capítulo 1, era favorável para alguns empresários e para o transporte individual. No entanto, para o transporte público por ônibus, favoreceu somente os empresários do transporte privado.

---

[17] MEYER, Regina Maria Prosperi et alii. *São Paulo Metrópole*. São Paulo, EDUSP e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.p.79 a 82

O Estado tecnoburocrático no regime militar e seu centralismo fiscal, com controle de recursos, criaram-se posturas importantes para se compreender a política de investimentos no Município de São Paulo. Ocorreu isso no que diz respeito à política habitacional e à administração nos transportes público. As grandes obras viárias e a construção do metrô (1968) eram os principais projetos da prefeitura naquele período. A Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC viu então ser reduzida sua participação na operação de serviços. Houve paralelo o aumento da participação das empresas privadas, autorizadas, regulamentadas e reconhecidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo. (HENRY e ZIONI:1999:143). Logo, o transporte público por ônibus estava uma vez mais sob o domínio das empresas privadas. Estas não investiram na qualidade de transporte, mas sim, em adquirir o monopólio dos itinerários mais lucrativos.

Mesmo diante da precariedade de infra-estrutura em bairros periféricos da cidade de São Paulo, esta era o espaço urbano referencial em torno do qual, a cidade se organizava. Ainda oferecia oportunidades de trabalho e de moradia. Todavia, durante o regime militar, os governos de São Paulo instalaram uma "política de urbanização" do centro, de manifestação faraônica. Isto não era para solucionar o congestionamento e o fluxo de automóveis e pessoas. O símbolo desse autoritarismo é o Elevado Costa e Silva (Minhocão) sobre a Avenida São João. Essa via expressa contribuiu para a desvalorização do centro. Houve conseqüentemente a evasão das empresas e bancos. Estes se instalaram em Centros Novos, na Avenida Paulista e Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini (Marginal Pinheiros – anos 80). Assim, ocorreu alteração da paisagem urbana e populacional da cidade, como por exemplo, o público (trabalhadores e moradores) que freqüentam essas avenidas, aquele com um perfil profissional diferenciado, ou seja, não mais operários, mas sim, profissionais executivos.

Na Avenida Paulista, os casarões e palacetes da elite cafeeira cederam lugar às agências bancárias, escritórios, edifícios residenciais, movimento que se estendeu entre as décadas de 1940 e 1970. Vieram e lanchonetes, com franquias norte americana/McDonald, Bob's, Pizza Hurt, etc, a partir da década de 90.

Segundo Reis Filho [18],

[18] REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos.* São Paulo, Hucitec, 1994

"Com o crescimento da cidade e a ocupação de novos bairros ao lado dos jardins, a Avenida Paulista se tornou um grande eixo de tráfego. A prefeitura não permitia a instalação de estabelecimentos comerciais, mas aceitava a construção de prédios de apartamentos. Essa forma de uso, nos anos 60, começou a se generalizar, a Avenida Paulista se transformou em um eixo residencial adensado. Muitas das antigas mansões vão sendo substituídas por prédios de apartamento, e muitas das residências, já abandonadas ou semi-abandonadas, entraram em decadência. (...) os apartamentos vieram juntar-se a imóveis ocupados por empresas nacionais e multinacionais, grandes corporações e bancos. A Avenida Paulista se consolidava como centro financeiro da cidade de São Paulo. (...)"

Com o deslocamento do triângulo financeiro para Avenida Paulista e Berrini, a especulação imobiliária aumentou e conseqüentemente o preço do metro quadrado. O centro novo estava inserido na metropolização contemporânea. Porém, continua sendo ocupada por uma elite de executivos e empresários que sepultaram as características do bairros cafeeiro.

Segundo Frugoli Jr. [19],

"O crescimento comparativo das sedes do setor financeiro entre o Centro Principal e o Centro Paulista podem dar uma idéia do crescimento do último: das 98 sedes de bancos no Estado de São Paulo, em 1968, 70 estavam no Centro Principal, na área do Triângulo (Rua Direita, Rua XV de Novembro e Rua São Bento), no final dos anos 1970, 81,1% desse total ainda estava no Centro Principal, mas o Centro Paulista já contava com 16,6%, já em 1987, havia 50 sedes no Centro Principal e 80 na Avenida Paulista, enquanto que 11 na Av. Faria Lima. Ainda quando aos bancos, se até 1970, havia ali duas agências e duas matrizes em 1983, observavam-se 38 agências e 23 matrizes."

As mudanças ao transformar a paisagem urbana do centro da cidade de São Paulo, alterou os padrões de circulação, trajetos diários, hábitos e gestos relacionados ao uso das ruas. Alterou tanto o transporte público como o individual, enfim todos os espaços públicos e a vida privada. Nisso, obrigou as pessoas a mudarem de residência, em função da especulação imobiliária.

---

[19] FRUGOLI Jr., Heitor. *Centralidade em São Paulo. Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo, Cortez/EDUSP/FAPESP, 2000.

Ao longo da década de 1960 e seguintes, os novos arranjos industriais vão se instalando, e paralelamente o processo de separação e especialização das atividades de comércio e serviços. Assim, confirmando o vetor de expansão em direção sudoeste instalam-se na Avenida Paulista edifícios de escritórios e serviços financeiros ocupando os lotes das residências.

Observa-se que houve investimentos do poder público na COHAB, CDHU, CMTC, etc. Eles ocasionaram uma nova configuração no sistema viário e paralelo à rede de itinerário de transportes coletivo e individual. Logo, a mancha urbana se expande. Nos anos seguintes, a conexão com os centros velho e novo se intensificará por meio das vias de transportes privadas e públicas. As vias integram os eixos de desenvolvimento (autopistas e linhas metrôs), elitizando vários bairros das zonas leste, oeste e norte, principalmente com a construção de shoppings.

Os novos arranjos industriais continuam se impondo e com eles a desconcentração industrial[20.] Nos anos de 70 e 80, reestruturação do capital se torna mais competitiva. Paralelamente, com a sofisticação da telemática e os investimentos na logística de transportes, possibilitaram a dispersão das atividades produtivas econômicas. Elas se tornaram viáveis para as empresas se realocarem para outros municípios do Estado.

---

[20] Segundo Ramos (2001:116 a 118), os termos desconcentração industrial, desindustrialização e descentralização industrial não são sinônimos. O primeiro designa um processo específico que vem ocorrendo em algumas áreas, espacialmente delimitadas, nas quais a atividade industrial perde importância em termos absolutos. O termo desindustrialização se refere a uma determinada área industrial, que, progresssivamente, deixa de ser caracterizada, em termos econômico, por sua atividade industrial; havendo na maior parte dos casos, um paralelo avanço do setor terciário. O termo designa também uma dinâmica inter-espacial, ou seja, quando a atividade industrial de um determinado espaço perde importância em relação à atividade industrial de uma outra área. O que se desconcentra é na maior parte dos casos, o setor produtivo das empresas, e não a empresa ou grupo industrial como um todo. O processo de desindustrialização é o que caracterizou as antigas áreas industriais da metrópole paulistana, como é o caso dos Bairros da Água Branca, Barra Funda, Lapa, Brás e Moóca, bairros construídos ao longo da rede ferroviária. Logo, não pode ser aplicado à área metropolitana de São Paulo como um todo, pois existem somente algumas áreas bem delimitadas no interior da metrópole e especialmente dentro do município de São Paulo que se desindustrializaram. É também, um processo de reversão da polaridade em que um centro polarizador de uma determinada região deixa progressivamente de ser o polo dinâmico central e este é transferido para outra área no interior dessa região. (...) Segundo NEGRI, Barjas (1996:13), um processo de desconcentração, pode ser constatado em duas direções: a primeira do Estado de São Paulo em direção ao resto do país, na qual, o estado de São Paulo reduziu sua participação no total do Valor da Transformação Industrial (VTI) do Brasil de 52% em 1970, para 49,2% em 1990. A Segunda direção, da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) em direção a outras áreas do interior do Estado, na RMSP reduziu sua participação no VTI do Estado de 74% para 53,3% no período de 1970 a 1990. Está última direção do processo de desconcentração denominada por Barjas Negri de Interiorização Paulista. Segundo LENCIONI, Sandra (1996:206), o processo de descentralização industrial, no caso da RMSP, não esta ocorrendo, pois, centraliza-se na metrópole, cada vez mais atividades financeiras e de gestão empresarial no setor Terciário Avançado. Portanto, *a tenência das indústrias deixarem de se localizar na capital, em si não significa que se está diante de um quadro de descentralização industrial.*

As novas localidades empresariais executaram operações diversas como, mão-de-obras on-line, instalações e infra-estrutura a preços competitivos, contratação de profissionais especializadíssimos, etc. Estes mecanismos causaram uma reorganização na divisão e organização do trabalho e no capital internacional. Criaram uma nova dinâmica no processo de redistribuição da produção entre diferentes unidades. Ocorreu diferenciação e nas próprias formas de execução efetivas de atividade de trabalho [21].Atente-se que a descentralização industrial tem operado em paralelo com o novo regime de acumulação flexível, ambos ocasionando a transferência das atividades das pequenas e médias empresas entre regiões, cujos processos e diversificação produtiva dão-se com crescente mobilidade do capital financeiro. Eles estão alterando significativamente a estrutura econômica da cidade de São Paulo e conseqüentemente a vida de seus habitantes, obrigando-os a buscarem outros itinerários de vida e de transporte público.

O deslocamento da indústria paulista nos anos 70 se consolidou gradualmente. Sob uma estrutura corporativa-financeira, ocasionou um crescimento do setor terciário avançado, este associado a novos parâmetros organizacionais (organização de projetos, empresa, produção, trabalho, etc). Hoje torna a cidade um local estratégico para execução dos serviços e gerenciamento das operações financeiras regional e inter-regional.

Houve sofisticação da tecnologia e o crescimento do fluxo financeiro. Aumentou o nível de complexidade das transações. Esta nova operação solicita uma infra-estrutura avançada de serviços especializados. Este fato gerou mudanças nos conceitos de trabalho, emprego e operários.

[21] Segundo (TEIXEIRA:1996:69) "as grandes unidades de capital transformam o layout de suas estruturas produtivas num gigantesco esqueleto mecânico, onde se pode caminhar por suas vértebras, metros e mais metros, sem encontrar uma viva-alma. Embora, esse esqueleto possa se automovimentar, tenha nele mesmo a fonte de seu movimento mecânico, ele, contudo, precisa de uma fonte "externa" que o alimente. A terceirização é essa fonte. As grandes corporações contam hoje com uma rede de pequenas empresas e microempresas, espalhadas ao seu redor, que têm como tarefa fornecer os inputs necessários para serem transformados em outputs, por aquele monstro mecânico. Além disso, essas grandes unidades de produção contam com um enorme contingente de trabalhadores domésticos, artesanais, familiares, que funcionam como peça centrais dentro dessa cadeia de terceirização. Constituem-se todos em fornecedores de trabalho "materializado", porque, agora, a compra e a venda da força de trabalho são veladas sob o véu da compra e venda de mercadorias semi-elaboradas. Presos na teia da *empresa rede*, os trabalhadores são incorporados na dinâmica da produção de mercadorias de formas bastante diversas, sendo este um dos vetores estruturais responsáveis pela fragmentação e heterogeneização da classe que sobrevive do trabalho."

Observa-se que nas décadas de 50, 60, 70 e ainda em 1980, havia uma organização e gestão de trabalho, com suas "particularidades" em termos de cultura empresarial, legislação, política e poder sindical nos locais de trabalho[22]. Estava atuando na elaboração e execução do direito do trabalhador.

Assim as categorias profissionais e a mão-de-obra operária mudaram com as transformações "pós-industriais". O papel do funcionário empresarial (e não mais centralmente operário fabril) passa a ser o de gerir o fluxo de produção e capital. Dá-se de acordo com o tempo de produção e distribuição dos produtos em "tempo real", e privilegia agora o funcionário na atividade de serviços.

Segundo Araújo [23],

> *"O desenvolvimento tecnológico no campo das telecomunicações juntamente com modelos de organização empresarial criaram um novo patamar de integração territorial dada à possibilidade da gestão dos processos econômicos se realizar de forma cada vez mais centralizada. Assim, a natureza dos centros de decisão vem adquirindo autonomia frente aos processos de desconcentração industrial, podendo ser identificado na Grande São Paulo em face do processo de "interiorização do desenvolvimento" – fenômeno de "desconcentração centralizada. (...) destaca-se em especial a cidade de São Paulo, dos serviços especializados de apoio à produção – atividade de gerência, planejamento, marketing, propaganda, consultoria, etc -, que, para se desenvolver, necessitam estar tanto próximos ao núcleo de decisões das grandes empresas como em contato direto com as intensas relações técnicas e de mercado existentes apenas em grandes centros urbanos."p.58.*

---

[22] Nesse ponto, cabe mencionar (BERNARDO:2000:21) "Com o declínio do número de sindicalizados, diminuiu também o poder de negociação dos sindicatos. Na primeira metade de 1984, os contratos coletivos de trabalho concederam aos trabalhadores sindicalizados aumentos salariais anuais médios de 2,8%, menos da metade do que os sindicatos haviam conseguido obter três anos antes. Na verdade, os salários dos trabalhadores não sindicalizados aumentaram a uma taxa superior à dos sindicalizados (...) os dirigentes sindicais admitiram extra-oficialmente que estava encerrada a época das grandes conquistas salariais. A preocupação principal consiste agora em garantir os postos de trabalho e conseguir a representação dos trabalhadores nos conselhos de administração".

(CASTELLS:1996:309) "O aumento extraordinário da flexibilidade e adaptabilidade que permitem as novas tecnologias opôs a rigidez da mão-de-obra à mobilidade do capital (...) *a produtividade e a rendabilidade do capitalista aumentaram, todavia, a mão-de-obra perde a tutela das instituições públicas e sindicais estando dependente das negociações de corporações empresarias em um mercado de trabalho inconstante, que fortalece o binômio patrão e empregado.* (...) Entretanto, desta vez não há regras sobre de como ganhar ou perder."

[23] ARAÚJO, Maria de Fátima Infante. Uma Nova Centralidade da Região Metropolitana de São Paulo. In: *SEADE – Revista São Paulo em Perspectiva*, 6 (3): 55-59, julho/setembro, 1992. p 58.

O processo desconcentração industrial, segundo Araujo (1992: 58 e 59), consolidou uma rede urbana amplamente ramificada, articulada e hierarquizada. Este fenômeno manteve a cidade como centralizadora do comando do capital privado. Ela sedia a maioria dos mais importantes complexos, comerciais e financeiros que controlam as atividades econômicas privadas do Estado de São Paulo, mas é desafiada constantemente pelo processo de globalização.

Segundo Negri e Pacheco [24], a desconcentração industrial ocorreu simultameamente com a terceirização. Esta gradualmente sofisticando-se e consolidando-se graças ao eixo de desenvolvimento rodoviário e tecnológico. Outras razões também, determinaram a expansão do setor terciário na metrópole paulista como:

"1. Parte dos serviços mais dinâmicos da metrópole de São Paulo já não responde exclusivamente a base econômica de seu *hiterland* mais próximo".

"2.O processo de concentração de renda dos anos 80, patrocinou uma significativa expansão dos serviços e do comércio especializado em seguimento de rendas altas, transformando a estrutura de comercialização e de prestação de serviço da área metropolitana".

"3. O ajuste da grande empresa industrial, remodelando as linhas de produção das plantas situadas na área metropolitana, externalizando e "terceirizando" um conjunto vasto de atividades, foi por si só um componente de estímulo ao crescimento do terciário".

"4. Em períodos de crescimento da economia brasileira, quando o investimento industrial atinge taxas elevadas, a desconcentração industrial da área metropolitana pode ser facilmente identificada na materialização de novas unidades produtivas fora da Grande São Paulo: este é o caso das segundas plantas da indústria automobilística, quase todas no Vale do Paraíba ou em Minas Gerais, no caso da Fiat, esta última instalada em condições muito específicas".

"5. Raros ramos industriais instalados na Grande São Paulo sofreram concorrência direta de outras alternativas. Talvez o único caso significativo tenha sido o segmento de áudio e vídeo que acabou por ser transladado para a zona Franca de Manaus. É neste sentido que a redução do peso industrial na metrópole tem muito pouco de "descentralização".

---

[24] NEGRI, Barjas e PACHECO, Américo. Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. In*: Espaço & Debate – Revista de estudos Regionais e Urbanos,* Ano XIV, nº.38, 1994, p.65 e 66.

"6. A descentralização relativa da indústria metropolitana deve se explicada, desde o final da década de 1970, no contexto do que efetivamente foi a matriz setorial de investimentos da economia brasileira desde então, quer no contexto do II PND, que no ajuste exportar da década de 1980: insumos básicos, bens intermediários, bens intensivos em recursos naturais, agropecuária etc. Evidentemente, a maioria desfavorável à Grande São Paulo".

"7. O ajuste da grande empresa seguiu a lógica de racionalizar as atividades desenvolvidas na metrópole. Nesse processo, sobretudo para empresas que também possuem plantas industriais fora da Grande São Paulo, essas estratégias buscavam levar em conta os aspectos em que a metrópole não poderia ser igualada. Em especial, este é o caso da existência de um mercado de mão-de-obra altamente qualificada, dificilmente encontrado em outras regiões brasileiras (logo, mão de obra não qualificada foi para a economia informal ou para o setor terciário)".

"8. Em paralelo, na inexistência de pressões de sucateamento das plantas já instaladas, a estratégia das empresas foi de alterar o *Mix* de produtos e de atividades (produtivas, de pesquisa e controle de qualidade, ou mesmo administrativas) que realizava na área metropolitana, de maneira a adequar-se à conjuntura dos anos 80."

Assim, a "terceirização avançada" e a inovação tecnológica apresentadas nos itens acima, segundo os autores, determinaram em seu processo, principalmente para países em desenvolvimento, o deslocamento de muitas indústrias para fora da cidade de São Paulo. Deu-se paralelo um aumento da taxa de desemprego. As conseqüências desses fatos são sociedades sem esperanças, segregadas, marginalizadas e sem poder aquisitivo.

Autores como Sampaio (1982), Gonçalves (1994), Lencioni (1994), Pintaudi e Carlos (1995) e Cano (1991), consideram o processo de transferência das indústrias para o interior do Estado de São Paulo como um processo de desconcentração e não "descentralização", pois, o que se transfere são apenas as unidades produtivas da metrópole para outras áreas, próxima da capital. Entretanto, o domínio tecnológico, a decisão e gestão empresarial, continuam centralizadas na metrópole paulista. A "descentralização" demanda não apenas a transferência de unidades produtivas, como também o processo decisório e o comando das empresas, o que não vem ocorrendo de forma absoluta.

Cabe atentar, que há autores que discordam dessa "Teoria da interiorização industrial" (desconcentração e descentralização industrial) na grande São Paulo por exemplo:

"(...) há indícios de que existe uma dependência das empresas situadas nesse perímetro, de serviços providos no centro, o que caracteriza um processo de espraiamento das unidades produtivas sem grande dependência das economias da urbanização providas localmente, a região substituiria a cidade nessa tarefa. (...) as evidências indicam que, longe de constituir-se em um sinal de reversão da polarização, o fenômeno observado em São Paulo estaria mais próximo de um espraiamento da industria dentro da área, mas industrializada do país, em um processo do tipo de" desconcentração concentrada". Seria aproximadamente um tipo de suburbanização das atividades industriais em âmbito mais abrangente, o que é possível pelas possibilidades abertas pelo desenvolvimento tecnológico, em um sentido amplo, para a separação das atividades produtivas das atividades de comando empresarial."(AZZONI:1985:220/221apud LENCIONI:1999:59).

Contudo, para outros economistas, a Teoria da Interiorização Industrial ocorreu, e os motivos da "interiorização da produção paulista" teriam sido:

A perda das vantagens comparativas da produção em função de uma organização sindical forte, originando em outras partes:

(a) Baixos custos para a produtividade e salários menos elevados.

(b) Redução do custo de transportes rodoviário.

(c) Mão-de-obra abundante e a um custo reduzido.

(d) Gleba de terras extensas com redução de impostos.

(e) Regiões com rentabilidade e produtividade maiores dos recursos naturais e custos de mão-de-obra menores.

(f) Economia de aglomeração, causada pelos preços dos terrenos e por impostos municipais menores.

A desconcentração, porém não foi uniforme em todo o Estado de São Paulo, mas ocorreu de forma espraiada, seguindo os principais eixos rodoviários em direção às regiões de Campinas, Vale do Paraíba, Sorocaba e Ribeirão Preto, constituindo uma "desconcentração concentrada".

Diante do contexto acima, se faz necessário analisar a ocupação do espaço urbano e as novas formas de organização da produção e das relações de trabalho. Estes assumiram novos conceitos e funcionalidade com os novos arranjos industriais. Em um período de vinte anos, a população aumentou. Como a cidade de São Paulo não ofertou empregos para a demanda solicitada, no decorrer principalmente dos anos de 1980, os habitantes foram então obrigados a migrarem para outros bairros, periferias e municípios. Isso pode ser lido nas tabelas 1 e 2 e no mapa 1 a seguir:

*Tabela 1:*No período de vinte (1970/1991) anos a densidade demográfica, foi da ordem de 123% em Campinas, 109% em Sorocaba e 97% em Ribeirão Preto. Tais indicadores mostram aumento populacional que ocorreu também em função da oferta de trabalho. Em um determinado momento, nos anos 80, esse indicador reduziu-se.

Tabela 2: Mostra que a população economicamente ativa da Grande São Paulo, nos três setores (primário, secundário e terciário), cresceu. Contudo, se verifica em período de vinte anos (1970/190) que o PEA registrou um aumento industrial de 93.2%; no comércio 84.9%; e em serviços 96.6%. Ou seja, as tabelas 1 e 2 apontam dados em que setor produtivo que mais cresceu foi serviços. Esse fato registra que a PEA deslocou-se para esse setor de trabalho, em função dos novos arranjos industriais. Estes passaram a exigir mão-de-obra qualificada e constante especialização profissional. Quando o trabalhador não atende tais solicitações, é obrigado a migrar de emprego. Muitas vezes, aquela migração é acompanhada de mudanças de residência e local de trabalho, em virtude de redução salarial.

O mapa 1 na pagina seguinte conjugado com o quadro abaixo pode-se ler que ocorreu uma redução no setor industrial e um aumento no setor de serviços. Infere-se que a população economicamente ativa, migrou para a economia informal, ou para o setor terciário. Conseqüentemente tal deslocamento solicitou mudança no itinerário origem/destino. Posto que o transporte desloca a força de trabalho.

Zonas	***Setores da Economia***	***1970***	***1994***
Norte – N	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	48% 36% 6%	54% 16% 30%
Noroeste – N	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	62% 19% 7%	33% 10% 57%
Nordeste – NE	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	74% 11% 5%	60% 30% 10%
Centro – C	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	63% 22% 14%	29% 14% 58%
Oeste – O	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	69% 13% 5%	53% 13% 34%
Sudoeste – SO	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	_____	_____
Sudeste – SE	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	83% 11% 5%	58% 11% 31%
Este – E	*Indústrias* *Comércio* *Serviços*	44% 41% 5%	57% 12% 29%

Quadro – Pessoal Ocupado por setor na RMSP em 1970 e 1994.

Mapa 1 - Pessoal Ocupado por Setor na RMSP em 1970 e 1994.

1.3 – Os serviços de ônibus durante a industrialização aberta, determinando os itinerários (1960 – 1985).

A expansão cafeeira e o surgimento da atividade industrial em São Paulo, ambos são nutridos pelas idéias da Revolução Industrial intercambiando com acumulação do capital cafeeiro e com o nascente lucro das indústrias de transformação. Segundo Oliveira, *"quando a indústria começa a ser o motor da expansão capitalista no Brasil, ela tem que ser fundamentalmente urbana porque não pode apoiar-se em nenhuma pretérita divisão social do trabalho no interior das unidades agrícolas."*[25] Em outros termos, as indústrias que produzem bem duráveis e não duráveis, e as prestadoras de serviços precisam instalar em sua organização produtiva uma complexa divisão do trabalho, desde a produção de bens de capital até as atividades de apoio à comercialização, distribuição e vendas. Este fato também se estende para o transporte público.

No processo de industrialização, a Região Metropolitana do Estado São Paulo desempenhou um papel importante nas formas de valorização do capital. O Estado presente nas atividades produtivas, passou a agir muitas vezes como um empreendedor, parceiro nos negócios privados ou mesmo como instrumento dos grandes capitais. Logo, foi-se estabelecendo uma relação global com a sociedade.

A presença do Estado de São Paulo para subsidiar certas empresas privadas, se fez com maior ênfase a partir dos anos 20. Nas décadas posteriores, o Estado continuaria atuando, porém, dependendo do setor. O valor dos investimentos variava no caso do transporte público (ferrovias). Os investimentos foram reduzidíssimos.

Nas décadas de 30 e 40, sob a gestão federal de Getúlio Vargas, o transporte público (bondes, auto-ônibus e ônibus), no município de São Paulo se encontrava, principalmente sob o domínio de empresas familiares e "The São Paulo Tramway Light and Power Companhy", esta teve uma função importante na operação de transporte público por ônibus até os anos 1940, quanto a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC , assumiu essa operação.

---

[25] OLIVEIRA, Francisco, O Estado e o Urbano, In: *Revista Espaço & Debate*, n º 6, 1982, p.42

A partir de 1900, a Cia Light havia começado a operar o transporte coletivo (bondes). Em 1926, a companhia apresentou um projeto denominado "Transito Rápido", segundo Stiel [26],

> *"(...) o projeto especificava que o sistema de serviço de transporte que tem em vista para São Paulo, por enquanto, é o de semi-transporte rápido. Os subterrâneos e os elevados serão trafegados com o tipo comum de bondes fechados. Estes, livres de qualquer impedimento no caminho, poderão facilmente atingir a velocidade de 60 quilômetros por hora e, com o espaço razoável de pontos de parada, uma velocidade média horária de 24 quilômetros, isto é, o dobro da que seria possível obter com tráfego nas ruas. (...) Contudo, a Prefeitura Municipal de São Paulo recusou o projeto. (...) com a recusa dos estudos apresentados pela Light, esta desinteressou completamente pela questão dos transportes coletivos, só esperando o término do contrato, em 1941, para "passar o abacaxi" para outras mãos. Apesar desse desinteresse, não deixou de manter o serviço regular de bondes, construindo alguns carros novos. (...).*
>
> *Em 7 de julho de 1937, em Ofício n º 48.606, a Light comunica à prefeitura do Município de São Paulo a sua resolução de não mais empregar sua atividade na prestação do serviço de transporte coletivo na Capital, a partir de 17 de julho de 1941, quando terminaria o seu contrato (...).*
>
> *Em 3 de fevereiro de 1939, o Prefeito Prestes Maia assina o Ato n º 1.535, pelo qual é criada, em caráter transitório, a "Comissão de Estudos de Transporte Coletivo do Município de São Paulo", diretamente subordinada ao prefeito e constituída de técnicos especializados em serviços públicos para estudar o problema dos transportes coletivos após o término do contrato com a Light, efetivando um plano coordenador para a exploração do transporte coletivo do Município. (...) em 1941, atendendo a pedido da municipalidade de São Paulo, o então presidente Getúlio Vargas assinou o seguinte Decreto-lei de n º 3.366. (...)"*

O decreto de Getúlio Vargas obrigava a Cia Light a manter os serviços de bondes na capital. Atente-se que no início dos anos 40, os serviços de transportes coletivos do município de São Paulo, não atendiam às necessidades dos passageiros de bondes, auto-ônibus, ônibus ou qualquer outro meio de condução.

---

[26] STIEL, Waldemar Corrêa, *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, São Paulo, Ed. Da Universidade de São Paulo e Ed. McGraw-Hill do Brasil, Ltda, 1978, p.192 e 193.

Diante da postura da Light de não continuar com os serviços de bondes, teve Macedo Soares de emitir o Decreto-Lei Estadual n º 15.958, de 14 de agosto de 1946. Ele organizou a "Companhia Municipal de Transportes Coletivos", tendo sido então adquirido todo o acervo da Light.

Segundo Stiel[27],

> *"(...) Em 14 de março de 1947, no gabinete do Sr. Prefeito, às 9 horas de manhã, realizou-se o ato da assinatura da escritura de constituição da C.M.T.C. Achavam-se presentes os Srs. Drs. Abrahão Ribeiro, prefeito Municipal; Edgard e Odilon de Souza, diretores da Light; J. Monteiro Filho, diretor das relações exteriores; Marinho Lutz da Light; Eduardo Pellegrini, representante das empresas de ônibus da capital; Júlio Havelange, presidente do Sindicato das empresas de Transportes de passageiros; José Amádio, secretário de obras da Prefeitura; e os novos diretores da C.M.T.C.: presidente Dr. Aldo Maria Azevedo; vice, Guilherme Winter; tesoureiro, Lúcio Miranda; e secretário, Eurico Sodré. O conselho Consultivo era composto dos seguintes senhores: Carlos Alberto de Carvalho Pinto, Crispiniano Carrazedo e Jaime Cintra. Conselho Fiscal: Plínio A . Branco, Gilberto Heine, João da Cruz Melão. Suplente: José Luiz Rubião Sales, Fernando Camargo Prestes e Benedito Arnaldo Vieira de Carvalho.*
>
> *Uma das primeiras providências da recém-formada CMTC foi à compra de unidades para reforçar o abalado material rodante do transporte coletivo em São Paulo. Em 15 de dezembro de 1946, embarcam para os E.U. A os engenheiros Moreira Bastos Filho e Anters Starck, que em 4 de janeiro de 1947 comunicam que haviam adquirido 75 bondes elétricos do tipo "camarão", mais 30 ônibus elétricos.*
>
> *Além, desses veículos, foram comprados em São Paulo mais 40 ônibus de 27 passageiros e 20 ônibus de 60 passageiros. (...)"*

Iniciava-se então a década de 1950, e com ela dava-se abertura das modernas rodovias, integrando São Paulo ao território nacional. Segundo Leme[28],

---

[27] STIEL, Waldemar Corrêa, *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, São Paulo, Ed. Da Universidade de São Paulo e Ed. McGraw-Hill do Brasil, Ltda, 1978, p.192 e 193.

[28] LEME, Maria Cristina da Silva, *O impacto da globalização em São Paulo e a precarização das condições de vida*, Trabalho apresentado como pesquisadora (FAU/USP) visitante junto ao Japan Center for Area Studies, National Museum of Ethnology, osaka, Japan, em 2002., p.26

"Ao longo da via Anchieta prossegue o desenvolvimento industrial. Ligando São Paulo e os municípios de São Bernardo e Santo André ao porto de Santos instala-se um dinâmico setor industrial, incluído o automobilístico. A integração de São Paulo com os outros Estados do Brasil se faz a partir da ligação com o Rio de Janeiro através da via Dutra. Ao longo desta rodovia localizaram se os setores de ponta da indústria nacional, inicialmente a automobilística, prosseguindo, mais tarde, com a indústria eletrônica, aeronáutica e espacial. (...)" . E deixando em segundo plano investimentos em transporte público coletivo.

"O governo Juscelino Kubitschek lançou o "Plano de Metas" (1957- 60), apoiado em dois pilares estruturais cujas bases assentaram-se na década de 1930, a industrialização (com destacado papel do Estado, especialmente na indústria de base); e a modernização do Estado, especialmente nos setores econômicos. Voltado principalmente para os setores de ponta da produção industrial, o Plano de Metas teve repercussões e alterou a estrutura econômica do país. Este contexto, privilegiou as rodovias, especialmente as de escala nacional, capazes de promover a integração do espaço econômico brasileiro.[29].

No que diz respeito ao setor de transporte público coletivo, havia a pressão das empresas de transporte coletivo privadas por maior participação no mercado de transporte. Por isso, logo endossou os planos e projetos de Juscelino Kubitscheck. Noa anos de 1950, a CMTC começou a autorizar o serviço das companhias particulares. Desde então, atuou em conjunto com a iniciativa privada sofrendo variação, quanto a maior ou menor participação das empresas e formas de remuneração dos serviços.

Já na década de 1960, segundo CMTC, *"quando Faria Lima assumiu a Prefeitura Municipal de São Paulo, em 1965, encontrou um verdadeiro caos. Não se sabia quantas empresas particulares estavam autorizadas a operar, quais linhas operavam e quantos ônibus eram postos em circulação"*[30]

---

[29] COSTA, Wanderley Messias da, *O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil*, 3ª. Ed., São Paulo, Editora Contexto. p.52 e 53

[30] COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS, *Pequena História dos Transportes Públicos de São Paulo*, 2º. Ed. São Paulo, CMTC, 1985, p. 44

Segundo Mello[31],

> *"(...) em sua administração, o prefeito de São Paulo José Vicente Faria Lima também iniciou um extenso programa de obras viárias para desafogar o tráfego urbano. Sua gestão foi muito significativa, como um dos movimentos modernizadores da cidade, respondendo às necessidades impostas pela inserção do país no período técnico-científico. Foi uma administração de muitas realizações, mas que também não viu algumas das proposições mais ousadas sairem do papel. Foi o caso do Plano de Vias Expressas, cujo momento de início efetivo já se apresentava descolado da realidade econômica que o país apresentava, fruto da crise mundial do início dos anos 70.*
>
> *(...) O desenvolvimento ferroviário foi abortado e a cidade praticamente não foi servida por transporte de massa. Nos anos 50 e 60, quando começou seu crescimento que viria a mostrar-se exponencial nas décadas seguintes, os bondes foram extintos e seus trilhos arrancados ou recobertos para permitir melhor desenvolvimento do modelo rodoviário. Mesmo nas questões que empreenderam maiores esforços modernizantes não houve nunca prioridade efetiva ao transporte coletivo. Nas duas gestões consecutivas de Prestes Maia (1938-1945) o transporte coletivo em São Paulo foi objeto de um plano abrangente, mas o que prevaleceu mesmo foi à expansão da estrutura viária radioconcêntrica. Na gestão Faria Lima houve o início da construção do metrô e a criação da legislação urbanística buscando compatibizar uso do solo e transportes. Contudo, o transporte de massa é pensado sem que o Estado o priorize de fato. Simultaneamente é previsto um maciço investimento viário: a inversão da estrutura viária urbana de radial para reticulada em vias expressas."*

Observou-se também que no município de São Paulo as empresas privadas de transporte público coletivo aumentavam suas frotas e ocupavam às principais redes viárias do município. Dava-se graças à ausência de investimentos na CMTC e a concessões de linhas a empresas privadas. Estas alegavam a necessidade de atender a população dos bairros periféricos, próximo ao centro da cidade São Paulo. Esse fato gradativamente conduzia a CMTC à perda de várias linhas lucrativas e conseqüentemente à privatização.

No final da década de 1960, ficavam evidenciadas as reflexões do desenvolvimento da indústria automobilística nos sistemas de transporte urbano (coletivo e individual). Nos municípios, ocorria pressão de empresários das empresas privadas, objetivando aumentar suas operações de transporte, no mercado das linhas de ônibus.

[31] MELLO, Karla Reis Cardoso de, *Transporte Urbano de Passageiros: as Contradições do Poder Público*, Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998, p. 45 e 46

No início da década de 70, o transporte público coletivo ressurgiu, graças a planos e programas elaborados e implantados pela prefeitura Municipal de São Paulo. Até então não havia uma política de investimento explícita para o transporte coletivo urbano. Com a primeira crise do petróleo (1974) e em paralelo com as propostas do Governo do general Ernesto Geisel, constante no II Plano Nacional de Desenvolvimento, os governos do Estado e da Capital determinaram em 1975 a elaboração de um estudo que visava promover maior utilização do transporte coletivo.

Paralelamente aos programas elaborado pela Prefeitura Municipal de São Paulo assinalava também, a municipalização do trânsito. Até 1973, a matéria concernia ao Governo do Estado por meio da Diretoria do Serviço de Transito – DST. Ela foi posteriormente transformada em Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN. Por meio de convênios, o Estado passou ao Município as atribuições de planejamento, operação fiscalização. Ganhavam corpo as ações voltadas à operação do transito e à otimização da infra-estrutura viária existente. Assim, continuava-se a buscar a ampliação do serviço de transporte coletivo.
Segundo Mello[32],

> *"Os transportes públicos também sofreram um redirecionamento de políticas. Fruto das proposições do governo federal de dar prioridades ao transporte de massa nas regiões metropolitanas, investindo em especial nas modalidades menos dependentes do petróleo, o setor foi alvo de significativos estudos e planos especiais. No transporte ferroviário de subúrbio os desdobramentos vieram na forma do prosseguimento dos planos de modernização das linhas da CBRU/RFFSA e Fepasa (de responsabilidade dos governos federal e estadual respectivamente). No caso do ônibus, os reflexos sentidos num plano amplo, abrangente, cujo proposto básica assentava-se na construção de corredores exclusivos para ônibus elétricos e troleibus, entre outros investimentos"*

Como se pode ler nos itens a seguir:

"1. No final de 1970, foi criado o Conselho Interministerial de Preços (CIP), cuja função era estabelecer o teto de reajuste das tarifas de ônibus".

---

[32] MELLO, Karla Reis Cardoso de, *Transporte Urbano de Passageiros: as Contradições do Poder Público*, Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo., São Paulo, 1998, p. 55 e 56.

Com ele, instalou-se um foco de conflito entre o poder público, empresários de ônibus e usuários, pois não chegaram a um consenso no que diz respeito ao custo dos serviços de transportes e o valor tarifário. Posteriormente esta função passou a ser tutelada pela Prefeitura Municipal de São Paulo, e o CIP foi desativado em 1986.

"2. Em 1974, surge o Plano SISTRAN (Sistema de Tróleibus Especial para a Região Metropolitana de São Paulo), e com ele a indústria nacional voltou a produzir Tróleibus. Com base no SISTRAN, a CMTC elaborou um programa de implantação do Sistema Tróleibus para a cidade de São Paulo, porém, somente em 1978 começou a implantação do sistema em São Paulo".

"3. Também em 1974, surge o PIT (Programa de Integração dos Transportes) – que tinha como finalidade promover medidas para integração dos transportes coletivos, em compatibilização com o SISTRAN".

"4. Em 1977, a Prefeitura Municipal de São Paulo decidiu implantar uma política de reorganização da forma de prestação do serviço de ônibus por empresas privadas, por meio da assinatura de um novo contrato de concessão através do Decreto-lei n º 14.629 de 22.07.1977".

"5. Também em 1977, foi criada a Associação Nacional de Transportes Públicos _ ANTP. Essa reúne várias empresas públicas e privadas para discutirem e elaborarem propostas, planos e projetos, objetivando melhorar a qualidade do transporte público coletivo nos municípios".

"6. Em 1977, objetivando melhorar o desempenho das faixas exclusivas, a CMTC idealizou o COMONOR – Comboio de Ônibus Organizado, de caráter operacional, propondo-o para as Avenidas Nove de Julho, Celso Garcia e Rangel Pestana. O projeto propunha a divisão dos ônibus em grupos conforme seu destino. Após alguns meses, esse sistema foi abandonado, pois, os motoristas viam-se obrigados a parar em todos os pontos, por causa de outros ônibus estacionados, ou se dirigiam para fora da faixa, deixando os passageiros nos pontos e conflitando com a faixa dos automóveis, contribuindo para aumentar o tráfego".

"7. Enfim, no período de 1967 a 1978, foram feitas as primeiras pesquisas Origem e Destino, o PUB (Plano urbanístico Básico), a Rede Básica do Metrô, SISTRAN, o PIT e o POT (Plano de Orientação de Tráfego). A institucionalização do transporte urbano no município de São Paulo ocorreu com a criação da Secretaria Municipal de Transporte – SMT, da Companhia Metropolitana de São Paulo – CMSP e da Companhia de Engenharia e Tráfego – CET." [33]

Os anos de 1970 foram bastante produtivos, no que diz respeito a projetos, planos e programas, contudo, poucos executados. Não se tira daí o mérito da Prefeitura de São Paulo e da Companhia Municipal de Transportes Coletivos. Todavia, as políticas de transporte coletivo elaboradas não foram implementadas de forma incisiva. A CMTC continuou perdendo participação no mercado de transporte público coletivo para as empresas privadas de ônibus.

Iniciava-se a década de 80, a chamada década perdida. A Prefeitura Municipal de São Paulo nos anos 1980 foi administrada pelos seguintes prefeitos: Mário Covas Junior (1983-1985); Jânio da Silva Quadros (1986-1988) e Luiza Erundina de Sousa (1989-1992). A atuação de cada um deles, no que diz respeito à política de transporte público coletivo e a política tarifária, pode ser observado a seguir:

Segundo PMSP[34],

> *"o programa de governo do prefeito Mário Covas, para o setor de transporte público coletivo, objetivava qualidade de transporte, principalmente para os bairros periféricos, Para isso, foram elaboradas metas e programas, entre os quais: investimentos na CMTC e conseqüentemente ampliação de sua frota e linhas e manutenção de sua rede viária;, melhoria da fiscalização, e uma proposta de um sistema de remuneração das empresas, que permitisse equidade entre elas garantindo uma melhor prestação de serviços aos usuários de ônibus do município de São Paulo; administração do orçamento municipal para o transporte coletivo, cujo significado, representava medidas: como redução do déficit, das subvenções, do custo por quilômetro rodado, maior controle sobre as tarifas e melhor utilização de investimentos; aprimoramento do sistema organizacional e de pessoal da CMTC, entre outros."*

---

[33] BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne (org.), *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*, São Paulo, Cultura Editores Associados, 1999.

[34] SÃO PAULO, (Município)/PMSP, Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC , PMTC, pp.1 a15.

Todavia, ao longo dos anos 1980, as políticas de Mário Covas se mostraram ineficiente e incapaz de suprir a demanda de transporte público.

Na gestão do prefeito Jânio da Silva Quadro (1986-1988), o Governo Federal implantou o Plano Cruzado, objetivando controlar a inflação. Quando houve o congelamento dos preços foi mantida a tarifa. Com o mesmo suspenso, findo o plano de estabilização, o prefeito aumentou a tarifa de ônibus. A receita final era superior aos custos das empresas privadas de transporte coletivo, e inferior aos custos que a CMTC apresentara. Isso em função do déficit acumulado ao longo de vários anos. Logo, o custo com o transporte público pesou no orçamento do usuário. Surgiu daí a necessidade de buscar um financiamento extra para o transporte público municipal. E, para viabilizar este intento, dois projetos se fizeram presentes na gestão da Prefeita Luiza Erundina, a saber; Tarifa Zero e Municipalização.

A década de 1990, no que diz respeito ao transporte público, iniciou-se com o objetivo de otimizar a operação e reduzir o déficit da Prefeitura de São Paulo. Buscava-se a manutenção da administração da CMTC como operadora.

Em 1989, Luiza Erundina de Sousa ao assumir a prefeitura do Município de São Paulo, apresentou propostas para vários setores. Entre eles, para o transporte público coletivo. Paralelo a este, visava o renascimento da CMTC. Segundo a Prefeitura Municipal de São Paulo[35],

> *"(...) com a municipalização, a PMSP realizou diretamente a gestão da prestação do serviço. A operação seria realizada por empresas públicas ou privadas, que seriam remuneradas de acordo com seus respectivos custos operacionais. As empresas teriam os seus custos cobertos independentes dos valores estipulados para a tarifa. O valor da tarifa dependeria dos recursos públicos disponíveis para o sistema de transporte e do poder aquisitivo dos usuários (...) A PMSP passaria a controlar diretamente a arrecadação da receita e o pagamento às empresas operadoras. Toda a receita arrecadada pela venda do serviço seria repassada para a PMSP. A remuneração das empresas contratadas seria feita de acordo com a medição do serviço prestado, com base nas condições estabelecidas nos contratos (...) A remuneração das empresas pelo serviço prestados, por sua vez, ocorreria 9 dias úteis após a prestação do serviço. A apuração dos custos seria calculada através de uma planilha-padrão, que variava conforme o lote contratado. Os custos operacionais de cada lote de serviço contratado estava dividido em dois blocos: custo variável por quilômetro rodado e custo fixo do lote operacional, (...) estes mais o custo fixo por lote de reserva técnica, representavam 80% da remuneração. Os outros 20% seriam provenientes da relação entre passageiros efetivamente transportados e aquele previstos. (...)".*

[35] PMSP, *Municipalização dos Ônibus da Cidade de São Paulo: Realizações e Perspectivas*, São Paulo, 1992, pp. 29, 30 e 35.

Paralelo a municipalização à proposta da Tarifa Zero, segundo Singer[36],

> *"A idéia da tarifa zero é uma derivação da proposta de renda básica garantida, cuja justificativa é a idéia de que a satisfação de necessidades essenciais deva ser garantida a todos pela coletividade, por duas ordens de motivo: por solidariedade (...) e segundo por interesse coletivo. Pois, se os pobres não conseguem sequer levar uma vida minimamente normal, é provável que se tornem menos produtivos e no limite a tensão crescente coloque em risco o convívio social. (...)"*

Enfim, com a municipalização e uma nova administração, - no que diz respeito ao transporte público, - aumentou a oferta de ônibus. Na cidade de São Paulo houve redução da idade média da frota com ampliação do atendimento e maior conforto. O índice de passageiros por metro quadrado caiu de 11 para 6.67. Havia menor tempo de espera nos pontos de parada.

O governo seguinte (Paulo Salim Maluf, 1993-1996), apropriou-se do projeto de municipalização e então o direcionou para a privatização. Esta por fim ocorreu em junho de1993.

[36] SINGER, Paul Israel, *Um Governo de Esquerda para todos, Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992),* São Paulo, Brasiliense, 1982, p. 38

1 .3.1 – CMTC – O fim de um grande empreendimento.

A Companhia Municipal de Transportes Coletivos fundada em 1947, enquanto investimento, fazia parte também de uma proposta de Estado do bem-estar social, do então General Eurico Gaspar Dutra (1946-1951). Contudo, observa-se que o general endossava a não intervenção do Estado, quando este, "ameaçava" a competitividade do mercado de bens e serviços. Antigo colaborador de Getúlio Vargas, sua política econômica foi assinalada pelo Plano Salte (saúde, alimentação, transporte e energia).

No final da década de 1960, a CMTC, enquanto empreendedora e detentora do monopólio do transporte coletivo no Município de São Paulo. Entrou em processo de desestruturação operacional e econômica. Isso ocorreu em função do reduzido investimento efetuado pela Prefeitura Municipal de São Paulo, ao enfrentar empresas privadas de transporte coletivo. Estas acabaram por ampliar suas frotas e apropriaram-se das linhas mais rentáveis. A depreciação da CMTC acentuou-se ao longo dos anos 70 e 80, dado a ineficiência em atender a demanda de usuários e sua reduzida participação no mercado de transporte coletivo, comprometendo desse modo o patrimônio financeiro e o material rodante da companhia.

Nos anos (19)70, instala-se de modo mais incisivo no Brasil o processo de privatização das empresas públicas. O modelo de privatização foi endossado e originou-se de uma política de reestruturação do capital dos governos britânico e norte-americano. Queriam dinamizar o mercado competitivo. No Brasil, após o "milagre brasileiro", período em que houve investimentos do exterior para o parque industrial brasileiro, instalou-se um período "semi-árido". Teve-se a crise econômica e seus efeitos que se fizeram presentes. Teses neoliberais afirmavam que: com as privatizações, as forças de mercado agiriam com mais liberdade. Eles seriam assim capazes de efetuar nova alocação de recursos, de forma mais eficiente e produtiva.

Todavia, segundo Dweck[37],

> *"O termo privatização (privatization) só passou a constar no dicionário em 1983, como o seguinte significado" to make private, especially to change (as a business or industry) from public to private control or ownership"(WEBSTER'S... 1983, p. 936).*

[37] DWECK, Ruth Helena, O Movimento de Privatização dos anos oitenta: Reais Motivos, In: *Nova Economia*, v. 10, n º 2, Belo Horizonte, Dezembro, 2000

Embora a tecnologia seja nova, a idéia é muito antiga, tendo surgido com a própria ciência econômica na segunda metade do século XVIII. A teoria clássica concebeu o Estado Liberal com o papel exclusivo de garantir o perfeito funcionamento do livre mercado. Esta teoria baseava-se na doutrina de Adam Smith, a qual postulava que cada indivíduo, buscando seu próprio interesse pessoal, é levado por uma "mão invisível" a agir de modo a tal a promover o bem-estar geral (Hunt, 1982, p. 410). A idéia de privatização estava embutida por Adam Smith ao sugerir a venda das terras da coroa para saldar a dívida e torná-la mais produtiva. (...) Somente no final dessa década a privatização assume um caráter mais amplo e politicamente significativo, fazendo parte do ethos neoliberal. (...)Entretanto, o sentido mais restrito do termo refere-se basicamente ao desengajamento do governo de responsabilidade específicas, significando a suspensão de programas públicos, redução da produção ou a restrição de serviços produzidos pelo Estado, que seriam, progressivamente, transferidos para a iniciativa privada.(...)". pg. 148 1, 149.

As crises econômicas das décadas de (19)70 e (19)80, aquelas que conduziram os governos de vários países a reavaliarem a base de suas políticas econômicas. Tinha isso conexão e as coalizões que os sustentavam. De acordo com alguns neoliberais, a crise do Estado apresentava-se como um obstáculo ao funcionamento do livre mercado prejudicando o desenvolvimento econômico dos países, principalmente aqueles em processo de desenvolvimento. Países fortemente endividados como o Brasil se viram obrigados a obedecer as imposições de tais governos liberais.

Para Dweck[38],

"Nos países em desenvolvimento (Brasil) este movimento (privatização) que envolvia a transferência de funções, empresas e atividades do setor público para iniciativa privada, foi mais retardado. Nesses países a privatização só se efetivou no final da década de oitenta e início dos anos noventa estimulada pela abertura política das economias centralmente planejadas do Leste Europeu, assim, como pelo apoio dos organismos de financiamento internacionais – FMI e banco Mundial. Estas economias, por suas vez, movidas pela onda liberalizante que se estabeleceu naquele período, tiveram que construir os elementos fundamentais para o bom funcionamento do livre mercado. p. 153

No que diz respeito à privatização dos transportes públicos no Brasil, aqui se destacava o transporte público (por ônibus) no município de São Paulo. Cabe, todavia, uma retrospectiva sobre a CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos).

[38] DWECK, Ruth Helena, O Movimento de Privatização dos anos oitenta: Reais Motivos, In: *Nova Economia*, v. 10, n º 2, Belo Horizonte, Dezembro, 2000

A CMTC começou a operar em 1948, em função dos encalhes dos bondes da The São Paulo Tramway Light & Power Company Ltda e da aquisição (encampou) 17 viações particulares e de seus sessenta ônibus. Também coube à empresa pública o gerenciamento de uma frota antiga de bondes, uma rede insuficiente para atender à expansão urbana e um serviço remunerado com uma tarifa de exploração da energia elétrica mantida por força elétrica. Não obstante, os contratos efetuados com empresas privadas de transportes coletivos ratificaram suas operações em áreas periféricas. Entre 1948 e 1952, a frota privada cresceu aproximadamente 37% (fonte: CMTC) Nesse ínterim a atuação da CMTC era desfavorável, posto que, deveria cobrir todos os custos de operação e investimento, e remunerar o capital privado investido na composição acionária, com a tarifa recebida dos usuários de transporte coletivo.

Como pode ser observado na tabela 1 a seguir, houve uma expansão da frota de ônibus das operadoras de transporte privadas, enquanto a CMTC reduzia sua atuação.

Crescimento populacional e Evolução das Empresas Operadoras de Ônibus de 1940 a 1995.

Tabela 1

Taxa de Crescimento populacional e de ônibus % TGCA					Anos	Ônibus/ 10.000hab.
Períodos	Habitantes	Total de ônibus	Empresas Privadas	CMTC	1940	4,5
1940-50	7,2	6,7	-8,5	100	1950	4,3
1950-60	6,1	8,3	17,7	3,6	1960	5,3
1960-70	5,4	9,2	14,7	-0,7	1970	7,5
1970-80	4,5	2,8	1,7	6,4	1980	6,4
1980-91	2,0	-0,4	-1,7	2,4	1991	4,9
1991-94	1,5	9,2	27,4	-100	1994	6,1

Fonte TURMA; Dados do IBGE, EMPLASA, COPLAN, CMTC, SPTrans

TGCA: Taxa Geométrica de crescimento anual.

Segundo Henry & Zioni[39],

"Paralelamente, percebendo a existência de uma certa reserva de mercado, o setor privado soube aproveitar a ocasião (vide tabela abaixo). O incremento de frota ocorrido no período indica certa diversificação surgida no setor, com a ampliação de mercados para outras cidades e para o transporte rodoviário, sob o clamor da criação da empresa pública monopolista do transporte de passageiros em São Paulo". p. 136.

Tabela 2 – Ônibus Públicos versus Ônibus Privados.

Quadriênios	Empresas Privadas	CMTC	Total	% Frota Privada
1949-52	305	867	1.172	25,98%
1953-56	476	1.255	1.731	27,47%
1957-60	887	1.403	2.290	38,73%
1961-64	2.835	1.072	3.907	72,56%
1965-68	4.106	1.048	5.154	79,66%
1969-72	5.045	1.206	6.251	80,71%
1973-76	5.954	1.182	7.136	83,43%
1977-80	6.174	2.125	8.299	74,39%
1981-84	5.396	2.263	7.659	70,46%
1985-88	5.309	2.714	8.023	66,17%
1989-92	5.477	2.807	8.284	100%

Fonte:TURMA, Dados: COPLAN, CMTC, Onibulis.

Pesquisadores do setor dos transportes públicos em São Paulo, afirmaram que a privatização da CMTC se iniciou de fato, durante a gestão do prefeito Adhemar de Barros (1956-1961). Durante sua administração, dezenas de contratos precários e irregulares foram efetuados com empresas operadoras de transporte público coletivo. Tal procedimento fez com que a CMTC reduzisse de 82% para 22% a oferta de viagens em transporte coletivo (Henry & Zioni, 1999).

A partir da década de (19)60, várias cidades brasileiras modernizaram-se ainda mais, entre elas São Paulo. Esta, por dispor de mais recursos financeiros, elaborou projetos e planos direcionados para ampliação da rede viária e investimentos em tecnologia em transporte público.

[39] HENRY, Etienne & ZIONI, Silvana, Capítulo II: Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo, In: *Viação Ilimitada: Ônibus das cidades brasileiras*. (Org) BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne, São Paulo, Ed. Cultura Editores Associados, 1999

Segundo Henry & Zioni[40],

> *"A partir de 1960, quando aparece um brusco acréscimo da frota de ônibus (72% por investimento privado), o número médio de passageiros por linha na proporção do crescimento da oferta de linhas e da frota. Esse momento de maior oferta foi oportuno pra o poder público intervir, através de regulamento e imposição de disciplina às permissões, na organização e no dimensionamento do mercado de transportes. (...) Essa primeira inversão de tendência dá um outro sentido à tutela do poder público sobre a iniciativa privada num contexto favorável às demandas de consumo. (...)A CMTC viu então ser reduzida a sua participação na operação do serviço, paralelamente ao aumento da participação de empresa privadas, autorizadas, regulamentadas e devidamente reconhecidas pela prefeitura. (...)A empresa pública passou a ser responsável especialmente pela operação de ônibus e troleibus nos serviços de menor rentabilidade e por projetos especiais. Já que se contava com um setor de transporte estruturados em um conjunto de numerosos empresários e viações privadas de ônibus, restava tão somente organizar o setor. O modelo de concessão por linha, que a lei estabeleceu pra permitir que as empresas privadas operassem os serviços de transporte urbano, institucionalizou em parte a situação já existente, marcada até meados da década de 1970 por uma proliferação da iniciativa privada em 75 viações operando sob forma de livre concorrência no mercado e com poucos controles do poder municipal". pg. 142 e 143*

Os anos de 1970 iniciaram-se com a crise do petróleo. Então, o preço do produto eleva-se quatro vezes mais. O aumento incidiu sobre os bens e serviços e indústria de base. No que diz respeito à sua incidência nos custos de operação do transporte público coletivo, o efeito foi danoso. A demanda crescente de usuários não foi atendida pela CMTC, frente à reduzida participação do setor público em investimentos em transporte. Daí, mais uma vez as empresas privadas de transporte "supriram" esta demanda.

Porém, no início da segunda metade dos anos de (19)70, ocorreram novos investimentos no setor municipal, se recuperando parcialmente a atuação da CMTC.

---

[40] HENRY, Etienne & ZIONI, Silvana, Capítulo II: Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo, In: *Viação Ilimitada: Ônibus das cidades brasileiras*. (Org) BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne, São Paulo, Ed. Cultura Editores Associados, 1999

Segundo Henry e Zioni[41],

"Após o pico no ano de 1976, no qual a participação do setor público é muito reduzida, dada à carência da CMTC frente a uma demanda pujante vai ocorrer certa recuperação do investimento municipal em frota. Aqui aparece um diferencial entre frota e demanda absorvida pelo setor privado: sobretudo no final da década de 1980, a redução da participação relativa das empresas privadas, junto com o repasse para elas das linhas mais produtivas, manterá a participação sempre acima dos 70% - apesar de investimentos não corresponder a essa estabilidade. É frente a essa degradação que a poder concedente se verá obrigado a intervir – inicialmente, aumentando o número de ônibus da empresa pública e modificando as relações contratuais com as concessionárias; depois, retirando-se da operação direta do serviço e deixando o mercado para o setor privado. No momento dessa reorganização do mercado, surge também em São Paulo o planejamento de transporte: a elevação da taxa de motorização da população foi acompanhada pela estruturação de vários órgãos técnicos pela produção de importantes e pioneiros estudos e pela institucionalização do transporte urbano como área da administração pública". pg. 144 e 145

Cabe lembrar que, na segunda metade da década de 1970, também ocorreram:

(a) A Primeira pesquisa Origem Destino.
(b) PUB – Plano Urbanístico Básico.
(c) Rede Básica do Metrô, cuja operação, em 1974.
(d) SISTRAN – Sistema de Tróleibus Especial para Região Metropolitana de São Paulo.
(e) PIT – Programa de Integração dos Transportes
(f) POT – Plano de Orientação de Tráfego

A institucionalização do transporte urbano deu-se por meio da criação da Secretaria Municipal de Transportes da Companhia Metropolitana de São Paulo e da Companhia de Engenharia e Tráfego.

[41] HENRY, Etienne & ZIONI, Silvana, Capítulo II: Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo, In: *Viação Ilimitada: Ônibus das cidades brasileiras*. (Org) BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne, São Paulo, Ed. Cultura Editores Associados, 1999

Nos anos (19)80, do ponto de vista econômico, foi denominada "década perdida". Era favorável ao transporte público coletivo no Município de São Paulo, quando da sua gestão o prefeito Mário Covas Junior (1983-1985) realizou uma intervenção nas empresas permissionárias. Essa atitude registrou irregularidades na frota e abuso nas horas de trabalho dos motoristas e cobradores.

Segundo Henry e Zioni[42], a intervenção delineou:

> *"(...) O contrato de trabalho vigente entre prefeitura e os empresários delineou para estes últimos um mercado estável, com garantias de continuidade do negócio em prazo superior a cinco anos e de monopólio nos lotes de operação, agora divididos em 23 setores (menos de um por empresa). Isso lhes assegurava oportunidade de investimento à ampliação e modernização empresarial. Estabelecendo condições de fortalecimento e concentração das viações, o Plano Municipal de Transporte Coletivo de 1985 lança luz sobre como o poder público e sua empresa se responsabilizam de forma complementar tanto na regulação quanto na sustentação do mercado. A configuração da rede de linhas ou as características do serviço deveriam buscar o atendimento econômico e racional do sistema. Mas quaisquer disfunções ou dificuldades que o sistema apresentasse, fossem operacionais ou decorrentes de deseconomias, seriam absorvidas pela companhia pública: CMTC produzindo as linhas não rendáveis, sob pretexto de seu inalienável papel social (...).*
>
> *A empresa municipal assumia a função de operar áreas e serviços críticos, para que fossem preservadas em outras partes as condições de lucratividade para os capitais privados. Ao mesmo tempo, ela definia o mercado das viações, fundado principalmente na constituição de grandes frotas de ônibus e no controle da receita diária das tarifas(...)". pg. 148 e 149.*

Na gestão de Mário Covas (1983 – 1986), a autoridade do poder público novamente se adquiriu na organização e administração dos negócios de transporte. Ela não foi mantida na gestão do prefeito que o sucedeu, Jânio Quadros (1986-1989). O embate entre poder público e iniciativa privada acirrou-se em função das negociações poucos eficientes. Nelas, as empresas privadas não apresentaram propostas de renovação e ampliação da frota. Esta entrou em processo de depreciação, cuja conseqüência incidiu sobre os usuários, viajando de novo em desconforto.

---

[42] HENRY, Etienne & ZIONI, Silvana, Capítulo II: Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo, In: *Viação Ilimitada: Ônibus das cidades brasileiras*. (Org) BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne, São Paulo, Ed. Cultura Editores Associados, 1999

Essa retrospectiva da criação e operação da CMTC. Como pode ser lido nos parágrafos acima, as depreciações operacionais, financeiras e administrativas da Companhia se tornaram mais evidentes a partir da segunda metade dos anos de 1960.

Contudo, apresentou uma tentativa de recuperação no final dosa anos (19)70 e início dos anos (19)80. Porém, vieram a sucumbir com a privatização da empresa, efetuada em julho de 1993 e se encerrou em abril de 1994.

A década de 1990, para o município de São Paulo, iniciou-se com a gestão da prefeita Luiza Erundina de Sousa (1989-1992). Sua pauta sustentava nova administração. Entre tópicos outros foi: reforçar o papel do poder público e da empresa municipal, como novo e o interesse social na exploração dos serviços urbanos. Para viabilizar esta pauta, a prefeita instalou a Municipalização (exploração dos serviços de transporte seria pública e a receita arrecadada pertenceria à prefeitura). Dava-se o restabelecimento do princípio da concessão.

Sucedendo à prefeita Luiza Erundina de Sousa, tomou posse Paulo Maluf (1993-1996). Segundo o prefeito e sua assessoria, à privatização da CMTC se fazia necessária, em função do processo de depreciação em que a companhia estava.

Tal processo de depreciação estava ocorrendo em função: (a) excessivo número de funcionários cerca de 25 mil; (b)crise de hierarquia nas garagens; (c) falta de controles gerenciais e a inexistência de diretrizes empresariais. Isso acabou por gerar uma desordem na organização das unidades operadoras; (d) despadronização da frota; (e) haveria a inexistência de uma política voltada a novas tecnologias; (f) e ocorria um déficit anual previsto de US$ 500 milhões. Isso comprometia os investimentos da cidade em transportes coletivos (PMSP/CMTC, 1993).

Para aprimorar a qualidade do serviço e tornar a operação da CMTC menos deficitária, foram cogitadas ações saneadoras para dar prosseguimento ao processo de privatização. Segundo a PMSP[43],

> *No que refere ao sistema, as principais ações saneadoras foram à recomposição da tarifa, minuciosa revisão dos contratos de "Municipalização", auditoria nas empresas contratadas para readequação da planilha de remuneração, reprogramação das linhas, redefinição da participação da CMTC no sistema, criação da "Conta de Compensação", incentivo à utilização do vale-transporte e outros bilhetes pelos usuários, regulação e controle dos clandestinos e aumento da produtividade do sistema através da implantação de terminais de transferência e corredores expressos. p. 48.*

[43] SÃO PAULO (CIDADE) PREFEITURA MUNICIPAL, *Privatização da CMTC e reestruturação do transporte por ônibus na Cidade de São Paulo: Próxima Parada, O Futuro*, São Paulo, 1993.

Após estes projetos de ações saneadoras a prefeitura autorizou a abertura de licitação. A saber, tem-se no quadro a seguir: As três fases da privatização da CMTC ocorreram a partir de processos de licitação de lote de linhas, frota e instalações:

Primeiro processo de licitação – início em junho de 1993	
OBJETO	EMPRESAS VENCEDORAS
20 Lotes de veículos Substituição de 1.022 ônibus.	Consórcio ARC Auto viação Brasil Luxo Ltda. Rápido Zefir Júnior Amafi Com. Construtora (Masterbus) Consórcio Transkuba Viação Paratodos Consórcio Alfa Consórcio Transdaotro

Segundo processo de licitação – início em outubro de 1993	
OBJETO	EMPRESAS VENCEDORAS
- 4 Lotes/Garagens de veículos - Operação de frota pública - 4 Garagens	Rápido Zefir Junior Consórcio Leste-Oeste Viação Itamarati

Terceiro processo de licitação – início em outubro de 1993	
OBJETO	EMPRESAS VENCEDORAS
- Frota diferenciada - 480 tróleibus - 39 ônibus articulados - 3 Garagens	Transbraçal Eletrobus Viação Imperial

Fonte SPTrans (1993).

Paralelo à instalação do processo de privatização, surgia a SPTrans. A São Paulo Transporte S. A. – SPTrans sucedeu a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, a partir de 1995. Ela exerce a administração técnica e operacional do sistema de transporte coletivo. Vinculada à Prefeitura, e por meio da Secretaria Municipal de Transportes – SMT executa as decisões finais, no que diz respeito à implantação tarifária, operação de linhas, número e qualidade de frotas e negociações entre empresários, motoristas e cobradores, quando uma greve é decretada.

Segundo a PMSP[44],

> *"O surgimento da São Paulo Transporte S/A procurou, em primeiro lugar, equacionar e separar as atividades à CMTC e à Secretaria Municipal de Transportes. Exemplo disso é o que os serviços de planejamento, fiscalização, controle, programação e gerenciamento de atividades correlatas, como transporte por ônibus, táxis, ônibus escolares e fretes, era feito tanto pela CMTC quanto pela Secretaria. A ampliação de seu escopo de atuação permite à Unidade Gestora assumir com vantagens a fiscalização de todas as atividades ligadas ao transporte na cidade de São Paulo. À Secretaria Municipal de Transportes cabe, então, o papel de servir de elo de ligação entre o executivo e as funções operacionais. Passa, portanto, a ser o órgão normativo, definidor das estratégias a serem adotadas pelo serviço de transporte público operado único e exclusivamente pela iniciativa privada". p. 57.*

Enfim, desde os anos 1930, o poder público vinha subsidiando as empresas de transporte coletivo, por meio de mecanismos tais como: combinação entre administração delegada e operação direta do transporte; remuneração, de acordo com a produção de serviço; câmara de compensação; concessão por lotes geográficos; municipalização e desvinculação entre tarifa e produtividade; privatização, etc. Essas políticas conduziram por fim à desativação da CMTC e à redução da qualidade do transporte coletivo.

Posto o cenário acima, o transporte público por ônibus, no Município de São Paulo, foi parte de um modelo de crescimento que se instalou no Estado de São Paulo, a partir dos anos 1950. Com a predominância de uma cultura automotiva (padrão automobilístico-rodoviário), e paralelo à dominância automobilística na produção de equipamentos – automóveis, caminhões e ônibus – se acoplou, todavia à modalidade rodoviária para cargas e passageiros.

---

[44] SÃO PAULO (CIDADE) PREFEITURA MUNICIPAL, *Privatização da CMTC e reestruturação do transporte por ônibus na Cidade de São Paulo: Próxima Parada, O Futuro*, São Paulo, 1993.

O modelo não se impôs como solução para o transporte urbano, mas sim, como infra-estrutura para dinamizar a indústria da cidade de São Paulo. Daí instalou-se o processo de desconcentração e descentralização industrial. Estes fenômenos iriam causar uma mudança radical na paisagem e espaço urbano, no sistema viário e na rede itinerária de ônibus da cidade de São Paulo. Conseqüentemente refletiram no percurso origem-destino da população.

Capítulo 2

Indústria Automotiva e pós-fordismo: Novos itinerários dos cidadãos paulistanos.

A necessidade de transportar pessoas e mercadorias de modo mais rápido e eficiente, conduziu o homem a traçar rotas, itinerários e caminhos, delimitando desse modo espaços regionais. Estes são transformados pelo homem, no momento em que modifica o meio natural, atribuindo-lhe uma configuração urbanística. Vai registrando desse modo mais algumas centenas de páginas na História da civilização.

A configuração urbanística de uma cidade ocorre em função de vários acontecimentos. Entre eles, a sofisticação do automóvel, expansão dos itinerários de ônibus e redimensionamento e valorização do uso do solo. Estes têm provocado uma distribuição da população, ao viabilizar o deslocamento de pessoas, bens e serviços, em um tempo menor, ao encurtar as distâncias entre dois pontos. Tal possibilitou o surgimento de novas regiões rurais e urbanas. Porém, em contrapartida, os veículos causaram vários problemas (que no momento não vamos tratar neste texto) nos centros urbanos, solicitando a elaboração de políticas públicas para amenizá-los.

Com a sofisticação do transporte, principalmente o coletivo, se fez necessário ampliar também a malha viária. Ambos contribuíram para a redistribuição de pessoas e mercadorias, construindo desse modo, articulação e transformação do espaço geográfico. O espaço é dinamizado por atividades de toda ordem: econômica, social, política, cultural, etc, entre produtores e consumidores de mercadorias e de bens.

Nesse contexto, o espaço urbano adquiriu novas funcionalidades, de acordo com as necessidades dos habitantes da metrópole. Esta, ao longo das décadas urbanizou-se, em virtude também, da transformação funcional do espaço e paralelamente à nova malha viária.

Com a instalação da indústria automotiva no estado de São Paulo, nas décadas de (19)50 e (19)60, consolidou-se a reprodução/transformação do espaço urbano e geográfico do município de São Paulo. Ou seja, reconfigurou-se a rede viária da cidade, com o surgimento de novos itinerários, em função, não apenas do aumento de veículos nas ruas, como da população e com a ampliação do parque industrial.

O padrão automotivo-rodoviário foi responsável pela reconfiguração do espaço urbano do Município de São Paulo, pois trouxe novas exigências e necessidades de circulação de pessoas e mercadorias e a reorganização do espaço geográfico. Mudaram ambos para atender e alimentar a reprodução do capital.

A indústria automotiva induziu importantes transformações no espaço geográfico paulistano. O veículo automóvel modelou as cidades no século XX, reformulando a noção de espaço e de distancia, modificando os hábitos humanos. Em São Paulo determinou a necessidade de uma rápida adaptação da cidade aos automotivos (SCARLATO, 1985).

Com a finalidade de fomentar a indústria automotiva que inclui: ônibus, carros, motos e caminhões, no Estado de São Paulo e ampliar o mercado consumidor se consolidaram contratos entre instituições públicas e privadas. A saber:

Em 1951:

(a) Criou-se a FAPIPAS (Fundação da Associação Profissional da Indústria de Peças para Automóveis). Esta instituição enfatiza a divisão social e trabalho imposta pelo modelo de produção fordista, cujo profissional deveria ser hábil em determinada atividade da linha de montagem.

(b) A empresa Mercedes Benz, após assinatura de um contrato público com o governo estadual, adquirindo isenção de impostos, assumiu o compromisso de fabricar veículos em São Paulo.

(c) A empresa Volkswagen iniciou a montagens de seus veículos em de São Paulo.

(d) Em *1952*, às industrias produtoras de peças automotivas, juntamente com o governo municipal, impetraram limitações à concessão de licença de importação de autopeças. Em outros termos, solicitaram política econômica de proteção à produção local, por meio da imposição de tributos de importação aos produtos externos, uma vez que já existiam aqui 350 fabricantes.

Em 1953:

(a) PETROBRÁS (Cia Petróleo Brasileiro S/A) era criada pela Lei 2004 como empresa de sociedade mista com participação majoritária do governo federal. Também a COSIPA (Companhia Siderúrgica Paulista) criada com recursos do BNDES, em colaboração com o governo do estado.

(b) Mostra da Indústria Nacional de Autopeças – esta teve como finalidade mostrar a sofisticação da produção local logo, justificando o protecionismo contra a importação de veículos completamente montados.

Em 1956:

(a) GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) em participação com o governo do Estado de São Paulo, planejou a implantação da industria automobilística, como incentivo as montadoras que importavam peças da matriz, como por exemplo: General Motors, Ford International Haverst, Sinca do Brasil, Toyota do Brasil, Volkswagen, Wills Overland.

(b) Era inaugurada em São Bernardo do Campo, no ABC Paulista, a primeira fábrica de caminhões com motor local da Mercedes-Benz.

(c)ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Reúne empresas fabricantes de autoveículos (automóveis, comerciais e leves, caminhões e ônibus) e máquinas agrícolas automotrizes (tratores de rodas e de esteiras, cultivadores motorizados, colheitadeiras e retroescavadeiras).

Em 1957:

(a) Investimentos eram feitos em pavimentação de estradas de rodagens. Eles possibilitaram a instalação de indústria automobilística, a saber: na Via Anchieta no caminho para Santos, a região do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano).

(b) A indústria automotiva em São Paulo nutria o modo de produção capitalista, ao impor um "novo" modelo de produção. Ou seja, caracterizava-se pela produção em massa nas fábricas[45], onde as peças padronizadas resultavam da intensa mecanização e automação do processo produtivo. Outra característica era a racionalização do trabalho, cuja finalidade sabe-se, é o aumento da produtividade e o máximo rendimento das máquinas.

---

[45] A produção fabril distingue-se da produção artesanal e manufatureira por concentrar grande número de trabalhadores com funções especializadas, as quais são executadas com o auxílio de máquinas ferramentas, ambos voltados para a transformação de matérias-primas.(...) Contudo, ao longo das décadas de 70 e 80 a automatização sofisticou-se, descaracterizando o operário fabril e criando um outro tipo de trabalhador : o funcionário padrão, este detêm as operações de controle, regulagem e correção do processo de produção, por meio da tecnologia da informática. Logo, a estrutura fabril se transforma em um complexo empresarial, que através de uma conexão em rede, impõem um 'novo" modelo produtivo, que continua alimentando a ideologia do capital: maximização do lucro e minimização dos custos, em detrimento do desenvolvimento social. (SANDRONI, 2000).

Em 1959:

(a) No município de São Bernardo foi instalada a fábrica da Volkswagen, cujo primeiro modelo produzido foi a Kombi.

Em 1968:

(a) A Chevrolet e a Ford, que eram apenas montadoras de peças importadas, investiram na fabricação de caminhões, para posteriormente, iniciarem a produção de automóveis em 1968. A seguir instalou-se a Fiat em 1976, em Betim.

(b) A nacionalização da indústria automotiva caracterizou-se pela produção de peças e acessórios para os automóveis no Brasil. Esta favoreceu a entrada de máterias-primas estrangeiras para a fabricação.

> *"(...) a transformação do nível da tecnologia adotada, do uso de matérias- primas, cada vez mais qualificadas, penetração do capital e da tecnologia estrangeira, tanto por meio das formas de empréstimos como de capitais de risco, importações e exportações "invisíveis", seja pela entrada de tecnologia já amortizada no centro do sistema, como pela transferência de lucros por meio da contabilização entre matrizes e subsidiárias. E, sobretudo, o processo de dependência cultural, pois o automóvel e a ideologia do transporte individual que se propaga entre nós passou a definir cada vez mais novos padrões de consumo e hábitos de vida" (SCARLATO, 1981: 45).*

Nos anos de 1950, o parque industrial no Estado de São Paulo, encontrava-se bem estruturado e diversificado. A produção industrial direcionada era para a produção de matérias-primas em bens, diferenciados da produção agrícola. Desse modo, abrangeu os vários momentos da produção industrial: matérias-primas elaboradas (aço); bens de capital (máquinas-ferramentas e autopeças); e bens de consumo (automóveis, vestuário, calçados, etc). Paralelamente a essa produção, São Paulo abrigava a maior concentração de força de trabalho especializada nos setores primário, secundário e terciário

Os planos e os projetos urbanísticos e de transportes, elaborados desde a década de 1930 até os anos de 1980, não foram suficientes para atender a demanda dos usuários de transportes coletivo e garantir qualidade de vida (habitação, água, esgoto, educação, saúde etc) aos operários. Mesmo que no período de 1950 a 1975 se mostre favorável, conforme tabela 1 a seguir.

Tabela 1

Segundo a EMPLASA (1985), população ativa emprega da Grande São Paulo.

Ano	Indústria	Serviços	Comércio
1950	299.213	38.078	87.925
1960	463.867	67.892	142.319
1970	643.672	147.135	229.288
1975	836.621	269.863	297.409

"Entre 1960 e 1970, a população da grande São Paulo, cresceu em 14% no centro, 31% na periferia imediata e 69% na periferia intermediária. A população residente no Município de São Paulo correspondia a 77% da população metropolitana em 1960, passando para 72,8% em 1970, e 67,6% em 1980. Paralelamente a esses dados do crescimento populacional, alguns municípios da região metropolitana também apresentaram crescimento demográfico, por exemplo: Osasco, Carapicuíba, São Bernardo do Campo, Mauá, Diadema e Guarulhos. No município de São Paulo a densidade demográfica pulou de 2.458,10 km quadrados em 1960 para 3.926,19 habitantes por km quadrados em 1970". (SANTOS, M., 1990:48 e 49).

"Em 1970, a população total do município de São Paulo passou para 5.924.615 habitantes, número superior das regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil, que apresentava em 1970 respectivamente 3.603.860 e 5.073.259 habitantes. Ocorreu um crescimento de 4,79% da população em relação a 1960. A população rural decresceu 20,68% passando para 51.759 habitantes, enquanto a população urbana aumentou 5.93% desde 1960, passando para 5.872.856 habitantes. A população do município representava 33,3% da população do Estado de São Paulo. A região metropolitana representava em 1970, 48,8% da população do Estado. (...) Os empregos industriais em 1970, ocupavam 643.672 trabalhadores, passando para 836.631 em 1975, e para 920.481 em 1980. Essa mão-de-obra não necessariamente residente no município de São Paulo, podendo ter sido deslocada de outros município da Grande São Paulo".(ULIAN, F., 1998: 29 e 30).

Os dados da EMPLASA, SANTOS e ULIAN, mostram que a população do município de São Paulo cresceu, em função, entre outros fatores, da oferta de emprego, oferecida pela expansão do modelo automotivo-rodoviário.

Observa-se que em 1972, os automóveis constituíam 72% da frota nacional de veículos, sendo que São Paulo concentrava 45% do consumo da produção nacional. Era o principal produtor e consumidor de autos. General Motors (GM) e Volkswagen, em 1972, ambas constituíam grupos com oito mil empresas fornecedoras de autopeças. Em 1976, a GM tinha 24 mil empregados, adicionados mais 100 mil distribuídos como fornecedores, 25 mil distribuídos em concessionárias e 25 mil na rede de distribuição de autopeças. Porém, ao longo dos anos de 1970, esse quadro altera-se.

> *"(...) no final dos anos de 1970, registrou-se 858.088 empregos no setor industrial, contudo, apenas 304.761 operários trabalhavam e residiam nos mesmos setores, sendo que 553.327 eram provenientes de setores: comércio e serviços, e 553.471 trabalhavam distantes de suas áreas, bairros ou municípios de residência. (...) em 1974, a força de trabalho da zona Leste (Guaianazes e São Miguel Paulista) era constituída de 236.710 pessoas, mas somente 77.664 empregos. Essa população necessitava deslocar-se dezenas de quilômetros diariamente, dependendo de uma rede de transporte público precária, posto que, embora empregado, a renda familiar e/ou individual não possibilita a compra de um transporte individual, este produzido para o consumo da classe média de então". (SANTOS, M. 1990: 50).*

No decorrer dos anos de 1980, no que se refere a taxa de emprego, o cenário econômico se torna crítico. Segundo Milton Santos, essa tendência já havia sido diagnosticada nos anos de 1980, quando a desconcentração ou descentralização industrial (empresas e população ativa empregada), por meios da tecnologia avançada conduziria a uma profunda transformação na estrutura produtiva, viabilizou o emprego de novas máquinas e equipamentos. Com os novos métodos de organização e racionalização do trabalho, estes determinando, quase sempre, a elevação nos índice e barateamento dos custos de produção e um aumento na produtividade do trabalho. Tais processos refletir-se-iam na própria estrutura da sociedade e nos mecanismos de dominação econômica. Haja vista o desemprego estrutural nos países em desenvolvimento, provocando novos conflitos sociais com as redes de empresa oligopolistas. Elas impuseram "modelos produtivos", que determinaram a realocação de outras empresas e da mão-de-obra para outros locais.

A população economicamente ativa das décadas de 1960, 1970 e seguintes tiveram que adaptar-se e conviver com as rápidas mudanças profissionais, local de trabalho e residência, em função do modelos de desenvolvimento "endógeno". Neste, a concentração e centralização do capital financeiro levava à formação de empresas em rede. Ou seja, era um complexo conglomerado, que passava a influir na direção de um setor produtivo, mas importava em toda a economia que começou a modificar-se.

A mudança nas atividades profissionais, quando possível, e do deslocamento de residência, modificaram as rotas, os itinerários (origem /destino) dos habitantes do município de São Paulo. Estes tiveram que acompanhar "os novos arranjos industriais". Essa ação se refletiu no comportamento social, econômico, político, como também afetivo. No momento em que eles tiveram que mudar sua rotina, seu cotidiano, para adaptar-se ou construir um outro espaço geográfico urbano. Os moradores, seja em outros bairros ou em outros municípios vizinhos do Estado de São Paulo. Estes novos itinerários viram-se pontuados por outras estações e terminais, integração com linhas de ônibus, etc. Estas eram eficientes em áreas ou ruas próximas aos terminais de ônibus ou metrô; aquelas valorizadas pelo alto custo do uso do solo e imóveis e foram-se tornando em pontos nós privilegiados dentro da cidade.

O cenário acima reconfigurou o espaço urbano. De acordo com EMPLASA (evolução da área urbanizada em km quadrados).

Tabela 2

São Paulo – Área em Km

1974	1977	1980	1985	1987
659,52	698,66	740,83	762,75	763,96

A tabela 2 indica o aumento da área urbanizada entre 1974 e 1980. Foi de 1,96%. Entre 1980 e 1987, foi 0,44%. Ou seja, o crescimento da área urbanizada do município de São Paulo reduziu-se nos anos 80, em função, também, do deslocamento de dezenas de família para a periferia. Isso em virtude do desemprego e de ausência, principalmente de moradia.

Segundo Milton SANTOS, (1994), "A periferia (Guaianazes, Itaquera, Ermelindo Matarazzo, Capela do Socorro e Vila Guilherme), no final da década de 1970 e início de 1980, horizontalizou-se. Enquanto grande eixo de verticalização, podem ser observados: Centro-Norte (Sé-Santana), Norte-Sul (de Santana a Santo Amaro) e Centro-Sudoeste (Sé-Pinheiros). O valor dos terrenos e a acessibilidade ao local, a disponibilidade dos meios de transportes e a renda familiar; etc determinaram a reconfiguração do espaço urbano. Este quadro acentuou-se com a crise do modelo de crescimento econômico automotivo-rodoviário.

De acordo com (LIPIETZ, 1990: p.29 a p.37), modelo de crescimento econômico automotivo-rodoviário configurou dois tipos de espaço urbano a saber:

(a) "territorializado": as relações sociais que prevalecem no espaço geográfico e social tendem a se fundir de um setor de atividade para outros. Isso ocorre porque o modelo se impõe como um bloco hegemônico territorializado, um conjunto de comportamentos culturais, sociais e cognitivos que se cristalizam em compromissos institucionais no nível regional. Em outros termos, o convívio social e cultural de uma comunidade (por exemplo os bairros operários e os bairros periféricos da zona leste), estabelecem laços de amizade, respeito, solidariedade no compartilhamento da infra-estrutura do bairro. Essas ações no cotidiano são tão cristalizadas e imbuídas de um "espírito" comunitário que chegam a demarcar os territórios. Eles criam, por exemplo: associações amigos do bairro, clubes esportivos, festas típicas, se constroem templos religiosos, restaurantes típicos, lojas típicas, etc. Esse quadro configura um espaço urbano hegemônico, este no sentido de assinalar diferenciação não só política, econômica, como também cultural. Esse "bloco hegemônico" pode ser formado, também por indivíduos ou famílias migrantes de países ou regiões diferentes. Estes ao habitarem o mesmo bairro e compartilharem a mesma infra-estrutura, criam um "espírito" comunitário. Em ambas as situações, quando as famílias são obrigadas a se deslocarem para outros bairros ou municípios e mudarem seus itinerários, em virtude da instalação de um modelo de desenvolvimento econômico, se desestruturam ao ter de se adaptar as novas situações, casos como: o contacto com outros moradores, relações sociais, itinerários (origem/destino). Este, muitas vezes, onera o orçamento familiar, haja vista o custo do transporte público. Ele faz parte do item cesta básica.

(b) “desterritorialização” (“desintegração territorial”). Quando o modelo fordista entrou em crise, se verificou: a subcontratação, mais freqüentemente no nível mais baixo de qualificação; elos na hierarquia entre as empresas, refletindo a fraca qualidade das relações profissionais no interior delas. Deram-se aglomerações de empresas subcontratadas em torno das firmas principais ou zonas de baixos salários. Isso para maximizar as possibilidades de economia externa em transportes e minimizar os custos de transação. Era a atividade terciária superior (centro nodais de algumas metrópoles com toda hierarquia de centros urbanos secundários).

Veio a nova organização empresarial com a partilha de os riscos sobre a pesquisa e desenvolvimento tecnológico. Foram investindo mais em inovações tecnológicas, do que em imobilização do capital fixo. Houve enfraquecimento das relações “estáveis” entre fornecedores e clientes.

As relações sociais no interior das empresas baseiam-se agora na qualificação e não apenas na cooperação. Os sindicatos ficaram descompromissados com as causas dos trabalhadores. O patronato contornou as conquistas sociais pela deslocalização da empresa. Houve a introdução da flexibilidade do trabalho. Isso impõe a “suspensão da rigidez” para “defender mercados ameaçados”. Busca-se a capacidade de desenvolver novas tecnologias, em função de perspectivas de novos mercados a serem criados. Há a luta pela manutenção da hegemonia de um bloco de empreendedores. Cessa o esforço a favor do bem-estar-social. Acabam antigos acordos territoriais, que proibiam o desemprego exarcebando a concorrência entre os trabalhadores; entre os subcontratados; entre os sítios internos ou externos ao território. Dá-se desemprego estrutural; etc. Diante desses fatos, o autor afirma que: a organização do trabalho em regiões urbanas caracteriza duas áreas: (1) área especializada para tarefas não qualificadas; (2) e área-sistema para o terciário superior no centro nodal urbano.

O espaço urbano que se configurou a partir do item “b” se instalou ao longo das décadas de (19)60 e (19)70 e início dos anos (19)80, e desenhando um novo mapeamento urbano do município e regiões metropolitanas do Estado de São Paulo. Deu lugar ao surgimento de novas ruas, avenidas, centros comerciais, financeiros e residenciais, por meio principalmente da especulação imobiliária. Houve expulsão da população para a periferia, aumentando a mancha urbana, distanciando-os de seus locais de trabalho e intensificando a demanda por transportes públicos. Isso obrigou a população a refazer seus itinerários (origem/destino), posto que tiveram que percorrer agora mais quilômetros. Tal demanda solicitou mais tempo para viagens, baldeações e interligações entre transportes públicos.

Observa-se que no final dos anos (19)60, e nas décadas de (19)70 e (19)80 ocorreu a expansão da periferia, principalmente da zona leste. Em alguns bairros do município ocorreu a favelização, em virtude da degradação das condições de existência e da urbanização caótica, com *"(...) 7,39% do incremento total da população brasileira coube à periferia de São Paulo e, ao município central, 0,34%. (...). Dentre os novos habitantes encontrados na Região Metropolitana de São Paulo entre 1970 e 1980, 40% foram para os municípios da periferia, em função dos modelos de desenvolvimento econômico implantados (...)". (SANTOS, 1990: 48).*

O modelo automotivo-rodoviário e os novos paradigmas econômicos impostos ao longo das décadas de 1960, 1970 e início de 1980, transformaram o espaço urbano do município de São Paulo, ao criar novas categorias profissionais, mobilizar classes sociais, impor novos padrões de consumo e redimencionalizar a rede viária, esta em favor do automóvel e não do transporte público, como pode ser lido nos quadros a seguir:

Tabela 3

Capital – São Paulo

VIAGENS/ DIA (MILHARES)						
Modalidade de Transportes.	1968		1977		1987	
	NA	%	NA	%	NA	%
ÔNIBUS	4.233	59,1	8.525	54,1	8.055	42,8
METRÔ	___	__	535	3,4	1.430	7,6
TREM	315	4,4	504	3,2	828	4,4
TÁXI	580	8,1	551	3,5	132	0,7
AUTO	1.855	25,9	5.483	34,8	7.886	41,9
OUTROS	179	2,5	141	0,9	490	2,6
TOTAL	7.163	100,0	15.758	100,0	18.820	100,0

NA – Número relativo de viagens por modo de transporte.

Fonte: VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara, Transporte urbano, espaço e eqüidade, São Paulo, Annablume, 2001, pag. 166 e 167.

"A tabela 3 mostra que o número total de viagens cresceu 120% de 1968 a 1977. No mesmo período, a população cresceu apenas 45%. Portanto, o índice de mobilidade (viagens/pessoa/dia) mudou de 1,00 em 1968 para 1,51 em 1977, apontando a mudança no nível de atividade econômica. A participação do transporte público caiu de 63,5% em 1967 para 54,4% em 1987. A maior alteração relativa ocorreu com as viagens de automóvel, de 26% em 1968, para 35% em 1977 e 42% em 1987. Esta última alteração assinala o aumento na disponibilidade de transporte individual e a garantia de condições adequadas de circulação para os automóveis, assentadas principalmente em dois tipos de investimentos: a construção e ampliação da rede de vias arteriais e expressas e a adoção de técnicas modernas de operação de trânsito. Os investimentos correspondem a 27% do orçamento municipal no período entre 1965–1972 (ano imediatamente anterior à municipalização do trânsito) e a 11% do orçamento municipal entre 1973–1980". (VASCONCELLOS, 20001: 166 a168).

Os investimentos nas vias arteriais foram acrescentados para produzir 619 km de faixas expressas e 865 km de faixas não expressas entre 1960 e 1980, proporcionando uma interligação geral no espaço urbano.

Tabela 4

AUMENTO DO SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL, 1960 – 1980 – Capital São Paulo.

Faixas Adicionadas			PERÍODO			
Vias	1960 – 1970		1970 –1980		1960 –1980	
Km	Km	%	Km	%	Km	%
EXPRESSAS	537	61	82	14	619	42
Não EXPRESSAS	341	39	524	86	865	58
TOTAL	878	100	606	100	1.486	100

Fonte: VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara, Transporte urbano, espaço e eqüidade, São Paulo, Annablume, 2001, pag. 166 e 167.

O número relativo de viagens por automóvel cresceu acentuadamente, em detrimento das viagens por transporte público, caracterizando relações de reforço mútuo com a política de circulação pró-transporte individual. Estas foram: investimentos de ordem pública e privada, que aumentaram as vantagens competitivas, tornando as montadoras cada vez mais flexíveis na produção e distribuição de peças para autos. Revelaram-se e capazes de se adaptar às novas demandas. Logo, os ciclos da produção automotiva tem-se tornado cada vez mais curtos, para atender aos variáveis e exigentes padrões de consumo, principalmente do paulistano.

"(...) em 1970, havia 69,83 carros por mil habitantes na Região Metropolitana de São Paulo. No centro expandido do município de São Paulo (Lapa, Perdizes, Jardim Paulista, Vila Mariana, Indianópolis, Santa Cecília, Consolação, Bela Vista, Aclimação, Cerqueira Cesar, Jardim América, Liberdade, Pinheiros e Vila Madalena) bairros, cuja população é mais motorizada, havendo mais de um automóvel para cada quatro habitantes. (...) considerando as áreas de pesquisa como as áreas da Região Metropolitana nos anos de 1968 e 1977, houve um crescimento da população urbana a uma taxa de 4,2% ao ano, enquanto o total diário de viagens internas utilizando veículos na área urbana cresceu, no mesmo período, a taxa de 9,2% ao ano (...)". (Pesquisa Origem/Destino – METRO, 1977: 30 e 31).

No final da década de 1960, a população no Brasil correspondia a 65.755.000 habitantes e um total de 321.150 veículos produzidos desde o início da instalação do parque industrial automotivo. Mais de 90% das indústrias de autopeças foram instaladas na Grande São Paulo. (IBGE/1999). A prioridade era dada ao automóvel, em relação ao transporte público. Ela não teve opositores, pois os constantes subsídios dado pelos governos estadual e municipal, por meio da redução de preço do combustível, dos financiamentos para a aquisição de veículos, isenção de impostos e financiamentos para as montadoras e investimento para ampliação da malha viária, sustentaram a emergência de um novo mercado consumidor. O Brasil como outros países em desenvolvimento, teve que assumir nova organização e divisão do trabalho. Estas foram pactuadas com políticas públicas e de planejamento econômico do país.

Com a indústria automotiva no Estado de São Paulo, o município criou um "novo" estilo de vida urbana. Mudaram hábitos culturais, ações políticas e sociais diferenciadas das décadas anteriores, em função de outras necessidades que a população teve que assumir. O avanço a partir da divisão e organização do trabalho fordista deu-se em vários contextos sociais e econômicos, mudando os métodos de racionalização da produção.

O modelo de produção criado pelo empresário norte-americano Henry Ford (1863–1947) se sustentava, principalmente por meios de três princípios administrativo, a saber: contido em seu livro *My Life and Work*. Podem ser assim resumidos: (a) princípio da intensificação – consiste em reduzir o tempo de produção com o emprego imediato dos equipamentos e matérias- primas e a rápida colocação do produto no mercado. (b) Princípio da economicidade – consiste em reduzir ao mínimo o estoque da matéria-prima em transformação, de tal forma que uma determinada quantidade de automóveis (a maior possível) já estivesse sendo vendida no mercado antes do pagamento das matérias-primas

consumidas e dos salários dos empregados. (c) Princípio de produção – consiste em aumentar a quantidade de produção por trabalhador na unidade de tempo, mediante a especialização e a linha de montagem. (SANDRONI, 2005: p. 352 e 353).

No período pós-guerra, a intervenção do Estado brasileiro na sustentação do crescimento econômico foi determinante, para manter o equilíbrio entre produção e consumo de massa, efetuada, principalmente pela indústria automotiva. Paralelo, as empresas, por meio de uma sofisticada estratégia de produção, abasteciam a demanda consumidora. Os empreendedores aumentaram seus controles técnicos, por meio de crescente centralização e racionalização da organização e da divisão do trabalho. Enquanto as estratégias empresariais acentuavam a distinção entre trabalhadores da produção e das áreas técnica e gerencial, a força de trabalho foi controlada, pelos gradativos aumentos dos salários, pela segurança no emprego, pelas oportunidades de mudanças de cargos e funções. Deu-se, pois, pela garantia do bem-estar.

O modelo industrial fordista implicou a atração pelo emprego à região metropolitana de São Paulo e garantiu um "padrão de vida". Os níveis salariais eram considerados os mais altos do Brasil. Conjugado com esse modelo, a atuação dos governos municipal, estadual e federal, por meio de investimentos em infra-estrutura e políticas sociais de saúde, obteve certa segurança e regulamentação da vida dos trabalhadores. Em outras palavras, assinou-se um acordo tácito entre capital e trabalho, ao transferir-se o controle da produção para as áreas gerenciais. Deu-se isso paralelamente à intervenção de trabalhadores nos discursos políticos, nos planejamentos e na reelaboração da legislação trabalhista através dos sindicatos, até então representativos. Por outro lado:

> *"(...) a organização fordista do processo de trabalho transcende o chão da fábrica, constituído um modo de vida marcado pela racionalidade por meio da capacidade de comando do capital, da imposição de sua disciplina sobre o trabalho e sobre os trabalhadores. Trata-se de garantir formas de produção e de reprodução da força de trabalho que viabilizem, por meio da racionalização, (...) pois os novos métodos de trabalho são indissoluvelmente ligados a um determinado modo de viver, de pensar e de sentir a vida; não é possível obter êxito num campo sem obter resultados tangíveis no outro. Na América a racionalização do trabalho do trabalho e o proibicionismo estão indubitavelmente ligados: os inquéritos dos industriais sobre a vida íntima dos operários, os serviços de inspeção criados por algumas empresas para controlar a "moralidade" dos operários são necessidades do novo método de trabalho (...)." (GRAMSCI, apud BORGES E DRUCK, 2001: 48).*

Dessa forma, o modo de produção criado por Henry Ford, enquanto novo padrão internacional de gestão do trabalho e de estruturação de valores sociais expressou novas condições históricas, constituídas pela inovação tecnológica. Gerou a variante de industrialização fordista brasileira, caracterizada pela produção e consumo em grande escala, com intervenção do Estado. Ambos governo e empresa impuseram um outro padrão de renda. Este visava garantir a ampliação da demanda, por meio da integração e inclusão de parte dos operários.

Pauta da política das multinacionais, os programas de treinamentos tem sido o ponto central para "educar" o operário, no que diz respeito à cultura da qualidade. Busca no envolvimento e na cooperação do trabalhador sua base de sustentação. Aí o trabalhador torna-se "parceiro" da empresa, interiorizando suas metas e objetivos (maximização da produção, racionalização e minimização dos custos). Como os operários necessitam garantir seus empregos, não lhe resta outra possibilidade "cooperar" e se "envolver".

Em outros termos, o modelo industrial fordista brasileiro conjugou sindicatos, intervenção do Estado e grandes empresas, todos sustentados por planejamento extensivo/ostensivo baseado em controle burocrático de cima para baixo. Ambos expressavam sofisticadas técnicas de especialização e mecanização da produção. A organização do modelo obedecia, também, a uma força de trabalho segmentada, ampla e com complexa hierarquia profissional, gerencial e técnica. Havia meios de comunicação, informação e distribuição das mercadorias, para atender a demanda, cada vez mais crescente e exigente.

Foi o período denominado "desenvolvimentista". Era caracterizado por um processo de industrialização, de aumento da renda por habitante e da taxa de crescimento. O capital para impulsionar tal processo era obtido junto às empresas locais, ao Estado e as multinacionais.

As políticas vinculadas ao desenvolvimentismo direcionavam suas finalidades para as questões relativas à taxa de investimentos, financiamento externo e mobilização da poupança interna. No que diz respeito, à distribuição de renda havia concentração regional da atividade econômica. As condições institucionais, sociais, políticas, culturais e de infra-estrutura, eram determinantes para o desenvolvimento do modelo.

O modelo industrializante foi induzido por Getúlio Vargas (1883 – 1954), durante seus anos no poder. A acabou por tomar novas direções na gestão do então presidente Juscelino Kubitscheck (1902 –1976). Houve gradual a internacionalização da indústria brasileira, com a expansão do setor de bens duráveis, controlados em parte por capitais de empresas estrangeiras. Nesse período, o Brasil atingiu a modernização industrial e teve uma nova

inserção no mercado mundial. Neste momento, instalou-se, no país, o símbolo maior do modelo de produção fordista: a indústria automotiva.

O automóvel "revolucionou" o século XX, no que diz respeito aos meios de transporte. Ele estava à disposição no momento em que se precisava. Contudo, a médio prazo, os veículos trouxeram para as grandes metrópoles, sérios problemas como: congestionamentos, poluição (visual e sonora), stress aos motoristas e passageiros. Após vários anos, não se obtiveram alternativas para tais problemas, mesmo que a praticidade (o automóvel a disposição), hoje, seja inversamente proporcional aos custos financeiro.

As cidades do século XX adquiriram outro mapeamento (ruas avenidas, calçadas, alamedas, viadutos, pontes, guetos, etc). Isso em virtude do crescente número de veículos que passaram a circular, reformulando, assim, o conceito de espaço urbano, a noção de distância (principalmente a noção psicológica de tempo e espaço) e mudanças de hábitos do cidadão. Em São Paulo, estes foram absorvidos rapidamente, porém, com grande custos político, econômico e social.

Com a organização do processo de produção nas indústrias, não somente automotivas, o número de operários no município de São Paulo cresceu. Muitos eram aqueles provenientes da migração das zonas rurais, de vários Estados do nordeste do Brasil e de países europeus. Dado esse fato, o empreendimento em transportes públicos se fez mais necessário, em função do aumento da população trabalhadora. Com o surgimento de novos mercados, surgiram conseqüentemente novos postos de trabalho e a necessidade de melhor infra-estrutura.

Com a migração para o município de São Paulo, emergiram bairros de diferentes nacionalidades e regionalidades. Sua concentração populacional[46] gerou áreas da cidade com características próprias e específicas, estes a "cara" de seus habitantes.

A formação nova dos bairros no município de São Paulo determinou a expansão dos itinerários de ônibus. Ambos indicavam tendência à ocupação territorial por parte da população: de um lado, havia oferta de terrenos mais baratos em loteamentos periféricos, e de outro, a possibilidade de utilização de ferrovias e ônibus. Tais fatos, conjugados com a oferta de emprego, favoreceram a emersão de novos loci de concentração populacional, originando bairros e comunidades peculiares, haja vista, Brás, Mooca, Belém, Bom Retiro, etc.

---

[46] "(...) a aglomeração populacional ou concentração espacial vem da possibilidade do homem se organizar no espaço, formando assentamentos estáveis e agrupamentos, como conseqüência das vantagens econômicas, atração de atividades, empregos, etc, cujo acréscimo de possibilidades de interação social pode originar um sistema específico de comportamento.(...)" (CASTELLSS, 1975: 85).

"(...) a concentração da população, a cidade, como um lugar que apresenta moradias de diferentes classes e grupos sociais, lugar de trabalho concentrado proporcionando amplas oportunidades tanto de trabalho como de lazer e de cultura. É o lugar das concentrações e contrastes populacional. Aí se concentram riqueza e pobreza, saúde, doença, violência e conflitos. Desenvolve uma redução da natalidade, da mortalidade, do analfabetismo, dada a concentração dos setores de prestação de serviços públicos e privados, mas que podem voltar a crescer rapidamente. (...) as cidades evoluem do locus da produção de bens materiais para o locus da circulação e do consumo de bens simbólicos e informacionais. (...) São produzidas novas dinâmicas geográficas baseadas no uso das telecomunicações e dos meios de transportes, implicando dessa forma, a ocorrência dos processos de dispersão e de descentralização. (...)". (SANTOS, 2001: 489 a 492).

A concentração populacional determina o grau de centralização[47] de um bairro ou locus (residencial, financeiro, comercial). Ou seja, caracterizando o espaço urbano, enquanto centros produtores de bens e mão-de-obra. Estes se irradiam para outros bairros, dada a demanda de seus produtos, inclusive culturais.

Os loci (residencial, financeiro, comercial), estão constantemente em competição com outros, pela atenção e patrocínio dos habitantes das áreas circundantes. A distância e o tempo empregado no deslocamento daqueles centrais aos da periferia, depende do grau de urbanização e organização (social, político, econômico, educacional) e da qualidade de transportes público desenvolvido pelo locus central.

A concentração populacional, a centralização, podem ocorrer em pontos de saturação. Ou seja, o grau de sofisticação do espaço urbano depende das condições política, econômica e cultural, fomentadas pelos habitantes locais e das áreas circundantes. No momento em que o grau de especialização dos trabalhadores, da sofisticação técnica na elaboração dos bens e serviços, etc, seja incompatível com as novas necessidades da estrutura organizacional e produtiva das empresas, ocorre o desemprego. Daí, conseqüentemente, a migração dos trabalhadores para outros bairros ou municípios, em busca da manutenção da sobrevivência. Este fato desequilibra a estrutura anterior dos bairros, no que diz respeito a residência, comércio etc. Haja vista que, a população se desloca para outros bairros, muitas vezes periféricos ou em processo de favelização, saturando-as em termos de concentração e centralização populacional e espacial. Esse cenário pode tornar-se crítico, quando não há ali infra-estrutura, principalmente transporte público.

[47] "(...) centralização é o efeito da tendência dos indivíduos em confluírem a determinadas localizações para satisfazerem interesses específicos como trabalho, diversão, atividades econômicas, educação dentre outras coisas. (...)" (McKENZIE, 1974: 63)

É evidente que o desempenho do transportes coletivos no município de São Paulo não tem sido satisfatório. Daí se fazem ou faziam necessários itinerários novos de ônibus para atender o deslocamento da população em busca de outros posto de trabalho.

No Brasil, como em outros países em desenvolvimento, o modelo fordista apresentou significativas diferenças entre os setores econômicos e as regiões geográficas. A intervenção do Estado e a inclusão de grupos de trabalhadores poucos qualificados tiveram como marcadores, as políticas de demanda e gastos previdenciários. Em outros termos, o Estado periférico não podia assimilar as tarefas do fordismo central.

No centro do sistema de reprodução do capital atrelado aos aumentos salariais e de produtividade, criou-se um amplo mercado consumidor. Contudo, problemas de ordem técnica, política e social, em grande parte intrínsecos ao regime de acumulação, conduziram à crise do modelo fordista. Segundo LIPIETZ (1986), *"os problemas surgiram e ganharam grandes dimensões, em função do aumento da concorrência internacional, cujos efeitos só podiam ser protelados temporariamente descentralizando-se a produção para as áreas de baixos salários (fordismo periférico)"*. Em contraste, os produtos patronizados e produzidos em grandes quantidades, as indústrias deviam agora produzi-los em lotes sob encomendas de consumidores diversificados. Era um esforço para atender às mudanças do mercado consumidor. Agora, à estratégia de competitividade não deveria pautar-se apenas em controlar o mercado de consumo e impor a produção padronizada. Buscava preparar-se para uma adaptação rápida às inovações tecnológicas, novos arranjos industriais e às mudanças organizacionais (gestão, planejamentos, categorias profissionais, etc).

No âmbito institucional, em vez da centralização e regulamentação social, característica das políticas de ressonância nacional e internacional, tratava-se de instalar a descentralização industrial, por meio de estratégias dos poderes locais, que poderiam atuar com a finalidade de fundir competição e cooperação.

Com a crise do modelo de produção e organização do trabalho fordista, o fordismo central gerava formas a ele contraditórias, como o ohnismo e toyotismo, capazes de reduzir os salários e liberar mais capital para a inovação tecnológica. Contudo, verifica-se na prática (1975 – 1995) que o fordismo periférico não podia acompanhar tal transformação.

O quadro a seguir estabelece uma "comparação geral" entre o modelo de produção fordista e o modelo produtivo da acumulação ohnista.

Quadro 1

Características no Centro do Sistema.	***Regime de Acumulação Fordista.***	***Regime de Acumulação Flexível: Ohnismo e/ou Toyotismo.***
Político-Econômico	Estado do Bem-Estar Social Regulamentação Poder Estatal Nacionalismo Industrialismo Sindicalização	Estado neoliberal Desregulamentação Poder Corporativo Monetarismo Etnicismo Pós-Industrialismo Negociação
Produção	Fordismo Taylorista Capital Produtivo Industrialização Complexos Industriais Produção em Massa Concentrada Rígida Padronizada Base Material	Especialização Flexível Capital Financeiro Terciarização Peq. Unidades Produtivas Produção just-in-time Dispersa Flexível Diversificada Base " informacional"
Cultura	Modernismo Monoculturalismo Paradigmática Ordem Necessidades Função Realidade	Pós-Modernismo Pluralismo Eclética Anarquia Desejo Significado Virtualidade
Efeitos e Implicações Espaciais.	Concentração Centralização Planejamento Urbano Suburbanização Funções Urbanas Comunidade	Dispersão Periferização Desenho Urbano Renovação Urbana Paisagens Urbanas Localidade

Fonte: Tese FAU/USP – NOBRE, Eduardo A, *Implicações da mudança dos paradigmas de desenvolvimento. Baseado em Harvey, 1989, Soja, 1993 e Reeve, 1994.* (*Quadro alterado).*

O modelo de produção fordista periférico operou no Brasil com indicadores econômicos próximos ao máximo, desde a de década de 1950, aos anos de 1970. Todavia, nos meados dos (19)70, apresentava ele sinais de crise do modelo. Foi expressiva a crise do petróleo (1973/75), o colapso de Bretton Woods (1946–1973) e conseqüentemente a fragilização do sistema financeiro e das políticas monetária e fiscal. No final da década de 1970, o thatcherismo (Margareth Thatcher) e o reaganismo (Ronald Reagan) impuseram-se como mudanças nas políticas inflacionárias e desemprego. Havia perda da competitividade nas exportações, déficits fiscais e resultados onerosos no balanço de pagamento. Eram fatos que se agravavam com a elevação das taxas de juros norte-americanas e com o segundo choque do petróleo em 1979.

Diante da crise do sistema financeiro americano e europeu e conseqüentemente brasileiro, as novas políticas de conteúdo neoliberal que foram instituídas pelos Estados Unidos e pelo FMI – Fundo Monetário Internacional, redefiniram as condições de inserção dos países da América Latina na nova ordem econômica.. Era um novo cenário, onde se fomentam perdas pelos arranjos industriais e pela regulação social, ambos conjugados a teoria da localização, que iram operar nas décadas seguintes, na periferia do capitalismo.

No Brasil, a crise econômica, acentuada pela dívida externa, viu-se piorada pelas altas taxas de juros estabelecidas pelo governo norte-americano. Percebe-se que, no período 1980/1989, o país enviou US$ 91,5 bilhões como pagamento de juros da dívida externa (MATTOSO E OLIVEIRA, 1990). Paralelamente, no âmbito mundial, uma nova crise recessiva emergia sem o apoio dos países desenvolvidos, com sérios desdobramentos e impactos sobre os países em desenvolvimento. Assim, a década de 1980, é marcada por uma profunda crise estrutural – do esgotamento do modelo de crescimento por via das exportações e mudança do fordista (periférico) brasileiro. Situação esta que repercutiria, acentuando a crise do modelo de produção fordista em âmbito global e a gestão de um novo modelo de regulação social (processos que se desenvolveram diferentemente em cada país latinamericano).

Novas condições emergiram a partir da crise do modelo de produção fordista, este agora decomposto em subunidades e subprocessos produtivos. Viram-se estes conduzidos pelas empresas que se dispersaram globalmente e apresentavam outro padrão de organização e divisão do trabalho e da produção. Empresas públicas foram privatizadas, os serviços de infra-estrutura passaram depender da capacidade de pagamento e da lucratividade das empresas privadas, etc.

A acumulação flexível era um novo sistema financeiro e político que emergia. Ela se caracteriza por novas tentativas oligopolistas de racionalização financeira, utilização dos recursos locais, e quebra de obstáculos à alocação de produtos. Suas políticas protecionistas contra possíveis mudanças econômicas e para obtenção de mais vantagens competitivas, dão-se por meios de novos instrumentos financeiros e fiscais. No ohnismo, combinam-se a divisão acordada dos mercados e novas regras internas locais para a competição interna mais selvagem. A descentralização da produção, contudo, permanece sob o controle das operações financeiras, das pesquisas tecnológicas e por via telemática. Os novos arranjos industriais pós-fordistas e as políticas de livre comércio estabelecem "parcerias" com o Estado, para aumentar a mobilidade do capital financeiro. Às vezes, porém, corroem seus próprios instrumentos regulatórios sociais, quando os investimentos são nominais e não reais, reduzindo o poder de negociação local entre trabalhadores e as empresas em rede.

> *"O sistema pós-fordista de produção caracteriza-se, sobretudo, pela sua flexibilidade. As bases da concorrência deslocaram-se dos preços para a diferenciação do produto e para a ocupação temporária de "nichos" lucrativos, diferenciados no mercado. Os mercados são cada vez mais voláteis e imprevisíveis. Isso solicita produção em lotes de produtos diferenciados. A empresa individual, portanto, põe ênfase na flexibilidade, na sua capacidade de reagir a, e de procurar mudanças de mercado. A flexibilidade se manifesta de várias formas: em termos tecnológicos; na organização da produção e das estruturas institucionais; no uso cada vez maior da subempreitada; e na colaboração entre produtores complementares. À flexibilização na produção corresponde uma flexibilização dos mercados de trabalho, das qualificações e das práticas laboriais. Isso se manifesta no "aprofundamento do dualismo dos mercados de trabalho locais, (...) na elevação das taxas de rotatividade de mão-de-obra; na expansão do expediente de meio período e de trabalho temporário; e nas altas proporções de trabalhadores politicamente, marginalizados, tais como: imigrante, mulheres e adolescentes que integram a força de trabalho" (SCOTT, 1988: 177). (...)" (BODDY, 1990: 44).*

Na reestruturação pós-fordista, flexibilizar custos, manter a estrutura organizacional rígida e capacitada a fornecer resposta, buscam dar formas instantâneas à volatilidade das operações financeiras e a produção e distribuição de produtos. Ali tornaram-se leis, nas empresas, que se pretendam competitivas. Dessa forma, uma das estratégias empresariais, no que diz respeito ao mercado de trabalho, é recorrer à chamada subcontratação. A unidade central mantém para si a maior pauta possível de oferta de produtos, dos quais, seus fornecedores desconhecem o fluxo e a oportunidade de colocá-los no mercado.

Fora do oligopólio, as atividades terceirizadas se dão principalmente em duas áreas de trabalho, a denominada "áreas nobre", como: serviços financeiros, comerciais e informática; e a "menos nobres", como: limpeza, transporte e segurança. O trabalhador sem qualificação, quando não inserido na segunda categoria, canaliza sua força de trabalho para o mercado informal.

> *"Os sistemas pós-fordistas de produção são caracterizados, também, em parte, pela maior especialização de pequenos e médios produtores. Esses de desenvolvem dentro do sistema integrado de terceirização, interdependência e intercâmbio. A importância crescente de pequenas e média empresas reflete as tendência de "desintegração vertical", um aprofundamento da divisão social do trabalho. No entanto, as multinacionais, cada vez mais estão imitando essa mesma estrutura, desmontando estruturas centralizadas em centros menores, semi-autônomos, enfrentando a relação custo/atividade dentro de uma estrutura de controle financeiro global. (...)" (BOODY, 1990: 44).*

Os sistemas e programas pós-fordistas, cujas conseqüências entre outras, tem sido a redução do emprego industrial, o aumento da subcontratação e o enfraquecimento progressivo da relação salarial, do assalariamento-padrão. Tem causado a degeneração gradual das organizações coletivas dos trabalhadores, o aumento proporcional do emprego em empresas de reduzida produtividade, o número crescente de trabalhadores sem vínculo com a seguridade social, etc. Os novos sistemas conduziram centenas de milhares operários, que residiam no município de São Paulo, a replanejarem suas vidas. Eles tiveram de mudar de emprego, função e lugar de habitação, quebrando vínculos sociais no local de trabalho e de moradia. Tentaram assim manter ou garantir a sobrevivência. Essa situação, em várias localidades do município, causou novo distanciamento social. Ao perderem seus vínculos sociais no trabalho e na comunidade em que residiam, foram eles privados de participarem de redes de relacionamento, que seriam indispensáveis na criação, viabilização e participação. Elas expressam oportunidades para outros empregos, amizades, convívio com as tradições e festejos do bairro em que moravam. Veja-se o exemplo da fragmentação das comunidades eclesiais de base.

O que se observou com a consolidação do processo pós-fordista foi uma acentuada fragmentação e heterogeneidade do mundo do trabalho e das relações sociais (afetividade, vizinhança, solidariedade, humanização, etc).

"As mudanças estruturais e tendências por que passa o mundo do trabalho, decorrentes da reestruturação capitalista, podem apresentar duas faces contraditórias. De um lado, o novo paradigma industrial, com sua produção flexível, com suas formas de organização do trabalho, pode demandar um trabalhador mais escolarizado, mais participativo, mais criativo, mais independente do seu trabalho. Este trabalhador tenderia estar nos quadros próprios das grandes empresas, a ter melhor treinamento,melhores salários, a ter seu conhecimento valorizado, a ter uma situação, talvez mais humanizada de trabalho e quem sabe, ampliar suas conquistas. Por outro lado, como contrapartida deste processos, teríamos um profundo questionamento da "relação salarial fordista", com uma massa cada vez mais crescente de trabalhadores perdendo seus antigos direitos, sua estabilidade, seu bom emprego, tornando-se desempregado ou empregada sob formas precárias muito diferentes do antigo emprego padrão." (PAMPLONA, 2001: 292).

Os processos históricos ocorridos nas décadas de (19)60, (19)70 e (19)80 revelaram o deslocamento dos habitantes do município como variável dependente dos novos arranjos industriais, esses elaborados pela crise do modelo de produção fordista. Essa transformação econômica implicou uma transformação do espaço sócio-geográfico. Deu-se a reestruturação das classes sociais, em determinado momento e circunstância, que pôde conduzir à criação de uma outra rede social, em outro local, ou no mesmo lugar.

A reorganização do espaço urbano, este originário da relação homem/trabalho/sociedade, permite pensá-la enquanto nova articulação de poder da centralidade de um local e de hierarquia dos lugares. Em outros termos, o espaço urbano tem sido configurado de acordo com o poder econômico local e também pelas relações de poder. Ou seja, a reprodução do capital determina tipos de trabalhadores e de trabalho, que modelam bairros característicos, a sobreviver ou não.

Os agentes modeladores da organização espacial urbana são dentre outros, os proprietários de meio de produção, proprietários de terras, as empresas mobiliárias e de construção, associadas ou não ao grande capital. E com quase igual peso, o Estado (HARVEY, 1972). Assim, os agentes, como os operários desempregados, quando fora dessa modalidade, não participam da organização do espaço urbano e geográfico.

Quando uma população é obrigada a se deslocar para outro bairro ou região em função do aumento da taxa de desemprego ocorre outra distribuição geográfica. Talvez ocorre, que não privilegie, escola, lazer e local de trabalho. Dá-se onde é possível sobreviver. Nesse quadro, estruturam-se novas relações sociais, econômicas e culturais, reconstruindo um outro espaço urbano com características peculiares. Vão-se atribuindo ao espaço urbano diferentes usos e funcionalidades de acordo com novas necessidades.

> *Segundo SANCHEZ (1991), "(...) considerar a acessibilidade – que é a facilidade ou a dificuldade para chegar ao lugar – e a deslocalização – que é o processo por meio do qual se pode mudar a localização. Os fatores produtivos estão ligados à mobilidade e são aproveitados no processo de apropriação, além de manter espaços diferenciados. (...) os aspectos relacionados com os meios geográficos e (econômicos) são os mais imóveis, enquanto os técnicos-financeiros têm a liberdade de movimento para deslocar-se no espaço, até onde possam ser úteis no processo de criação-apropriação do excedente. (...)" (apud SCHWENK E MADUREIRA CRUZ, p.289).*

Os transportes públicos favoreceram precariamente o deslocamento de pessoas e muitas vezes de mercadorias de um local para outro, alimentando, também um sistema de troca. Daí também as trocas de residência, emprego, escola e de lazer. Portanto, vão obrigatoriamente traçando novos itinerários, e paralelamente, a construção roteiros e histórias de viagens.

Os traçados dos itinerários realizados pelos usuários de transportes públicos e automóveis assinalam uma hierarquização social no pós-fordismo. Aquela determinada pela variação da remuneração salarial mínima, como mostra no quadro dois a seguir.

Quadro 2

Valor do Salário Mínimo em São Paulo

Ano	*Valor do Salário Mínimo.*
1960	Cr$ 9.600
1961	Cr$ 13.440
1962	----------
1963	Cr$ 21.000
1964	Cr$ 42.000
1965	Cr$ 66.000
1966	Cr$ 84.000
1967	NCr$ 105,00
1968	NCr4 129,60
1969	NCr$ 156,00
1970	NCr$ 187,20
1971	Cr$ 225,60
1972	Cr$ 268,80
1973	Cr$ 312,00
1974	Cr$ 415,20
1975	Cr$ 532,80
1976	Cr$ 768,00
1977	Cr$ 1.106,40
1978	Cr$ 1.560,00
1979	Cr$ 2.932,80
1980	Cr$ 5.788,80

Ano	*Valor do Salário Mínimo*
1981	Cr$ 11.928
1982	Cr$ 23.568
1983	Cr$ 57.620
1984	Cr$ 166.560
1985	Cr$ 600.000
1986	Cz$ 804.000
1987	Cz$ 836.000
1988	Cz$ 840.425
1989	NCz$ 788.00
1990	Cr$ 8.838,82
1991	Cr$ 63.000
1992	Cr$ 522.186,94
1993	Cr$ 18.760
1994	R$ 70,00
1995	R$ 100,00
1996	R$ 112,00
1997	R$ 120,00
1998	R$ 130,00
1999	R$ 136,00
2000	R$ 151,00
2001	R$ 181,00

Fonte: SANDRONI, Paulo. *Dicionário de Economia do Século XXI*, Editora Best Seller, São Paulo, p. 571.

Como pode ser lido no quadro 2, a menor remuneração permitida por lei para trabalhadores (salário mínimo), ao longo da década de 1960, apresentou aumento nominal gradual. Também os custos eram pagos com o salário nominal. Na primeira metade dos anos 1970, o aumento salarial foi pouco significativo, reduzindo assim, o padrão de vida da população. Na segunda metade de (19)70, aparentemente o aumento da porcentagem salarial parece significativa. Porém, em relação ao custo da cesta básica, e da educação, saúde e lazer, a perda foi crescente. Haja vista que, o país entraria em uma depressão. Apesar de vários planos econômicos, o valor do salário mínimo real era cada vez menor, em função dos efeitos das crises e do endividamento.

A variação do valor dos salários mínimos recebidos expressa também a divisão espacial urbana. Ou seja, assinala a diferença de espaços geográficos em relação a outros. Por exemplo: os bairros nobres, os de camada média, os da periferia, os centros financeiros, comerciais, de lazer, empresarial, etc. Desse modo, assinala também diferenças de classes sociais nos lugares públicos, cuja circulação demarca espacialmente as categorias sociais.

> *Segundo SANCHEZ (1991: 122), "(...) a divisão do espaço geográfico, é o complemento da divisão social e da técnica de trabalho. Implica diversos graus de valorização dos fatores sociais sobre o território: diversa densidade de população e de localizações das unidades de produção, diversas funções sociais e de produção de valor, diverso grau de apropriação do excedente e de níveis de serviços etc. (...)"(apud SCHWENK E MADUREIRA CRUZ, 2004: 289).*

O padrão automotivo-rodoviário, fora o eixo de consolidação do modelo fordista. Este definiu não somente a divisão e organização do trabalho, como a divisão econômica do espaço urbano. Esta foi depois marcada pelas invasões de áreas, centrais e/ou periféricas do município de São Paulo, configurando dessa forma, uma divisão social do espaço e conseqüentemente o perfil da segregação social.

> *"(...) segregação é a tendência da organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social e interna e de forte disparidade social entre elas, em termos de diferença e hierarquia social. (...) por um lado, existe uma interação entre as determinações econômicas, políticas e ideológicas na composição do espaço residencial e, por outro lado, um reforço da segregação, transbordamento de seus limites tendências ou modificação dos fatores de ocupação do solo, segundo a articulação da luta de classes no lugar da residência.(...)". (CASTELLS, 1976: 204).*

A segregação não foi somente residencial e social, mas da reprodução da força de trabalho. Esta teve que se deslocar para outras localidades para continuar a existir.

O trabalhador empregou o máximo de sua vitalidade e recebeu o mínimo de remuneração salarial, para manter-se no espaço urbano. Ali as áreas habitacionais tem sido diferenciadas de acordo com o valor do uso do solo, da distribuição de renda, do tipo de residência, da localização da residência e do trabalho. Segundo a acessibilidade ao transporte público, enfim, de acordo com o poder de aquisição ou renda de cada família ou indivíduo. Em outros termos, quanto maior a renda, melhor a localização residencial e acesso a lazer e cultura; quanto menor a renda, o trabalhador está mais desprovido ao acesso dessas necessidades.

"(...) Na segregação, a distribuição das residências produz uma diferenciação social e específica na paisagem social urbana, onde as características das moradias e sua população fundamentam o tipo e o nível de equipamentos e das conseguintes funções. É assim que as áreas segregadas tendem a apresentar estruturas sociais, em função da capacidade social dos indivíduos, com relação às suas rendas, status profissionais, nível de instrução. Desse modo, podem ser encontrados os bairros operários, com residências simples, os de classe média, com residências melhores ou apartamentos, e os de classes média baixa ou pobres, em favelas.(...)". (CASTELLS, 1976: 203 e 204).

Ocorrida a manutenção das forças operantes na reprodução do capital, cuja finalidade era mudar a crise do fordismo, deu-se esta por meio da instalação de novos modelos econômicos. Ocorreu a dispersão da população urbana para outros bairros ou municípios. Aquelas efetuaram mudanças estruturais no espaço geográfico da cidade, incidindo diretamente sobre a valorização do uso do solo, aumento da carga tributária, transportes público, etc. Tais custos conduziram muitos trabalhadores a mudar de profissão, emprego e residência, muitas vezes para localidades cuja infra-estrutura se revelou precária.

Atente-se que o desempenho dos serviços de transportes coletivo por ônibus no município de São Paulo caracterizava-se por três variáveis, a saber: a) velocidade comercial (competição entre as empresas de transportes públicos), b) eficiência operacional e c) itinerário da frota na área perimetral. Tais variáveis acabaram por eliminar algumas empresas de ônibus privadas, (principalmente nos anos (19)60 e (19)70. Estes foram incorporadas por empresas maiores que ao longo de tais décadas, monopolizaram o mercado de transportes público. Contudo, o sistema operacional da Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, assumiu certos itinerários de ônibus nas periferias do município. Nesse contexto, o mapa dos itinerários dos transportes públicos efetuados pelos usuários era traçado, muitas vezes, pelos proprietários das frotas, de acordo com a lucratividade das linhas de ônibus.

Mesmo com a atuação de CMTC, o desempenho do transporte público, não lograva suprir as necessidades dos usuários que habitavam as periferias do município. Este fato conduziu muitos trabalhadores a residir próximo do local de trabalho, em lugares insalubres, como porões (por exemplo nos bairros Bela Vista, Bexiga, etc), pensões e barracos em favelas. No final do expediente diário ao retornarem para suas residências, estas, iam tornando-se moradias apenas dormitórias. Configurava-se assim, a produção e reprodução dos bens de serviços e capitais das indústrias no município de São Paulo e arredores, como excludentes da parte considerável da força de trabalho.

As pensões, favelas e cortiços revelam, assim, de um lado, (a) o esforço do trabalhador para manter-se próximo a sua fonte de trabalho e, (b) exclusão do mesmo – por parte da reprodução do capital que o expulsou do mercado de trabalho formal.

A década de 1970 foi marcada por crises, entre elas, as crises do petróleo ocorridas em 1973 e 1979, que acentuaram os desequilíbrios na repartição das riquezas e dos bens socialmente produzidos pelos trabalhadores dos diversos seguimentos sociais. No que diz respeito ao Estado de São Paulo, os anos (19)70, a Região Metropolitana de São Paulo exibe deseconomias, paralela à criação de economias de aglomeração em outros centros urbanos brasileiros. Num primeiro momento, ocorreu o deslocamento do capital financeiro para outros municípios, como a, dispersão dos investimentos e da produção industrial para várias outras regiões do Brasil. Contudo, em função da ênfase na inovação tecnológica e de políticas públicas regionais ineficientes, realizadas pelo Estado, os processos de desconcentração e/ou descentralização tenderam gradualmente a se "enfraquecer", circuscrevendo-se, desse modo, ao estado de São Paulo e ao grande polígono em torno dele.

As crises expressaram-se também como um desequilíbrio entre os preços de exportações e de importação de produtos, provocando um déficit na balança comercial. Estava o mesmo ocorrendo com alterações nos volumes das importações e exportações. Quando ocorria um superávit na balança comercial, registrou-se em vários momentos um déficit no balanço de pagamentos. As conseqüências foram a redução das ofertas de mercadorias no mercado local, depreciação de empresas, com redução da mão-de-obra economicamente ativa. Esta foi esta intensificando seu deslocamento para o mercado informal e para a terceirização. Buscando reverter este quadro, as políticas econômicas foram operacionalizadas, com ênfase no "desenvolvimento local endógeno". Fato caracterizado por diversas estratégias, entre elas: o empreendedorismo local, cuja ênfase residia na relocalização de setores empresariais com incentivos e subsídios públicos. Estaria assim objetivando a emergência de negócios na própria localidade, com competitividade local e marketing urbano. Assim ocorreria atração de investimentos externos, etc. Tais estratégias têm sido como finalidade inserir o local ou a região na nova produção econômica globalizada, como buscam reativar indústrias no município de São Paulo. Sua função neste momento seria operar a distância a produção de bens de serviços e capitais, por meio da telemática. A estrutura física de tais empresas foi realocada para a periferia, para outros municípios, ou estados.

"(...) "desenvolvimento local endógeno" (...) tem como elemento central a elevação do local ao espaço preferencial da inserção econômica em uma economia globalizada, substituindo a concorrência entre empresas entre nações pela concorrência entre localidades (...). Paralelo a isto, o local é alçado a espaço preferencial de cidadania, articulação social e solidariedade. (...) Competitividade e cidadania são tomados como pressupostas de desenvolvimento local da atualidade. Sua presença é constante tanto na pauta de recomendações e nas diretrizes básicas para financiamento de projetos urbanos por partes dos organismos nacional e internacional, quanto nos ensaios de política de desenvolvimento local realizados nos últimos anos em várias cidades brasileiras.(...). Entretanto, ao fazê-lo, dentro da lógica individualista, concorrencial e de mercado, há o risco de transformar participação em estratégias de legitimação dos interesses dominantes, descentralização em fragmentação e de esvaziar o desenvolvimento de seus aspectos de inclusão e eqüidade social (...)" (BRAGA, 2002: p. 23, 24 e 25).

Cada localidade no processo econômico apresenta um ritmo peculiar. Logo, se faz necessário realizar uma avaliação, da distribuição geográfica das empresas e da população. Seus valores de ordem moral, costumes, manifestações folclóricas e tradições cultural e familiar são importantes. Assim, o planejamento do modelo de localização visando à maximização de lucros, instalar-se-á de forma estruturada, caso respeite a diversidade social e cultural local. *"A diversidade das respostas locais às forças globais, o caráter diferenciado dos resultados do desenvolvimento e o papel das relações de classe, da política e das políticas públicas domésticas nos países e mesmo nas regiões em desenvolvimento"* (STORPER, 1990: 120), são complementares.

O desenvolvimento periférico ou local traz como um processo de mudança e crescimento estrutural. Ele pretende desencadear-se em função da mobilização do potencial dos recursos locais, de forma a favorecer ali rendimentos crescentes. Prevê o surgimento de redes empresariais. Em outros termos, supõe que o potencial de desenvolvimento local é constituído por um conjunto de recursos: crescimento da produção a um custo reduzido, capacidade de gerar inovações tecnológicas; mercado de trabalho dotado de mão-de-obra qualificada; recursos naturais; e infra-estrutura etc. Semelhantes recursos, quando apropriados por um mercado, seriam alimentados pela economia de escala[48]. Originaria uma rede de empresas e relacionamentos pessoais que serviriam de núcleo para os pequenos negócios. Estariam favorecendo desse modo, o crescimento e mudança estrutural na economia local.

[48] As economias de escalas são criadas em razão da existência de redes industriais (sistemas locais baseados na cooperação entre empresas, por meio de consórcios, contratos e alianças estratégias, que possuem a capacidade de gerar liderança tecnológica) proporcionarem uma redução de custos, via intercâmbio de produtos, serviços e conhecimento dos processos de produção, e via criação de um ambiente cultural favorável à inovação e ao refinamento dos produtos. (STORPER, 1990, apud BRAGA, 2002: 26).

Contudo, os modelos de desenvolvimento econômico local endógeno, instalados no Estado de São Paulo, entre outros, nas décadas de (19)70 e de (19)80, foram executados de modo ineficiente. No momento em que o potencial empreendedor, a democracia participativa e as parcerias entre atores sociais e instituições, etc termos-chaves dos modelos, se restringiram de fato à manipulação de um pequeno grupo de empresários, em detrimento da defesa do local como espaço urbano de ação da cidadania. Não houve articulação social ou solidariedade. Haja vista, que o controle dos processos econômico-financeiros e das decisões de investir continuavam sob o domínio de alguns investidores monopolistas, que terminaram por falsear as proposições iniciais da política pública.

A configuração do espaço urbano, também enquanto espaço de solidariedade, tem-se dado a partir da depreciação de instituições que auto garantiam o bem-estar-social (sindicatos, seguridade social coletiva, direitos trabalhistas assegurados, etc). Em face das inseguranças e incertezas de um "novo" mundo globalizado, as entidades e instituições que prestavam serviços e assistência sociais estão perdendo "apoio" frente as empresas em rede. Então, retornar ao lugar de origem pode ser uma alternativa. Contudo, isso tem um custo para muitos habitantes do município de São Paulo. O itinerário de volta não é sempre viável, uma vez que o poder aquisitivo reduziu muito. Inúmeras famílias não conseguiram exercer algum tipo de cidadania no entorno cotidiano. Não lograram atuar de modo efetivo nos bairros que habitavam, conduzindo-se pois às periferias.

O espaço urbano não é simples suporte físico das atividades comerciais e financeiras. É agente de transformação social, no instante em que seus moradores o constroem de acordo com seus valores éticos, afetivos, educacionais, tradicionais, culturais, etc, tecendo-lhe a territoriedade.

O espaço urbano deve ser lido em sua dimensão multifacetada e deve-se compreender suas várias configurações, formas, funcionalidades que ele representa.

> *"O espaço urbano possui dimensão multifacetada, sendo a um só e mesmo tempo receptáculo das relações econômicas e sociais, função da ordem social (como permissão social de engajamento ou segregação/exclusão), meio de produção (como terra), força de produção (como design), produto (como objeto material), mercadoria (como locais comparados e vendidos) e parte das relações sociais de produção (como instrumentos político, usado para controlar os lugares, suas hierarquias e segregações)". (LEFÈBVRE, 1974).*

"(...) O "novo mapa do mundo" é traçado por redes de empresas internacionais, (...) absorvendo quantidades crescentes de recursos públicos e freqüentemente dominado os processos de planejamento urbano e regional à custa da redução dos gastos em serviços sociais e políticas de bem-estar social. À medida que o capital coopera cada vez mais, as comunidades competem cada vez mais. (...)". (SOJA, 1986: 186, Trad. BRAGA).

A competitividade entre os lugares é alimentada pela "teoria da localização"[49]. Esta implica a distribuição geográfica das empresas. Tal garantiria oportunidades iguais de desenvolvimento para as localidades ao redor da metrópole. Caso as empresas obtenham sucesso na criação de um mercado consumidor favorável e incrementem seus próprios recursos constituir-se-á um pólo produtivo e atrairá competidores; dessa forma, se deu a adaptação das capacidades econômica e social local às exigências da economia da metrópole.

É obvio que a "teoria da localização" se faz impossível de ser aplicada em países em desenvolvimento, como o Brasil. Nesse caso, as economias locais apresentam diferenciais e peculiaridades próprias, acentuadas principalmente, ao longo das décadas do século XX, no interior do processo de desigualdades de desenvolvimento.

Os fatores produtivos inovação tecnológica, capital financeiro e trabalho especializado pressupõem empreendimentos complexos; inviáveis por exemplo, em muitas localidades periféricas do município de São Paulo. O abismo em relação a atração de capital financeiro é ainda mais marcante de uma localidade para outra, uma vez que a capacidade de geração de receitas de uma localidade depende, principalmente, de seu estágio de desenvolvimento, da diversidade de sua estrutura produtiva e da renda de sua população.

O capital financeiro, nos contextos microeconômico (ativos físicos), macroeconômico (títulos movimentados pelos bancos e instituições financeiras) e papel/capital representado por ações, certificados e outros papéis negociáveis conjugados com a tomada de decisão corporativa, tendem a se concentrar nos distritos financeiros das metrópoles, mais do que nas cidades de porte médio ou menor, da hierarquia urbana. (SOJA,1989 e CASTELLS, 1995).

---

[49] São modelos de localização em condições de competição perfeita, objetivando à maximização de lucros. A escolha do lugar, para instalação das industrias, é decidida em função dos custos da mercadoria, do transporte e distribuição. Com o avanço tecnológico, a mão de obra local, quando especializada, se aloca ao emprego, os trabalhadores, não qualificados, por meio de políticas publicas em parcerias com empresas locais, viabilizaria o treinamento. Contudo, cabe observar que, os fatores de produção, não são tão controláveis e variam desde os valores da área construída, uso do solo, tradições culturais locais até as simpatias pessoais. (SANDRONI, 2005: 493).

Dito em outros termos, as economias locais são reequacionadas na perspectiva global, já que as empresas-rede são os agentes da economia mundial. Portanto, continuam a ocupar o centro da acumulação e das modificações contemporâneas da economia e do espaço urbano. Mesmo diante do processo de desverticalização em várias configurações de redes de empresas especializadas.

Os novos arranjos industriais[50] configuraram novas formas de organização industrial e da gestão da produção e do trabalho, mediatizadas pela internacionalização do capital e da produção, inovação tecnológica, novas formas de telecomunicações e empresas em rede. Estas estão conectadas ao espaço urbano. É nele que o circuito do capital financeiro ocorre. Sendo assim, o fluxo de capital depende dos lugares, e não da mão-de-obra assalariada, que não faz parte desse arranjo industrial.

Com a internacionalização do capital e da produção, construídas como fatos multinacionais, a competitividade entre empresas e mercado de trabalho tornou-se seletivos. Vão provocando acumulação de bens e poder na metrópole paulistana, e em determinados bairros, ora criou, ora acentuou graus de desigualdades econômica e social. Isto pelo fato de que os investimentos internacionais convergirem, sobretudo, para os países desenvolvidos.

> *"O desenvolvimento local endógeno, não leva em consideração as formas de ocorrência do mercado (estrutura oligopólica dominante). Essa endogeneidade tende a generalizar a compreensão dos fenômenos do desenvolvimento a partir de casos específicos que dificilmente, poderão ser reproduzidos em outros espaços geográficos (terceira Itália, Vale do Silício, sentier pariseense, entre outros). Essa dificuldade esta associada ao fato de que os comandos dos processos produtivos, normalmente, não coincidem com o local da produção, ou seja, os centros de concepções e decisões geralmente são controlados por grande empresas ou conglomerados" . (BUSATO e COSTA PINTO, 2005: 15).*

Como pode ser lido, os novos arranjos industriais trouxeram em seu bojo a descaracterização e exclusão da classe operária. Diante desse fato, novas realidades se impuseram, entre elas, o declínio da centralização urbana. De fato, trata-se do efeito da tendência dos indivíduos para confluirem rumo a determinadas localidades, com objetivos de trabalho, educação e lazer.

---

[50] Modelo de desenvolvimento endógeno configurado a partir de sistemas de pequenas empresas territorialmente circunscritas (áreas-sistemas ou distritos industriais), portanto, verdadeiras "intensificações localizadas" de economias externas, que determinam densas aglomerações de empresas que fabricam o mesmo produto ou gravitam em torno de uma produção típica. (MARKUSEN, 1995).

Houve trabalhadores que conseguiram garantir sua sobrevivência, mesmo com salários reduzidos, e permaneceram a viver num centro urbano especializado. Compreende-se que o trabalhador excluído se tornou marginal (que vive na periferia do município de São Paulo), em termos de qualidade de vida.

No contexto da crise, a mão-de-obra economicamente ativa, que habitava o espaço urbano, faz-se representada principalmente por: profissionais especializados, trabalhadores subcontratados (terceirização) e da economia informal. Muitos eram sobreviventes da classe operária dos anos 1970 e 1980. Havia profissionais liberais, e categorias que caracterizam os centros urbanos como locais de especialização territorial. Ou seja, o centro urbano, que antes exercia função comercial, começou a espalhar-se espacialmente, e a função residencial da cidade se reduziu.

Ao longo das décadas citadas, ocorreu a descentralização industrial. Os centros urbanos do município de São Paulo, especializaram-se em prestação de serviços. O comércio emergiu novamente com certo dinamismo. Desse modo, as atividades funcionais formam novos locus, ao circularem os fluxos lugares públicos. Vão-se concentrando em determinadas áreas. Por exemplo: os condomínios fechados. Diante desse novo cenário, a população de poder aquisitivo menor mudou seu itinerário, seu percurso, ao refluir para a periferia. Ocuparam-se áreas de mananciais, e muitos terrenos públicos. Era uma tentativa de continuar se deslocando para os centros urbanos e garantir, na maioria das vezes, certos empregos subcontratados. A população ia instalando assim, uma outra dinâmica espacial urbana com maior segregação.

> *"(...) a segregação tem um dinamismo onde uma determinada área social é habitada durante um período de tempo por um grupo social e, a partir de um dado momento, por outro grupo social de status inferior ou, em alguns casos, superior por meio do processo de renovação urbana. (CORREA, 1989).(...) onde também, freqüentemente, os habitantes de renda mais baixa ou de menor cultura são expulsos pelo grupo econômico e culturalmente superior. (...) esse processo do crescimento da área urbana opera, particularmente como um resultado de trocas na relação competitiva entre diferentes usos, agências institucionais ou grupos populacionais.". (MOORE e SMELSER, 1996).*

Assim, bairros operários ou periféricos quanto ao centro urbano, adquiriram outras imagens e funcionalidades, por meio do deslocamento da população para localidades distantes do centro. Cresceu a periferia do município de São Paulo e houve expansão da área urbana. Paralelo a isso, a precariedade dos transportes públicos, com a deteriorização de bairros e

moradias antigas, gerou a mudança da funcionalidade das instituições públicas e privadas. Correspondeu à nova base econômica dos habitantes e, conseqüentemente em sua distribuição de renda. Há bairros dotados de localização privilegiada, nem sempre têm em sua propagação a presença imediata de trabalhadores. Desta forma, faltam tempo, espaço e oportunidade para os trabalhadores se conectarem aos novos padrões de desenvolvimento. Desse modo, a organização do espaço urbano é constantemente impactada por novos desequilíbrios entre os processos de concentração e desconcentração populacional. Caracterizam contextos histórico, político e cultural específicos e são razão do desenvolvimento desigual.

As imagens, o cenário do espaço urbano do município de São Paulo, durante as décadas de (19)60, (19)70 e (19)80, são percebidos e vivenciados de outras formas. Considere que os caminhos e os percursos construídos por atos de vida, foram e são feitos por ações, presente nas memória(s) ao longo dos itinerários da existência. Assim, o espaço urbano é fragmentado, em diversos graus de valoração de ordem social, cultural, histórica e afetiva, de acordo com os interesses e necessidades. As atividades das camadas dominantes operam mediante a funcionalização do espaço urbano, pelos seus agentes. Agem de acordo com seus papéis, posições e atuações na reprodução e transformação do espaço social do bairro. Então, seus habitantes são obrigados a se deslocarem para outro lugar em alguns momentos.

O homem habita e se percebe na localidade, a partir de sua casa, escola, áreas de lazer e local de trabalho. Esses são os centros geométricos de sua cidade. Dessa forma, a necessidade de deslocar-se de um lugar para outro envolve dimensões espaciais, tais como: ruas, bairros, avenidas, vielas, calçadas, etc. Essas traçam um mapa, um roteiro, o percurso, enfim, o itinerário de/da memória da vida e do cotidiano de cada habitante (BOSI, 1995). As formas materiais arquitetônicas guardam um conteúdo social vindo da prática sócio-espacial, enquanto modos de usos dos lugares. É como uso, isto é, por meio do espírito e corpo humano, em atos, movimentos e idéias. Geram os registros da transformação e (re)construção do espaço urbanos, pelos seus agentes, elaboram suas memórias, lembranças e reminiscências na realização do trabalho. Ou seja, expressam a transformação da Natureza, para satisfazer suas necessidades. (CARLOS, Ana F., 1992).

Sendo assim, a cartografia do município de São Paulo, resgata e traz à luz o itinerário da/de memórias de seus habitantes. Por exemplo:

Veja-se a entrevista realizada pela Gazeta Mercantil, em16/08/2001 com o advogado e historiador Waldemar Corrêa Stiel de 86 anos. Ele coleciona textos e fotos sobre transportes coletivos, há mais de 50 anos. O historiador lançou então o livro *Ônibus no Brasil*, em setembro de 2001.

1. Entrevista com Stiel:

"Minha mania por bondes, ônibus e trens começou na infância, no bairro de Santo Amaro (zona sul de São Paulo), esse pouquíssimo urbanizado, as casas térreas, enormes, com vários aposentos, em estilo que lembrava as residências dos senhores de café do século XIX. O transporte mecanizado no bairro, ainda era escasso, ainda circulava carroças".

"Ficava observando o páteo de manobras dos bondes, no terminal próximo de casa. Assim resolvi iniciar uma pesquisa despretenciosa. Naquela época não pensei que houvesse tanto material sobre o assunto, a ponto de caber em um livro. (....)".

"A idéia original de criação de um veículo capaz de transportar várias pessoas, me fascinou. A idéia do veículo surgiu em Paris, no início do século XVII: O duque de Roaunez, por sugestão de Pascal, obteve o privilégio para exploração de carruagens públicas, que circulariam em Paris, seguindo itinerário, horário e tarifas preestabelecidas. (...) outro fato que me fascinou, foi a origem da palavra ônibus. Existia em Nantes um negociante de chapéus, chamado Omnes, muito procurado na cidade. Naquele tempo, as casas não possuíam número e o comércio usava, para o conhecimento de seus fregueses, tabuletas mais ou menos engenhosos. Assim, o sr. Omnes, para atrair a freguesia, mandou escrever essas palavras na frente de seu estabelecimento: "Omnes-Omnibus", ou seja, "Omnes para todos". Como as viaturas do sr. Baudry, pioneiro na prestação de serviços de transporte na cidade, saíam da frente desse estabelecimento, o povo associou a palavra "omnibus"a elas. E o nome pegou. (...)". (Entrevista: Gazeta Mercantil, 16/08/2001 – Caderno Grande São Paulo)".

2. O mundo das calçadas – Eduardo Yázigi – Tese/FFLCH/USP

"(...) a lembrança mais antiga que tenho de mim mesmo, fora de casa, situa-se justamente numa calçada, em frente do lugar que morávamos. Era um fim de tarde, as luzes da cidade estavam recém-acesas. Alguém perto de mim disse: Olha a garoa! E eu a prendi o que era a garoa. Quase indescritível: milhões de gotículas, volteando grande e lento antes de cair. Foi uma verdadeira viagem que me fascinou e que em vão busquei reencontrar daquele jeito. Mais ainda, era um tempo em lotes baldios costumavam ser fechados por muros, atrás dos quais vicejavam ousadas mamonas. Quem passava na calçada via o muro anteposto às mamonas além das quais o céu azul. Com um pouco de sorte, nele via cruzar um avião

Paulistinha. (...) a calçada passou a ser para mim o lugar da viagem maravilhosa. Todavia, bem cedo, logo percebi que as coisas não eram bem como eu imaginava. (...) Nem por isto, ao longo de toda vida, deixei de Ter neste fragmento de cidade, uma extensão de mim mesmo. Onde fosse pelo mundo, conhecer era por meios do passo. Vim a descobrir, efetivamente, cada polegada quadrada das calçadas de meu quarteirão, rachaduras nos muros; ervinhas que grassavam; os musguinhos. Um modo sensualíssimo de me relacionar com as coisas da cidade.(...) Mas é minha rua, essa da cidade de São Paulo de quem sou tributário, onde o trabalho, circulo, me divirto e onde estão muitas das pessoas de que tanto gosto....como fica a minha rua. (...)".(YAZIGI, 1999: 9).

A convivência com amigos e vizinhos, nas localidades em que se reside ou se trabalha, realiza laços culturais e afetivos, que podem ser lidos nos itinerários da(s) memória (s), enquanto práticas econômica e social, executadas no dia-a-dia. No cotidiano, os laços se cristalizam, no instante em que os habitantes, ao mesmo tempo se apropriam do espaço urbano (ruas, praças, calçadas, etc). Esse todo organizado, ao longo das décadas, de acordo com as estratégias dos empreendedores imobiliários, cujo uso e habitar o solo, se mercantilizou, desterrando os habitantes das terras de seus pais. No entanto, permanece vivo em sua memória.

Os novos paradigmas técnico-econômicos foram responsáveis de modo mais incisivo pela segregação da diversificação sócio-espacial no que diz respeito ao mercado consumidor, mão-de-obra, de infra-estrutura, de aparatos institucionais, acesso a educação, ao transportes públicos. O morador urbano enquanto parte integrante de uma rede sócio-cultural de uma localidade, teve dificuldade com a segregação. Esta impediu a manutenção de práticas sociais, em várias comunidades ou bairros do município de São Paulo. Esta dificuldade ocorreu no momento em que famílias ou indivíduos tiveram que se deslocar para outros bairros centrais ou periféricos. Às vezes, ou para outros municípios, em função dos novos modelos econômicos de desenvolvimento. Estes apenas favoreceram determinados grupos econômicos em detrimento do bem- estar-social da população.

O espaço urbano viu-se reconfigurado pelo poder do complexo empresarial e pelo poder do Estado. Assim, instalou-se outra divisão do espaço civil, privado, político, econômico, social e cultural. O poder está presente nas formas de representação das imagens, cujas ideologias marcam a segregação social. As classes sociais são demarcadas, também, pelo local de residência, lazer e educação. Todavia, a reafirmação do local, em muitos bairros, continua a se fazer presente, enquanto responde as novas demandas de eficiência e de eficácia

do sistema produtivo individual e coletivo. É comum que o local seja descaracterizado. Ele passa a ser um ponto no espaço urbano, adquirindo outra função ou atividade financeira ou comercial. Busca atender o modo de produção capitalista globalizado, mas segrega espaço a população comum.

O morar e o habitar guardam a dimensão do afeto, da memória e do uso do lugar. Envolvem um local determinado no espaço urbano, portanto uma localização e uma distância que se relacionam com outros pontos da tessitura social, política, histórica e cultural da cidade. Certo que por isso, adquirem qualidades peculiares. Nessa direção, o espaço urbano do morar e do habitar teria o sentido dado pela reprodução da vida e pelos itinerários de memórias. Ambos se expressariam enquanto manifestações de gestos, gritos, ações, protestos, elaborar-se-iam críticas enfim, da vida. Construir-se-iam assim, memórias e lembranças, porque criam identidades, por meio do reconhecimento das idiossincrasias locais e de seus habitantes.

O espaço urbano ganharia sentido, à medida que a vida se desenvolvesse nos modos de uso da casa, das ruas, dos transportes público e individual, etc. Haveriam de tecer um conjunto mútuo de significados para os habitantes da cidade. Estes, por sua vez, constroem ações e memórias, imbuídas de percepção, sensibilidade, razão, etc, carregadas de significados afetivos e críticos, que registram e traduzem modos de vida, vivido aos longos das décadas. O ato de morar e de habitar está pois na base da construção do sentido da vida, nos modos de apropriação da cidade, a partir da casa e das ruas. Isso significa afirmar que os atos de morar e/ou habitar produzem uma "pequena história". Esta vê-se construída por pessoas e lugares comuns, no desencadear da vida. (CARLOS, Ana F, 2001).

A paisagem urbana é uma construção histórica, social, política, econômica e cultural que se explica por meio das relações materiais dos homens. A cada etapa de produção, adquire uma nova dimensão, registrando determinados estágios do processo de trabalho vinculado à reprodução do capital. Portanto, o ato de habitar e de morar, revela algumas das estratégias dos novos arranjos industriais. Seu processo assinala, também, a mercantilização das áreas urbanas, apontando para um movimento centro-periferia.

Capítulo 3

Logradouros da cidade de São Paulo: Itinerários de memórias, vida e de ônibus.

> *"Só em mapas, plantas e planos, ruas podem ser vistas apenas como meios de circulação entre dois pontos distantes. É claro que elas também o são. Podemos medir-lhes o fluxo, avaliar a carga de tráfego que suportam, hierarquizá-las, testá-las quando à vocação circulatória, etc. Mas, as ruas que não são mais do que vias de passagem estão animadas por um só tipo de vida e mortas para todo o resto (...). Uma rua é o universo de múltiplos eventos e relações. A expressão 'alma da rua' significa um conjunto de veículos (automóveis, ônibus, etc), transeuntes, encontros, trabalhos, jogos, casas noturnas, feiras, festas e devoções." (SANTOS, C. N. F., 1985: 25)*

O Estado de São Paulo está localizado em uma bacia sedimentar terciária, situada no interior dos planaltos e serra do Atlântico Leste-Sudeste, entre a extensão da serra da Mantiqueira e serra do Mar. A bacia apresenta uma altitude de aproximadamente 860 metros e é atravessada de Leste-Sudeste e Norte-Noroeste pelo rio Tietê. Os rios afluentes, Tamanduateí e Pinheiros, tiveram função determinante na construção da história do Município de São Paulo. A população ocupou inicialmente as encostas dos vales. Após a ocupação das áreas mais elevadas, ocorreu a expansão para as várzeas.

O inter-flúvio que separa as duas bacias hidrográficas delimita uma área que foi integrada ao espaço urbano no final do século XIX. Na área mais elevada, do Paraíso à Consolação, foi construída a Avenida Paulista. Após algumas décadas, a apropriação da planície entre as montanhas (Vales), cujas áreas eram mais úmidas, para efetuar a passagem entre as vilas e o centro, exigiu a construção de pontes e viadutos. Por exemplo: o viaduto do Chá sobre o vale do Anhangabaú (1938) e o viaduto Dona Paulina.

"Os rios, riachos e várzeas são acidentes geográficos que desempenham função fundamental na escolha da localização sob condições históricas diferentes". (MONBEIG, 1953, p.51). Haja vista a construção de redes ferroviárias e as fábricas construídas no município de São Paulo, nas décadas de 1950, 60 e 70.

A ramificação do arruamento e a rede viária mudaram o cenário acima do município de São Paulo, e paralelamente a distribuição e ocupação territorial. Isso deu-se graças a expansão das relações comerciais, os transportes de mercadorias e pessoas e ao intercâmbio com outros povoados emergentes.

"(...) *uma das condições básicas para ser considerado um indivíduo, um habitante do lugar*[51]*, é ter um endereço, regularizado, oficializado e denominado". Então, de que maneira as famílias ou o indivíduo escreviam seus endereços ? O autor*[52]*, pesquisou documentos do séculos XVI e XVII, e inferiu: que os antigos paulistanos residiam "...pegado com Pedro Taques", "...junto a casa de fundição, "...junto aos muros dos frades de São Francisco", "... defronte do Colégio", "...defronte ao pelourinho", ou "...defronte da cadeia".* (ALCANTARA MACHADO,1930:13).

E isso bastava, pois os moradores localizavam-se uns próximo aos outros com poucas informações. Observe-se que esta cena se faz presente ainda hoje, em várias cidades do interior do Brasil.

Anos depois, surgiram outros logradouros com melhor identificação: "a travessa que vai para as casas do defundo Dom Simão, "a rua defronte de João Paes", "a rua em que residia Marcellino Camargo", "a rua em que tem casas Francisco Furtado". Localizadas no chamado centro velho da cidade, primeira área onde as ruas foram abertas, muitas daquelas deixaram de existir ou tiveram seus nomes alterados. A lógica de localização era a mesma: as ruas eram nomeadas de acordo com os edifícios, acontecimentos ou famílias com muitos filhos ou bom poder econômico, locadas em um determinado ponto da cidade.

Outra fonte[53] que se faz pertinente: Ata de reunião da Câmara de Vereadores, ocorrida em 06 de fevereiro de 1638: Há duas importantes referências: *"as igrejas da Misericórdia e de Santo Antônio. Delas, a única que sobreviveu até os dias de hoje foi a igreja de Santo Antônio, localizada na Praça do Patriarca. A da Misericórdia, por sua vez, foi demolida em 1888 mas sabemos que localizava-se no Largo da Misericórdia, nas proximidades da Praça da Sé".* Com esses dados, pode-se inferir que o antigo logradouro citado na Ata é a atual rua Direita, que antes dessa denominação era rua Direita da Misericórdia.

---

[51] Segundo CARLOS, Ana .F. A . (1996: 20), o lugar, é o espaço passível de sentido, pensado, apropriado e vivido, por meio do corpo. De acordo com GIDDENS (1991: 26), lugar é o melhor conceitualizado por meio da idéia de localidade (cidade, bairro, rua, etc), que se refere ao cenário físico da atividade social, como situado geograficamente. Este conceiro, contrapõe-se aqui, a idéia de "não lugar" (AUGÉ, 1994), que corresponde aos lugares de passagem, de não fixaçãoo, ao espaço abstrato.

[52] ALCÂNTARA MACHADO D'OLIVEIRA, Antônio Castilho de, *Vida e Morte do Bandeirante*, Empresa Gráfica dos Tribunais, São Paulo, 1930.

[53] CAMARGO, Luis S., *História das Ruas de São Paulo.* Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo.Crédito ao Arquivo Histórico Municipal Washington Luís. Fonte eletrônica: www.dicionáriosderuas.com.br

Ruas, largos e travessas expandiam-se configurando o mapeamento da cidade de São Paulo, por exemplo: Caminho de São Vicente, Caminho da Fonte, Caminho do Conselho para Virapoeira (atual bairro do Ibirapuera), Caminho de Pinheiros, Ponte do Tamanduateí, Caminho do Mar, Caminho de Pequeri, Caminho de Ambuçava, Caminho do Ipiranga. Então todos citados em documentos do século XVI.

Nos séculos XVII e XVIII, no centro da cidade muitos caminhos já se encontravam delimitados (ruas, avenidas, praças, etc) e denominados. Rua Boa Vista, rua da Quitanda e Ladeira Porto Geral, entre outras, como: Beco da Cachaça (incorporado à rua da Quitanda), Beco do Inferno (atual rua do Comércio)e Beco dos Cornos (atual rua da Assembléia).

Na mesma fonte citada, se pode destacar o seguinte fragmento: a Câmara Municipal de São Paulo recebeu um ofício do Ouvidor da Comarca, Sr. Miguel Antônio de Azevedo Veiga, nos seguintes termos:

> *"Para mais pronta expedição do lançamento da Décima que pretende fazer nos prédios urbanos desta cidade, logo que me recolha da correição das Villas do Norte, ordeno a Vossa Senhorias que sem perda de tempo passem a mandar escrever em cada princípio de rua na quina, ou canto de casa, que ficar mais comodo o nome da mesma rua, e consecutivamente em cada propriedade de casa os números por letras de algarismos desde um até ficarem numeradas todas as propriedades de casa da respectiva rua, começando novamente pelo mesmo número um na seguinte rua, tudo como na primeira, de maneira que em toda a cidade não fique rua, ou beco sem nome, assim como propriedade alguma de casa sem número no alto da porta, que der principal servidão à mesma casa, pela maneira que fica insinuada. Deus Guarde a Vossa Senhorias. Villa de Cunha em correição – Senhores juiz presidente e officiaes da Câmara da Cidade de São Paulo". (Câmara Municipal da Cidade de São Paulo, 09 setembro de 1809).*

O fragmento acima apresenta e destaca a preocupação do ouvidor em nomear e numerar as residências, os edifícios públicos e particulares, as casas de comércios, que até então, não eram oficializados. A finalidade, ao mapear a cidade, era ter o controle da cobrança dos impostos, taxas e outros tributos públicos. O sistema de arrecadação tributária, presente desde o início da colonização, com o mapeamento dos logradouros da cidade de São Paulo, implicava uma legalidade rigorosa e controlada, sobre pessoas físicas e jurídicas pela administração pública local. Contudo, tal ação, em muitos casos, os tributos não eram proporcionais à capacidade contributiva daqueles que pagavam, dado que não havia contrapartida em produtos e serviços públicos ao contribuinte.

Outra finalidade do ouvidor, que se pode inferir do fragmento acima, era um registro estatístico da população da cidade de São Paulo, em outros termos, "censo demográfico" por parte do governo local, por meio da denominação dos logradouros.

As ações do ouvidor, além de financeira, foram também, de ordem política. Dado que em 1808, a corte portuguesa se instalou no Rio de Janeiro. Dom João implantou uma nova legislação tributária. Porém exigiu o cumprimento da antiga, que até então, não era aplicada com rigor, principalmente, na cobrança de impostos sobre as propriedades urbanas. (JOBSON, 1999).

Cabe assinalar que a vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, como outros acontecimentos registrados na História do Brasil, guardam memórias significativas, ao modificar o cotidiano dos habitantes paulistanos. Isso se pode verificar nos alvarás recebidos na Câmara Municipal de São Paulo.

> *"Pelo alvará de 3 de junho do corrente ano, é Sua Alteza Real servido mandar nesta capitania o tributo da sisa, que vem ser dez por cento das compras, e vendas dos bens de raiz, e meia sisa de cinco por cento nas que se fizeram de escravos ladinos em todo o Estado do Brasil, tendo princípio este imposto na data do dito alvará em diante.(...)"*
>
> *"(...)Por alvará da mesma data é Sua Alteza Real igualmente servido mandar estabelecer nesta cidade, nas villas, e lugares notáveis de serra acima desta capitania a décima nos prédios urbanos para o que se há de proceder nos respectivos lançamentos e ser arrecadada a sobredita décima nos tempos determinados". (CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 03 de junho de 1809).(...)"*

Diante dos alvarás, os vereadores executaram as medidas preconizadas pelo ouvidor. As mudanças realizadas no cotidiano da população se fizeram presentes no momento em as referências de localização deixaram de ser pessoais e afetivas e tornaram-se mapeamentos oficiais. Davam-se em função da cobranças de tributos públicos. Em outros termos, as memórias dos acontecimentos locais, que atribuíam denominações aos logradouros, com o passar dos anos, permaneceram nas memórias dos "velhos".

E as gerações futuras, se referenciam por meio do guia de ruas da cidade de São Paulo, desconhecendo que por trás de cada denominação dos logradouros, há os registros históricos de seus bisavôs, avôs, pais, enfim, dos homens que escreveram o processo de urbanização da Cidade de São Paulo conduzindo-a Metrópole.

A rua culturalmente pode ser considerada como um espaço geográfico do descontrole e da manifestação, opondo-se ao espaço intimo da casa. Nesta ocorreria o controle e o autoritarismo. A oposição entre o espaço público e o privado é notório, podendo ser utilizado como instrumento poderoso na análise da sociedade paulistana. Sobretudo, quando se deseja estudar as manifestações políticas e históricas. A categoria rua indica principalmente a mobilidade, o deslocamento, o cotidiano, a vida de uma comunidade, com seus imprevistos. Dão-se ali acidentes, paixões, ao passo que a casa remete a um universo controlado. Nesta, as coisas estão nos seus lugares, indicando ordem, tradição, conservadorismo, obediência, segurança, etc. Por outro lado, a rua implicaria movimento, novidade, ação. Ao passo que a casa subentenderia tranqüilidade e um ambiente a-temporal, lugar de harmonia, carinho e conforto. (DA MATTA, 1983).

Outro registro histórico que expressa alteração do cotidiano do paulistano, com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, foi o texto de Cândido Gonçalves Gomide. Este vereador apresentou, pela primeira vez na história da cidade de São Paulo, uma proposta para alteração de denominações de logradouros públicos. Para justificar seu ato, afirmava que, os paulistanos devem ser homenageados, por endossarem a abdicação de Dom Pedro I (1798 – 1834, primeiro imperador do Brasil (1822 – 1831), e vigésimo sétimo rei de Portugal, como Dom Pedro IV) ao trono brasileiro. Eis a justificativa:

> *"(...) para perpetuar-se a memória da gloriosa victoria conseguida no Rio de Janeiro pelo povo contra o poder injusto e iníquo, victoria que liberta a pátria do pesadelo jugo que opprimia, se denominasse d'ora em diante a rua do Rosário, rua Sete de Abril, a rua Santa Tereza de rua da Abolição, o Largo do Curso Jurídico de Praça da Liberdade, eo de São Gonçalo de Praça do Povo (...)". (PAÇO DA CAMARA MUNICIPAL DA CIDADE DE SÃO PAULO, 04, maio de 1831).*

Foi parecer da comissão de vereadores:

> *"(....)reconhecendo o quanto é digna de se assignalar por maneira que faça perpetua a gloriosa Victoria conseguida no Rio de Janeiro no dia 7 de abril do corrente anno, por isso julga que merece ser tomada a devida consideração a indicação do senhor Gomide, não concordando na parte que diz respeito ás novas denominações das ruas do Rosário, e Santa Thereza, e Praça de São Francisco, e São Gonçalo, pela difficuldade que de ordinário se encontra em o povo deixar as antigas e arraigadas denominações; sendo por tanto de parecer á Comissão que os títulos para as ruas e praças mencionadas em dita indicação, sejam applicadas para as primeiras ruas, praças ou obras públicas magestosas de novo se fizerem (...)". CÂMARA MUNICIPAL, 11 DE MAIO 1831.*

Não foi encontrado nenhum registro referente aos fragmentos acima, em que conste parecer, manifestação ou protesto da população local, em acordo ou desacordo com a proposta do vereador Gomide. Em outros termos, ali, como ocorre hoje, a população não foi consultada. Ela fica sabendo das mudanças dos nomes das ruas, avenidas, praças, quando circula por elas. Observa os funcionários da Prefeitura Municipal de São Paulo, trocando as placas. Outro fato, também relevante, foi a não aprovação da proposta do vereador Gomide pela Comissão. Esta, ao que parece não estava preocupada com o valor afetivo, lembranças ou acontecimentos. Os nomes dos logradouros, ao serem alterados, poderiam causar talvez confusão para os habitantes locais. Haveria sim, custos em renomeá-los. Daí a conseqüência, aumentar os gastos dos cofres públicos.

Outro ato também implícito à proposta do vereador Gomide era homenagear a abdicação de Dom Pedro I. Isto poderia suscitar na população local atos revolucionários, haja vista, tais atos não desejados. Logo, seria conveniente não aprovar a proposta do vereador. Implícito também está, no fragmento acima: "obras públicas majestosas", registra que obras públicas faraônicas são compromissos políticos, a serem executados a médio prazo, contemplando parlamentares e habitantes locais, ou seja, discursos semânticos que mantêm a Câmara Municipal conivente com a política da corte. (DICK, 1997, cap. 3).

Verifica-se a seguir que o arruamento da cidade foi adquirindo outra configuração, outro mapeamento. O espaço urbano foi sendo delineado, por meio de aberturas de ruas, praças, becos, avenidas, calçadas, etc, e pela desativação de outros logradouros. Esse "rasgar" o tecido da cidade, se fazia necessário, em virtude da expansão das casas comerciais, casas bancárias (como é denominada no Guia Levi, até 1970) e residências da elite. Já distante deste centro situavam-se as residências dos trabalhadores locais.

O modo de produção capitalista impunha aos centros urbanos, um novo estilo de vida, costumes e hábitos de consumo. Estes mecanismos acabaram por instalar também outro mapa de arruamento das cidades. Era para que mercadorias e pessoas melhor se deslocassem. Em outros termos, as aberturas dos logradouros eram e são efetuadas de acordo com a mobilidade e trânsito de pessoas e veículos. No que diz respeito a nomeação dos lougradouros, os referenciais são as atividades efetuadas pelos edifícios distribuídos ao longo do caminho (ruas), ou dado algum evento cívico. Elementos folclórico e outros tipos de manifestações são posteriormente oficializado como nomeação de logradouros pela Câmara Municipal.

Ao longo das décadas dos séculos XIX e XX, podem-se verificar propostas enviadas à Câmara Municipal da Cidade, com a finalidade de mapear o espaço urbano de São Paulo:[54]

" Largo do Curso Jurídico é o atual Largo de São Francisco.

Rua do Rosário, atual Rua 15 de Novembro.

Largo de São Gonçalo, atual Praça João Mendes.

Rua Santa Thereza, atual Rua do Carmo (posteriormente dividida em dois trechos: Rua Roberto Simonsen e Rua do Carmo.

Ponte Sete de Abril (existia próximo ao Vale do Anhangabaú e do Largo da Memória).

Rua Palha, atual Rua Sete de Abril.

Rua da Liberdade (antigamente chamada Sul da Sé), atual Avenida da Liberdade.

Entre outras.

Em 1865, o vereador Malaquias Rogério de Salles Guerra apresentou a comissão de vereadores a seguinte proposta:

> *"(...) havendo ruas e travessas denominadas sem significação alguma, e até menos conviniente, e tratando-se agora por ocasião da numeração das cazas de minorar esse ramo do serviço público, indico que seja nomeada uma Comissão de trez Membros para estudarem a matéria e submetterem a aprovação da Câmara ás substituições que entenderem precisas. (...)" Câmara Municipal da Cidade de São Paulo, 18/07/1865. (...) apresentou o plano offerecido pelo Senhor Brigadeiro Machado de Oliveira para a numeração das casas da Cidade e Freguesias de Santa Efigênia e Braz, afim de ser preenchida a denominação das ruas, o que foi feito e aprovado foi-lhe devolvido o plano para a devida execução, sob sua inspecção. (....) Câmara Municipal da Cidade de São Paulo, 18/08/1865. (...) dando conta das despesas feitas com a numeração das casas, e inscripções de cada hua das ruas da cidade (...).Câmara Municipal da Cidade de são Paulo, 28/11/1865.*

O vereador relaciona os vários largos e praças cujos nomes, sugeriu que fossem modificados, a saber:

Largo do Pelourinho para Largo Sete de Setembro.

Praça do Bexiga para Largo do Riachuelo (atual Praça da Bandeira).

Praça do Curro para Largo Sete de Abril (atual Praça da República).

Praça Tanque do Arouche para Campo do Arouche (atual Largo do Arouche).

---

[54] CAMARGO, Luis Soares, *História das Ruas de São Paulo.*
Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo.
Crédito ao Arquivo Histórico Municipal Washington Luís.

Praça Tanque do Zunega para Praça do Paissandu (atual Largo do Paissandu).

Praça Campo Redondo para Guayanazes (atual Praça Princesa Isabel).

Largo do Braz para Largo da Concórdia.

Alterações para rua.

Rua Detraz do Carmo para Rua dos Carmelitas.

Rua Detraz do Quartel para Rua do Trem (atual Rua Anita Garibaldi).

Rua Detraz da Sé para Rua Santa Thereza.

Rua Santa Thereza para rua do Carmo.

Rua Cônego Leão para Rua da Liberdade (atual Avenida da Liberdade).

Rua Detraz da Cadêa para Rua da Cadeia (posteriormente esta rua foi incorporada à Praça Dr. João Mendes).

Rua do Rego para Rua de Santa Cruz (posteriormente foi incorporada à Praças Carlos Gomes e parte da Rua Rodrigo Silva).

Rua das Casinhas para Rua do Palácio (atual Rua Anchieta).

Rua de Baixo para Rua 25 de Março (posteriormente Rua do Mercado, e atual Rua 25 de Março).

Rua da Freira para Rua Senador Feijó.

Rua da Casa Santa para Rua do Riachuelo.

Rua do Mata Fome, unida à Rua da Alegria, para a Rua Ipiranga (atual Av. Ipiranga).

Rua da América para Rua do Paraíso (atual Sebastião Pereira).

Rua do Acú para Rua do Seminário das Educandárias (atual Rua do Seminário).

Rua de Santo Elesbão para Rua Aurora.

Rua Bella para Rua dos Timbiras.

Rua do Meio para Rua Amador Bueno (atual Rua do Boticário).

Rua do Campo Redondo para Rua dos Guaianazes.

Rua Estreita para Rua do Bom Retiro (atual Rua General Couto de Magalhães).

Alterações sugeridas para Becos e Travessas.

O segundo do Quartel para Rua do Teatro (não existe mais o leito desta rua, foi incorporada à Praça Dr. João Mendes).

Beco do Inferno para Travessa do Comércio (atual Rua do Comércio).

Travessa da Casa Santa para Trav. Faculdade Direito (atual Rua Cristovão Colombo).

Beco do Sapo para Travessa do Seminário (foi incorporada ao Vale do Anhagabaú).

Travessa entre as ruas da Constituição e Bom Retiro, Rua Episcopal (atual Rua Washington Luis).

Travessa do Jardim para Travessa do jardim Botânico (não existe mais, foi incorporada ao Parque da Luz).

Alterações sugeridas para Ladeiras.

Ladeira do Bexiga para Ladeira de Santo Amaro (atual Rua do Ouvidor).

Ladeira do Dr. Falção para Ladeira Santo Antônio (atual Rua Dr. Falção).

Ladeira da Ponte do Acú para Ladeira de São João (atual Avenida São João)".

A população da cidade de São Paulo se tornava mais participativa à medida que o processo de urbanização solicitava aflorava.

> *"Os cidadãos mostram que estão aprendendo seu direito à cidade com maior rapidez com que esta última e seus governantes conseguem torná-la espaço público de direito. Esse parece ser o confronto: a consciência do público, a cultura pública têm avançado a ritmos mais acelerados do que os lentos ritmos de superação de valores e estilos privados de gerir a cidade, definir políticas, de reverter prioridades". (ARROYO, 1997: 37).*

Abriam-se caminhos, (não somente mediante a necessidade das relações comerciais, como também de moradia, dado o crescimento demográfico da cidade) ruas, becos, largos, etc, cujas denominações muitas vezes, encontram-se implícitas em manifestação de caráter político, cultural, afetivo, até rebeldes, etc. Estes nomes, presentes na lembrança dos descendentes, vão através da história oral e escrita, possibilitar reconstruir as memórias da cidade de São Paulo. Ainda que posteriormente os logradouros viessem a mudar de nome pelas instituições oficiais, *"que ordena ao fiscal para afixar os competentes rótulos"*, conforme as atas[55] da Câmara Municipal da Cidade de São Paulo, do século XIX.

As ruas representam afinal o mais característico dos espaços comuns nas cidades. Negar a rua seria negar o urbano. É o domínio público por excelência, a rua é o lugar onde se dão as relações formais e informais, expostas e visíveis, mediadas pela legalidade e pela ilegalidade, pelo dinheiro e pela miséria. A rua se torna, com freqüência, o lugar da novidade, do inesperado. É o lugar onde se dá o social também como espetáculo. (SANTOS, C. N. F, 1985 apud FERREIRRA, W.R., 2002:32).

[55] As atas pesquisas, encontram-se na Biblioteca da Câmara Municipal Da Cidade de São Paulo, 2006.

"A rua se coloca como dimensão concreta da especialidade das relações sociais num determinado momento histórico, revelando nos gestos, olhares e rostos, as pistas das diferenças sociais.(...) na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade, e é aí que afloram as diferenças, e as contradições que permeiam a vida cotidiana, bem como as tendências de homogeneização impostas pela estratégia do poder que subordina o social. (...) Os usos da rua, as formas de apropriação são momentos privilegiados para o entendimento de como se organiza a sociedade em seus hábitos e costumes, pois a rua se lia à idéia da construção dos caminhos que junto com a casa criam o quadro de vida" (CARLOS,1996:86 e 87).

A paisagem social e o espaço urbano configuram uma cidade. Ou seja, delimitam o território urbano com suas relações de oferta e demanda de mercadorias e pessoas. Nestas, a comunidade integra-se expressando seus valores, sua cultura, seus sentimentos, seu imaginário, etc. A reflexão se apresenta: os lugares com suas referências simbólicas, estão, estiveram na memória de seus habitantes. Tal se dá no momento em que ocorre uma ruptura com as tradições locais (lazer, trabalho, vizinhança, escola, clubes, itinerários de ônibus, etc). Opera em virtude da necessidade de se deslocarem para outros bairros ou municípios, buscando novos postos de trabalho. Onde é o mapa imaginário da cidade, de acordo com seus moradores?. Dá-se no momento em que a disposição do arruamento do espaço urbano, muda com as novas rotas financeiras, comerciais e industriais. São elementos impostos pelos novos arranjos da organização e divisão do trabalho. A cartografia mental de seus habitantes coincidiria com as imagens presentes nas fotografias e retratos registrados em suas memórias ?

"(...) a imagem, o imaginário parecem mergulhar no fluxo temporal e prolongá-lo, no entanto, a essência do imaginário situa-se, talvez na ressurreição do passado, ou seja, numa repetição. Isso aproximaria a imagem da lembrança e do imagina´rio da memória (...)". (LEFEBVRE, 1991: 24 e 25).

"(...) Nesse sentido o espaço é também a história de como os homens, ao produzirem sua existência, fazem-no como espaço de produção, de circulação, da troca, do consumo, enfim, da vida: 'como obra de uma história contraditória'." (CARLOS, 1994: 36)

"É preciso notar que a concepção e lugar de memória abrange desde o traçado a cidade até a sua nomenclatura – compreendendo não apenas as obras arquitetônicas e urbanísticas, mas também os documentos de cultura de um modo geral" (SANTOS, 1997: 18).

A paisagem e o espaço urbano expressam interpretações. Estas se vêem presentes nos hábitos, gestos, atos, etc de seus habitantes, configurando-se assim, um cenário característico de cada bairro. Este retrato encontra-se registrado na memória de seus moradores, criando uma cartografia mental, no qual o espaço urbano fornece marcadores significativos. São eles: relações de vizinhanças, eventos culturais, manifestações políticas, o trabalho, a escola, etc. Contudo, quando a paisagem urbana se altera em função do deslocamento de seus moradores e a chegada de outros, em virtude do remanejamento ou desativação de postos de trabalho, os itinerários de vida e de ônibus, também se alteram. Obriga assim, os itinerantes a adaptarem-se a outros espaços urbanos e trajetos de transportes públicos.

Em outros termos, o espaço urbano adquire uma configuração peculiar, construído por seus habitantes e residentes. Ocorre por meio das experiências, das relações sociais, das leituras de mundo. Expressam espaços de sociabilidade por onde circulam, do código de moralidade da época, etc., criando dessa forma, um cenário de manipulações próprias.

Ao longo das primeiras décadas do século XX, o centro da cidade foi centralizando diversas atividades comerciais a varejo e atacado, serviços especializados, áreas destinadas a lazer, cultura, educação, etc. Tornou dessa forma um importante centro para a circulação do capital, à medida que se constituía em grande centro de consumo também para a periferia da cidade.

O núcleo financeiro da cidade de São Paulo era formado pelo "triângulo das ruas Quinze de Novembro, rua Direita e Largo São Bento. Ali se possibilitou, no seu entorno, o primeiro centro da cidade paulista. Próximo ao Páteo do Colégio, localiza-se o Centro Histórico, lugar de chegada e partida de inúmeras linhas de ônibus que circularam as ruas tortuosas e então estreitas da cidade de São Paulo.

Ainda muitos terrenos vazios existiam. No começo da rua Augusta e vizinhanças, entre as Avenidas Brigadeiro Luis Antônio e Liberdade e também no Cambuci. Estas áreas possuíam topografia irregular, nas cabeceiras de ribeirões afluentes da margem esquerda do rio Tamanduateí, como o Lavapés e Anhagabaú. Ruas e avenidas como: Vergueiro, Liberdade e Brigadeiro Luis Antônio, foram construídas sobre o ravina (escavação formada por enxurrada) de rios, como o Anhagabaú. Por exemplo, ali ocorreram inundações constantes. Contudo, nas áreas logo denominadas nobre, problemas como inundação e enchente foram solucionados, com a permeabilidade do solo.

A emersão de uma "nova" cidade e sociedade pela qual seriam incutidos novos valores, atitudes e comportamentos, ensejaria nova urbanidade. Tal expressou o pensamento da elite da época. A expansão da cidade e a construção dos palacetes foram indicativos do deslocamento residencial das áreas rurais para o eixo da Avenida Paulista, Centro da cidade. Quanto aos bairros operários, foram em direção às estações ferroviárias, e aos terminais de ônibus que estavam se edificando.

Ao longo da segunda metade do século XX, os mecanismos da globalização[56] dinamizaram-se. Paralelamente cresceu a urbanização e a comercialização dos produtos, no município de São Paulo. Estes fatos tornaram cada vez mais urgente a exigência de melhorar os meios de produção, distribuição e consumo das mercadorias, estas, disponibiliza-las no tempo cronológico, ou seja, marcadamente pontual. Este era imposto pelo ritmo da indústria. "tempo é dinheiro". Deste dependia o pagamento do ordenado, dos tributos, dos cumprimentos de contratos, dos títulos públicos, etc, para manutenção do grau da mecanização do trabalho e da burocracia das instituições.

No início de 1970, o regime fordista já evidenciava pontos de ineficiência, resultando crises e outras dificuldades nas linhas de montagens. Buscava-se instalação dos novos arranjos industriais, que contribuíssem para redução do emprego, entre outras variáveis econômicas.

---

[56] "A globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala nacional e internacional, que ligam localidades distantes, de tal maneira, que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a milhas de distancia e vice-versa. Este é um processo dialético, posto que, tais acontecimentos locais podem se deslocar numa direção inversa às relações muito distanciadas que os modelam. A transformação local, é portento, uma parte da globalização, quanto a extensão e do espaço" (GIDDENS, 1992: 32).
A globalização é um mecanismo complexo, que efetua e determina transformações de ordem política, social, econômica, cultural, etc, configurando um novo paradigma técnico-econômico. Esse novo padrão tecnológico e produtivo, é centrado nas mudanças tecnológicas de informação e comunicação, que "anulam" o espaço por meio do tempo e do trabalho. (HARVEY, 1993).
As mudanças causadas pela globalização, se fazem acompanhar da emergência de "novas formas espaciais" e de uma "nova lógica espacial", onde o "espaço dos fluxos" tende a sobrepor-se ao "espaço dos lugares". Por outro lado, a partir do potencial integrativo do novo padrão tecnológico, o local redefine-se, ganhando em densidade informacional e técnica, no âmbito das redes que se estabelecem em escala global. (...) A valorização da diferenciação espacial condicionada, em grande medida por diferentes capacidades de oferecer competitividade aos empreendimentos, rentabilidades e investimentos, traduzindo, ao final, diferentes vantagens locacionais e expressando distintos níveis de produtividade geográfica ou espacial. Dessa modo, conduz o trabalhadores a deslocarem-se para regiões, onde as vantagens locacionias se impõem. (CASTELLS, 1989).
A globalização avança através não só da incorporação extensiva de novos espaços, como sobretudo, pela valorização seletiva das diferenças. (BECKER, 1991)

"(...) as deficiências e insuficiências do fordismo salientaram-se particularmente no quadro do primeiro choque do petróleo (1973) e da recessão cíclica de 1973-1975. Simultaneamente, acentava-se as dificuldades fiscais do intervencionismo estatal keynesiano, e do Estado do bem-estar-social. Com aceleração do processo inflacionário, evidenciava os tropeços do regime fordista-keneysiano, no momento em que a acumulação do capital e o crescimento das forças produtivas, tocavam os limites cíclicos da economia capitalista. Por fim, a introdução dos microprocessadores no interior da produção, intensificada na década de 1980, tornou mais evidente a inadequação do regime fordista às inovações tecnológicas e, em especial a automação eletrônica. (...)" (GORENDER, 1997: 314).

Com a crise do modelo de produção fordista, surgem novas rotas de mobilidade do capital, de empreendimentos e operários. São lideradas pela relocalização das atividades produtivas, dimensionadas pela alta tecnologia.

"(...) As tecnologias de comunicação avançadas, encorajam o aparecimento de novas atividades de produção especializada, as quais freqüentemente agrupam-se no espaço geográfico. (...) No regime da produção flexível, um novo conjunto de regiões industriais ganham projeção, caracterizando um processo de re-aglomeração da produção, enquanto algumas das áreas mais antigas são remodeladas e seletivamente re-industrializadas, estabelecendo-se assim, uma dinâmica de "desintegração" e "restruturação" ou "reconstrução" espacial." (STOPER & SCOTT, 1989 apud ALBAGLI, 1999).

A reprodução do capital no Estado de São Paulo ocorreu de forma que apenas tangenciou o padrão acima mencionado, dado que desenvolvimento tecnológico ampliou consideravelmente entre os países desenvolvidos. Quanto aos países em desenvolvimento, as mudanças programadas solicitam grandes investimentos em pesquisas. Estas somente seriam viabilizadas para os países desenvolvidos e empresas multinacionais. A concorrência os cartéis também impele à busca em inovações tecnológicas. Isso, por sua vez, torna mais difícil eliminar as distâncias econômicas entre os países desenvolvidos e os países em desenvolvimento, como o Brasil. A dinâmica da "desintegração" e "reestruturação" do espaço geográfico, se instalaram de acordo com os interesses econômicos de alguns setores, pelos novos arranjos econômicos, e não há uma política favorável à mão de obra excedente. Esta sendo obrigada a se deslocar para outras áreas, em busca de uma condição de vida melhor.

Segundo Castells,

> *"A nova lógica do espaço geográfico, instalado pelo paradigma técno-econômico emergente, assenta-se, sobre três principais tendências, a saber a) a concentração e centralização das decisões de caráter estratégico, b)a descentralização do gerenciamento organizacional, c)as inter-relações espaciais possibilitadas pelos fluxos informacionais. Esses fluxos são, por sua vez, definidos pela lógica hierárquica das estruturas de poder e pelos limites colocados pela infra-estrutura de informação e comunicação disponíveis."*(CASTELLS,1989 apud ALBAGLI, 1999).

No cenário acima São Paulo destacou-se enfatizando por um lado, um Estado com significativas mudanças políticas e estruturais na rede produtiva, e de outro, por maior seletividade geográfica da produção industrial, determinada por uma outra dinâmica dos sistemas de transportes não somente logístico, bem como de usuários.

Isso resultou um novo quadro sócio-econômico, produto da crise das empresas vinculadas direta ou indiretamente às indústrias automotivas. Também téxteis, máquinas, embalagens, etc, contribuíram para a desativação de bairros operários (Moóca, Belém, Brás, Ipiranga, Interlagos, Santo Amaro, etc) com os novos arranjos industriais. Muitas famílias foram obrigadas a deslocarem-se para outros bairros ou municípios, constituindo assim, novos agrupamentos sociais. Os antigos ambientes não apresentaram cenários de finalização, mas sim, de transformação, dado que os novos habitantes tiveram a dinâmica das suas relações o mercado produtivo alteradas.

As paisagens e espaços urbanos ficam impregnadas nos conteúdos existenciais e de memória dos habitantes dos antigos locis, pois guardam e expressam sentimentos de existir, de pertencer a um espaço urbano que ajudaram a construir. Ou seja, revelam o espaço de mobilidade e participação social.

> *"Os lugares, enquanto espaços urbanos, não são apenas o espaço, físico, onde os homens se relacionam entre si e com a natureza para garantir sua sobrevivência material, mas também, de transformações social, política, econômica, cultural, geográfica, etc. Tais relações e transformações, são medidas pelo desenvolvimento da técnica, da ciência e tecnologia, e têm como resultado a transformação do meio natural. No decorrer da história, as ações dos homens, as interações e encontros sociais que se desenrolam nestes locais propiciam o surgimento de pontos de concentração e encontro de condições gerais e particulares que marcam e caracterizam estes locais como único e singular." (SANTOS, 1994: 21).*

Os bairros do município de São Paulo apresentam diversidades, estas configuradas por tipos de residências, as lojas, cemitérios, templos religiosos, confeitarias, mercearias, escolas, cinemas, supermercados, pontos de ônibus, terrenos baldios, ruas sem saída, etc. Esta fisionomia dos bairros é mapeada por seus habitantes. A compreensão desta fisionomia conduz a entender a formação do espaço urbano, e conseqüentemente, a mapear os itinerários de ônibus como fatos da criação humana.

O ônibus durante os percursos pontua as paisagens e edifícios, praças, avenidas, mobilizações políticas, etc que ficam registrados na memória dos usuários, fazendo parte do seus vivido, como podemos ler nas entrevista a seguir:

Entrevista *– Prof. Dr. André Milton Paolillo – (área de atuação: Patrimônio histórico, turismo e transportes públicos) – Julho 2007*

Entrevistadora: O senhor reside no bairro (Santo Amaro) há muitos anos. Fale um pouco sobre o bairro, e o itinerários de transportes que serve Santo Amaro e a zona sul.

Prof. André: O Guia Levi (foi o primeiro guia de ruas de São Paulo, fundado em 1898) e o da Mapograf de 1960, relacionam tanto as linhas de ônibus urbanas da cidade de São Paulo, quanto as linhas metropolitanas, não fazendo uma distinção mais clara.

Já o guia Mapograf de 1973, abre um espaço para as linhas dos ônibus para a periferia. Neste caso, para a periferia dos municípios da grande São Paulo.

Há uma linha de ônibus urbano da cidade de São Paulo, que foi bastante significativa para mim. Ela foi: a do engenheiro Marsilac a Santo Amaro. No século XIX, Santo Amaro era considerado município. Recebeu um contingente de imigrantes alemães, que ali se instalaram, na região de Parelheiros.

Na época, Parelheiros era considerada uma área, após a transposição do rio Pinheiros. Hoje é considerada um subdistrito do município de São Paulo, juntamente com a Capela do Socorro. Parelheiros é composto por: Embura, Engenheiro Marsilac, Colônia Paulista, Barragem e Evangelista de Souza.

Entre 1824 – 1830, o governo imperial, encaminhou colonos alemães para as terras devolutas de Santo Amaro. Eles fizeram assentamento no sul de Santo Amaro, até a Serra do Mar. Até aproximadamente 1830, estes colonos receberam auxílio do governo, porém, após 1830, o auxílio foi extinto. E eles tiveram que se manter por conta própria. Alguns foram

trabalhar na agricultura, outros no comércio. Esses colonos alemães tinham prestígio. Eram chamados no centro (município de São Amaro) de "botinas amarelas", porque usavam botas. E como vinham da roça, as botas estavam sujas de barro, e dessa forma receberam o apelido de "botas amarelas".

Aproximadamente em 1913, os bondes elétricos chegaram em Santo Amaro, partindo da Praça da Sé. Os alemães usavam como transportes carroças puxadas por animais (cavalos ou bois). Ou seja, as parelhas de animais é que deram origem ao nome da estrada e do bairro, Parelheiros.

Com a estrada de ferro Sorocabana inaugurada em 1875, e no final dos anos de 1920 e início de 1930, inaugurou-se o ramal de Mairinque a Santos. Visava acabar com o monopólio dos ingleses. Esse trecho atravessa a Serra do Mar, e no município de São Paulo, a região de Parelheiros e de Colônia Paulista, justamente, a área em que se encontravam os colonos alemães.

No bairro de Embura (no município de Santo Amaro), foi construída uma estação de trem. Esta mais tarde, recebeu o nome de engenheiro Marsilac. Neste núcleo urbano, já existiam linhas de ônibus engenheiro Marsilac a Santo Amaro desde aproximadamente o início dos anos de 1940. Ela atendia os colonos alemães e os caboclos da região (Santo Amaro, Interlagos, Bairro de São José).

Em 1935, o município de Santo Amaro sofreu uma intervenção estadual e passou a fazer parte do município de São Paulo, deixando de ser município. Passou a ser bairro.

No período de construção do ramal da Sorocabana, no ramal de Mairinque à Santos, final dos anos de 1920, começa a operar um serviço de transporte coletivo: a jardineira (o antigo ônibus). Estes, além de transportar os moradores locais, também levava os trabalhadores da ferrovia. Assim, se instalava uma das mais antigas linhas de ônibus rurais do município de São Paulo.

Com a criação e operação a CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos, em 1947, a linha Embura à Santo Amaro, passou a se chamar Engenheiro Marsilac. Foi em homenagem a um dos construtores desse ramal ferroviário (Mairinque à Santos). Esta linha tinha sua base na garagem de Santo Amaro da CMTC.

Com a criação de outras linhas de ônibus no Município de São Paulo, as linhas receberam uma numeração, em ordem crescente, considerando-se a data de sua inauguração.

A numeração das linhas urbanas de São Paulo, era iniciada com as linhas de ônibus centrais, exemplo: 1 circular, 2 e 3 avenidas, 5 e 6 estações, 4 e 8 irradiação, 10 norte-sul, 11 Vila Mariana, 12 Jabaquara, e assim por diante. Era de acordo com o crescimento de São Paulo. Esse tipo de numeração também era registrado no Guia Levi (ruas de São Paulo) de 1960.

Em 1970, houve a restruturação dos transportes coletivos do município de São Paulo. No projeto, divide-se a cidade de São Paulo em regiões. Santo Amaro pertencia à região sul, e recebeu o número 06 e a linha Marsilac, o número 663.

Em 1975, com o projeto pró-uso, esse sistema tornou-se mais sofisticado.

Entrevistadora: Dê um exemplo.

Prof. André: Linha radial – Liga um bairro ao centro.

2191 (Há quatro algarismo, lendo da direita para esquerda).

2 – 1 a 9: indica o corredor através do qual a linha sai do centro.

1 – 1 a 6: na ordem crescente, indica as saídas do corredor.

91 – 00 a 99: indica a linha, neste exemplo: Shopping Aricanduva – Terminal D. Pedro II

Linha Radial Regional – Liga dois bairros da mesma região.

6047 (Há quatro algarismo, lendo da direita para esquerda).

6 – 1 a 9: Indica a região atendida.

0 – Não integra ao metrô; 7 – integra ao metrô.

47 – 00 a 99: indica a linha, aqui: Jd. Lídia – Santo Amaro

Linha Diametral – Liga duas regiões atravessando o centro.

701A (Há três algarismo e uma letra, lendo da direita para esquerda).

7 – 1 a 9: indica a região onde fica um ponto final.

0 – Indica a linha final.

1 – 1 a 9: indica a região onde fica o outro ponto final.

A – A a Z: indica a linha, esta: Vila Madalena – Pq. Edu Chaves.

Linha Inter-regional – Liga duas regiões sem atravessar o centro.

637P (Há três algarismo e uma letra, lendo da direita para esquerda).

6 – 1 a 9: indica a região onde fica o ponto final.
3 – 1 a 6: não integra ao metrô.
7 – integra ao metrô.
7 – 1 a 9 indica a região onde fica o ponto final
P – A a Z: indica a linha, esta linha: Pq. América – Pinheiros.

Assim, em 1975 como o projeto pró-uso a linha 663/ Santo Amaro – Engenheiro Marsilac passou a ser 6088. Tal alteração só passou a constar no Guia Levi em 1979.

Na década de 1980, o investimento em transportes públicos, foi reduzido. Houve iniciativas em tróleibus (ônibus elétrico); este, porém, foi desativado logo.

Em 2003, com a implantação do projeto interligado, outros corredores seletivos de transportes coletivos foram inaugurados. Foi o caso do corredor: Santo Amaro – Parelheiros, que tem no trecho os terminais Grajaú e Varginha.

Mas uma vez, a linha 6088/ Santo Amaro – Engenheiro Marsilac, passou a ser 6201/ Terminal Varginha – Engenheiro Marsilac, ao fazer parte do Terminal Varginha. Hoje é uma linha alimentadora de usuários de transportes coletivos, que sai de um dos últimos bairros rurais de São Paulo, para o Terminal de Varginha. O bilhete único permite fazer integração com as seguintes linhas:

6913 – Terminal Varginha – Terminal Bandeira.
6960 – Terminal Varginha – Terminal Santo Amaro.
6000 – Terminal Parelheiros – Terminal Jabaquara.
695X – Metrô Jabaquara -Terminal Varginha.
695Y – Metrô Praça Árvore – terminal Parelheiros.

Enfim, diante de todos os investimentos em transportes públicos, este continua oferecendo um serviço de qualidade ruim, e não atendendo à demanda. Mesmo com as atuais cooperativas hoje transportando 41% do usuários de transporte coletivo por ônibus.

Na década de 1970, Santo Amaro realizou um plebiscito para emancipar-se foi derrotada a proposta. Com isso perdeu-se a primeira linha de metrô que iria substituir o Bonde 101 (linha Santo Amaro – Praça João Mendes) que foi desativado em 1966. Isto com a promessa de implantação em seu leito da primeira linha de metrô que foi contudo, desviada para o Bairro do Jabaquara. Santo Amaro espera até hoje o prolongamento da linha 5 (lilas) Capão Redondo – Largo 13 de maio para a região da Vila Mariana. Esta deverá estender-se até a estação chácara Klabin. (*Fim da Entrevista).*

Os usuários de ônibus, fornecem pois, um rico material (textos orais) para mapear-se os itinerários de ônibus de alguns bairros do município de São Paulo, das décadas de 1960, 1970 e 1980. Favorece para se compreender a construção e desenvolvimento do espaço urbano. Após quatro décadas, as trajetórias dos ônibus mudaram: algumas foram desativadas, outras permaneceram, e novas surgiram em função da mobilidade e necessidade do usuário, estes em busca de postos de trabalho. Daí guardam-se diferentes paisagens em sua memória.

A mobilidade e as necessidades dos usuários de ônibus somente foram melhor contempladas pelas empresas de transporte público, cujas linhas apresentavam-se lucrativas, quando não, a CMTC operava na ausência de oferta de ônibus.

O serviço de transporte urbano coletivo interferiu decididamente no cotidiano da população ao definir as alternativas de deslocamento que os cidadãos tinham a sua disponibilidade. Moldaram as manifestações de que eles puderam participar e os locais onde poderiam ir (trabalho, escola, residência, lazer).

A demanda por deslocamentos numa região[57] e a competição entre as empresas de transporte públicas e privadas, expressa os recursos disponíveis aos usuários. Esse indicador assinala a dinâmica da produção de mercadorias e de pessoas no espaço geográfico. Daí a necessidade de equacionar demanda e oferta de transporte e produtos.

[57] Segundo CORREA, HARVEY, LIPIETZ, JOHN URRY, entre outros intelectuais, endossam a teoria marxista, no que diz respeito ao conceito região, a saber: é analisado principalmente a partir das relações de produção entendendo a região como " a organização espacial dos processos sociais, associados ao modo de produção capitalista e partindo do suposto de que, existe uma regionalização da divisão social do trabalho, do processo de acumulção capitalista, da reprodução da força de trabalho e dos processos políticos e ideológicos. (apud ALBAGLI, 1999: 04).De acordo com CARLOS, Ana F. (1996) e BENKO (1996), analisam o conceito a partir das vantagens comparativas de uma região sobre a outro, como sendo o produto de sua inserção em uma estrutura mais ampla ou, em outros termos, como sendo resultado da sua posição na divisão espacial e internacional do trabalho, condição essa, produzida artificialmente. (apud ALBAGLI, 1999: 05).

Com os novos arranjos industriais o município de São Paulo dinamizou o centro financeiro, de negócios e comércio. Houve despersonalização do espaço urbano, quando os bairros operários (Lapa, Ipiranga, Santo Amaro, Interlagos, Brás, Belém, Moóca, etc) foram desativados para dar lugar a centros comerciais, habitações empobrecidas, estações de metrô, avenidas, etc. Com o deslocamento de seus habitantes para outros bairros e/ou municípios, se fez necessário a (re)construção de outro espaço urbano. Ou seja, houve a reinvenção do local à medida em que ocorreu a diferenciação entre tais lugares. Nesse contexto, a memória viu-se em constante construção e reelaborção aberta à dialética da lembrança e do esquecimento. Nesta operação, a memória se apresenta em mudança, daí a necessidade de preservação dos itinerários de vida e de ônibus. Favorece para reconstruir a história de um percurso em um dado período, como registro documental, desde a memória geracional em que se encontrava.

O espaço urbano com seus arruamentos se constitui em uma área de representações seletivas. Durante as trajetórias, percursos dos usuários de transporte público por ônibus, as paisagens vão sendo registradas de acordo com os significados objetivos e subjetivos que determinados monumentos, edifícios públicos e privados, praças, cemitérios, avenidas, pontos de ônibus, instituições de ensino, etc configuram-se na memória dos itinerantes. A relação entre os usuários e arredores, conduz a uma seqüência de recordações, lembranças e reminiscências das experiências vividas que produzem contextos históricos e políticos específicos e próprios.

A cidade, para cada usuários de ônibus apresenta imagens mentais impregnadas de significados, valores e representações. Eles vão se formando ao longo dos deslocamentos origem-destino. Tais imagens, quando afloram por meio das narrativas orais, conduzem o leitor-ouvinte a visualizar o espaço urbano de sua época. Neste contexto, o “velho” não de opõe ao “novo”, no instante em que a sedução pelo “novo” é padronizada, descaracterizando e/ou despersonalizando pela mudança os bairros.

Os usuários possuem uma cartografia mental, cujo ponto de partida é a residência. Desse marco, os arredores e arruamento dos bairros vão sendo percorridos e pontuando lugares, edifícios e monumentos significativos. Estes, também são lembrados como: perigosos, divertidos, esquisitos, etc, adjetivos que hoje adquiriram outros sentidos, já não fazem parte do mesmo lugar, quando se habita por fim outro local.

Segundo (Nora, 1993), o deslocamento de famílias ou indivíduos para outro espaço urbano pode conduzir ao fim de uma tradição de memória. Desta, o tempo do lugar é esse momento onde desaparece o fator humano, político, econômico, cultural, etc que nós vivíamos na intimidade do lugar, para só viver às vezes, sob os registros dos arquivos.

O espaço urbano se transforma em curto prazo, dado que a cada instante, se constrói ou se demole uma casa comercial, edifícios, residências, etc. Dá-se isso diante da exigência da reprodução do capital. Em virtude dessa transformação, quando se buscam as lembranças de atores sociais, o espaço urbano é reconstruído de uma forma peculiar. O olhar faz um outro recorte. A memória seleciona lugares representativos, cujas dimensões temporais (presente, passado futuro) se tornam, de um lado, atemporais (não é o tempo do relógio). Por outro, o tempo social permite situar-se em um período determinado.

A modernidade por meio da cultura de massificação do consumo e da aceleração do tempo (tempo é dinheiro) busca padronizar as idéias e os comportamentos dos indivíduos e do coletivo. Esse processo pode causar um sentimento de perda da memória coletiva e talvez individual. O senso comum e os flashes de informações, aplainam os particularismos e a diferenciação, incorporando-as como "naturais". O que deve ser vivido é o presente. Diante desse quadro, se faz necessário resgatar os itinerários da memória, para cogitar os rumos das viagens (origem-destino). Caso contrário, produzir-se-ão memórias sem representatividades.

> *"Para encontrar o bairro antigo, no labirinto das novas ruas que pouco a pouco circundam e transformam casas, edifícios, monumentos, etc (...) não se recua do presente para o passado, mas em sentido inverso e de modo contínuo, pois, as demolições, as mudanças nos traçados das ruas, as novas construções, etc, modificaram progressivamente, a configuração do espaço urbano. Mas para reencontrar caminhos e monumentos antigos, conservados, ou desaparecidos, guiamo-nos pela planta do bairro antigo, transportamo-nos em pensamento, até lá, o que é sempre possível, aqueles que ali viveram, antes que se tivessem ampliado, demolido e reconstruído os velhos quarteirões, e para quem esses muros ainda de pé, essas fachadas de outras décadas, esses trechos de ruas, guardam suas significação e representação de outrora". (HALBWACHS, 1990: 126 e 127).*

Há bairros que adquirem características de muitos lugares, registrando a marca de diferentes culturas. Há também, bairros que se caracterizam por apresentarem tradições típicas de outras terras, personalizando-se. É nas cidades grandes, por exemplo, São Paulo, onde se localizam diferentes classes, entre elas, a camada média baixa, e as categorias de trabalhadores, famílias, elementos das mais diversas etnias e migrantes. Nela se encontram desempregados, sub-empregados e na economia informal, sobrevivendo na "cidade globalizada". Aqueles que não conseguiram se adaptar à cidade globalizada, usuários de transportes públicos por ônibus, por exemplo, tiveram que se deslocar para outros bairros ou municípios. Buscam-se adaptar aos novos "padrões" de consumo e a características do novo

lugar. Este, por sua vez, na maioria das situações, não integra o circuito financeiro globalizado e conseqüentemente a dinâmica de nova produção do espaço urbano. Em outros termos, ao se instalarem a desconcentração e a descentralização das operações produtivas, estas, associadas à concentração e centralização da propriedade e do poder de decisão, excluem os trabalhadores pouco qualificados. Eles são obrigados a procurar outras fontes de sobrevivência e paralelamente outros itinerários de vida e de ônibus.

> *"(...) com a globalização, se instalou a glocalização, ou seja a combinação da globalização com a formação de centros locais. Em conformidade com as empresas em rede, que procuram ter os fornecedores geograficamente mais próximos (....) assim, desativando algumas categorias profissionais." (GORENDER, 1997: 336).*

O Município de São Paulo foi invadido pela *glocalização*. Contudo, nem todas as vantagens econômicas desse mecanismo de reprodução do capital, operam em favor de todas as classes sociais. Marginalizada foi ou é a classe trabalhadora no que diz respeito: salário, emprego, qualidade de vida e infra-estrutura. Nesta, destaca-se o transporte público. Os usuários de ônibus tiveram que se adaptar aos novos itinerários (mapeamento das linhas de ônibus) em função dos novos arranjos industriais.

Mapear as linhas de ônibus (itinerários) do município de São Paulo, significa também decifrar os aspectos sócio-econômicos, por meio das práticas sociais dos seus habitantes no espaço urbano. Neste movimento, as relações de poder, movidas pelas ideologias do modo de produção capitalista, hierarquizam cada vez mais as categorias sociais. Evidencia na distribuição desigual das funções de produtividade e de consumo.

O status da cidade assim, marca a configuração de seu espaço urbano e do processo de reestruturação hierárquica urbana. Tal pode ser explicado pela nova divisão e organização do trabalho, com acirrada competição industrial e profissional. Na esteira desses acontecimentos, a matéria prima desse processo o trabalhador, também assumiu outro status, ao não se perceber mais como centro geométrico de um lugar. Suas dimensões espaciais (geográfica, urbana e psíquica) se fizeram outras. Os modos de uso dos lugares os referenciais e a identificação tornaram-se outros. Posto que o espaço urbano fosse conjugado com o privado, constituiu a realização de uma condição humana, principalmente, edificada na atividade do labor. Tal relação torna-se outra, quando o labor adquire espectro somente de sobrevivência, e as relações sociais, simplesmente se expressão como oferta e demanda.

Capítulo 4

Expansão dos perímetros concêntricos e dos itinerários de ônibus: Uma leitura dos Guias de Ruas do Município de São Paulo.

> *O desenvolvimento das forças produtivas produz mudanças constantes e, com essas, a modificação do espaço urbano. Essas mudanças são hoje cada vez mais rápidas e profundas, gerando novas formas de configuração espacial, novo ritmo de vida, novo relacionamento entre as pessoas, novos valores e alternativas de deslocamentos. (CARLOS, Ana Fani A. 1997: 69).*

O plano de melhoramento da ruas do Município de São Paulo era alçada da Prefeitura Municipal de São Paulo. Aquele determinava a diretriz da formação do crescimento do espaço urbano, de acordo com uma configuração concêntrica (sucessões de anéis com escala diferenciada de urbanidade) dividindo o território em perímetros central, urbano, suburbano e rural a partir de um levantamento do cadastro e topografia do perímetros.

O centro da cidade era o referencial urbano. Por décadas a identificação simbólica da cidade era sinônimo de dois fatores principais: (a) de comodidade, dada a infra-estrutura moderna, principalmente no que dizia respeito a higiene. Ou seja, bairros higiênicos eram o que se situavam no centro e (b) um mercado de trabalho dinâmico com pontos de venda e compra de produtos manufaturados e industrializados. Além de ampla oferta de serviços, era também passagem obrigatória para centenas de trabalhadores que se deslocavam de suas residências para o trabalho e vise-versa.

O perímetro urbano, segundo Simoni[58],

[58] SIMONI, Lúcia Noemia. *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano do Município de São Paulo: 1840 – 1930*. Tese de Doutorado – FAU/USP – São Paulo, 2002.pag. 216 a 218.

(...) então abrigava a porção de maior interesse imobiliário, anteriormente franquiada e inclusive com isenção de impostos municipais. Não se tratava de uma proibição à construção de novas moradias de baixo custo, denominadas "habitações coletivas" mas de abolir o tipo de implantação e aproveitamento de terrenos que implicava na abertura de vias de acesso às fileiras de casas e que proliferava na área mais consolidada da cidade. As vilas operárias, por sua vez, era toleradas, desde que construídas nas proximidades de fábricas com mais de 50 operários. No perímetro urbano o aumento da densidade de ocupação não mais ocorria através da subdivisão de terrenos com acesso por vias públicas.

(...) Quanto ao perímetro suburbano, cujos limites alcança: do Belemzínho, Perdizes, Higienópolis e no arruamento ainda em projeto do Jardim América, dentre outros. A maior porção de vazios situa-se ao longo do Tiête, e também chamam a atenção a atenção as terras desocupadas adjacentes do ribeirão do Pacaembú, no Bexiga, no Paraíso, Cambucy e Aclimação, a várzea do Tamanduatei, no Hipódromo e no Tatuapé. Tais áreas contém arruamentos mais recentes. A edificações é esparsa ou grande parte das ruas encontra-se sem demarcação ou delimitadas por cercas. (...) O perímetro rural consistia da maior parte do território municipal. É onde se localizavam diversos arruamentos de grande extensão, tais como, Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Ipiranga, Vila Deodoro, Saúde, Vila Clementino, Vila Mariana, Pompéia, Água Branca, Lapa e Vila Leopoldina, Vila Tietê. (...).

O cenário descritos nos parágrafos acima se fez presente na primeira metade do século XX, todavia, algumas áreas somente adquiriram o estatuto de bairros urbanizados somente ao longo da segunda metade do século XX graças a expansão do mercado de trabalho favorecido pela instalação de indústrias e novos comércios.

Desse modo, as plantas de arruamento e viação pública foram reconfiguradas e com elas os itinerários de ônibus e de seus usuários principalmente a partir da década de 60, como pode ser lido, por exemplo no Guia de Ruas Levi referente a linha Penha-Lapa.

Observa-se que em 1979, havia três linhas Penha-Lapa, a saber:

208 A – Penha-Lapa (via Radial Leste).
208 C – Penha-Lapa (via Avenida Celso Garcia).
278 A – Penha-Lapa (M), cujo percurso era semelhante ao da linha 986 de 1977.

Guia de Ruas Levi				
1960	***1973***	***1977***	***1979***	***1982***
Itinerário dos Bondes Linha 60. Pça 8 Setembro com Rua Bresser, Rua Silva teles, Rua Maria Marcolina, Rua Oriente Médio, Rua Andrade, Rua São Caetano, Pça da Luz, Rua Maua, Rua Duque de Caxias, Rua Barão de Piracicaba, Rua Rib. Silva, Rua Ed. Prado, Rua Barra Funda, Rua Lopes Oliveira, Rua General Olímpio da Silveira, Av. Fco Matarazzo, Rua Carlos Vicari, Rua Guaicurus, Rua Cinc. Pomponet, Rua 12 de Outubro.	***Penha- Lapa Linha 987*** ***Ida:*** Rua Cap. Avelino Carneiro, Rua Henrique S. Queiroz, Pça Ben. Camargo, Rua Aricanduva, Av. Celso Garcia. Rua Rangel pestana, Rua do Gasômetro, Rua mercúrio, Rua Senador Queiroz, Pça. Alfredo Isa, Rua Timbiras, Av. São João, Rua Marechal Deodoro, Av. Gen. Olímpio da Silveira, Rua Cardoso de Almeida, Rua Turiaçu, Rua Caraíbas, Rua Venâncio Aires, Rua Coriolano, Rua Crasso, Rua Faustolo, Rua Catão, Rua Guaicurus, Rua Cons. Moreschi, Rua Jonh Harrison, Rua Dom. Rodrigues, Rua Clem. Alvares, Rua Sheton. ***Volta:*** Rua N. Sra da Lapa, Rua Mont. Melo, Rua Barão Jundiaí, Rua Clélia, Rua Fco. Matarazzo, Rua Card. Almeida, Rua Gen. O. Oliveira, Rua das Palmeiras, Rua Sebastião Pereira, Rua do Arouche, Rua Barão Itapetininga, Viaduto do Chá, Rua Líbero Badaró, Lg. São Fco., Rua B. Constant, Rua Quintino Bocaiuva, Pça João mendes, Pça Clovis, Rua R.Pestana, Av. C. Garcia, Rua Cel. Rodovalho, Rua Com. Cantinho, Rua Cap. Avel. Carneiro.	***Penha-Lapa Linha 986*** ***Ida:*** Rua Jaborandi, Amador Bueno da Veiga, Av. Penha de França, Rua Gabriel Mistral, Pe. Ben. Camargo, Rua Aricanduva, Av. Celso Garcia, rua Catumbi, Rua Jequitinhonha, Rua Coroa, Av. Cruzeiro do Sul, Estrada Tietê, Pe. Idelfonso, Av. Voluntário da Pátria, Rua Olavo Fontoura (Marg. Direita), Rua Ordem e Progresso, Rua Turiaçu, Rua Guaicurus, Rua Jonh Harrison, Rua G. Smith, Rua Clem. Alvares, Av. N. S. Da Lapa, Rua Monteiro de Melo, Rua Clélia, Rua Venâncio Aires, Rua Cayowa. ***Volta:*** Rua Ordem e Progresso (Marg. Esquerda), Av. Do Estado, Rua Pedro Vicente, Estrada Ponte pequena, Av. Cruzeiro do Sul (Marg. Esquerda), Rua Ariston Azevedo, Rua Marcos Arruda, Av. Celso Garcia, Rua Cor. Rodovalho, Av. Penha de França, Rua Caquito, Rua Maj. Rudge, rua Macauba, Rua Jaborandi.	***Penha-Lapa Linha 208 C*** ***Ida:*** Pça. Rui Barbosa, Av. Tarumã, Rua Odete, Rua S. Florêncio, Rua Faustino Paganini, rua Amador Bueno da Veiga, Rua Pe. Jõao, Rua Cerquilho, Av. Penha de França, Rua Rangel Pestana, Rua do Gasômetro, Rua Vasco da Gama, Rua Bittencourt Rodrigues, Rua 25 de Março, Rua Sen Queiroz, Av. Prestes Maia, Av. São João, Rua Gen. O.da Silveira, Rua Perdizes, Rua Ad. Pinto, Rua Lincon Albuquerque, Rua C. Espinheiro, Rua Min. De Godoy, Rua Turiaçu, Rua Pompéia, Rua V. Ayres, Rua Claudio, Pça Cornelia, Rua Guaicurus, Rua John Harrison, Rua C. Alvares, Rua Shelton. ***Volta:*** Pça da Repúblca, Rua Sete de Abril, Rua Xavier de Toledo, Rua Líbero Badaró, Rua B. Constant, Pça da Sé, Pça João Mendes, Rua R. Pestana, Av. Celso Garcia, et.	***Penha-Lapa Linha 208C (via Av.Celso Garcia).*** ***Ida:*** Pça Fco da Gama, Tarumã, Odete, Cruzeiro do Sul, Faustino Paganini, Pça Micaela Vieira, Pe João, Caquito, Av. Penha de França, Pça 8 de Setembro, Com. Cantinho, Cel. Rodovalho, Celso Garcia, Lgo Concórdia, Gasômetro, Pq. D.Pedro II, Rangel Pestana, Bittencourt Rodrigues, Rua 25 de Março, sem. Queiroz, Dona Fça de Souza, Av.Prestes Maia, Pça do Correio, Av.São João, Lgo Paissandú, Pça Julio Mesquita, Av. Gen. O. da Silveira, perdizes, lgo. Pe Péricles, Tagipurú, Adolfo Pinto, C.Espinheiro, Min. Godoy, Turiassu, Av.Pompéia, Venâncio Aires, Coriolano, Claudio, Pça.Cornelia, Guaicurus, Pça. Melvim Jones, Conr.Moreschi, J.Harrison, Dom.Morae, Clem.Alvares, Shelton. ***Volta:*** N.Sra.Lapa, Monteiro Melo, Faustolo, Crasso, Pça Cornelia, Cayowa, Traipu, Pça Marechal Deodoro, C.Crispiniano, Pça Ramos.Azevedo, Viaduto do Chá, Pça Patriarca, L.Badaró, Lgo. São Fco.,Benj. Constant, Pça. Sé, Rangel Pestana, Av. Celso Garcia, João Ribeiro, até Pça. Fco. Da Gama.

Como pode ser observado no quadro acima, paralelo ao espraiamento das ruas se fizeram presentes os itinerários. Ambos em função das necessidades criadas pela crescimento demográfico e da camada operária. Em outros termos, os arruamentos expandiram-se, não de acordo com o planejamento do Departamento de Obras e Viação da Prefeitura Município de São Paulo, mas sim em virtude das necessidades de moradias e postos de trabalho. Isso pode ser lido, por exemplo nas plantas de arruamentos dos Guias de Ruas que se seguem. Nelas, por exemplo, a zona leste. As ruas e as quadras são demarcadas de forma irregular, não obedecendo as normas técnicas (orientação da fixação de marcos no terreno para assinalar os níveis e alinhamentos que uma logradouro deve ter, para edificações no terreno, etc).

A execução das normas técnico impunha a demarcação das linhas divisórias entre as ruas e as quadras, cuja finalidade era a "perenidade" dos logradouros e a separação entre terrenos privados e públicos. Porém, essas normas não ocorriam nos bairros periféricos onde seus moradores abriam e (re)modelavam os arruamento de acordo a localização e o tipo de habitaram que era possível construir com salários de operário.

Por muitos anos os traçados (ruas, vielas, etc) das plantas de arruamentos ocultavam a extensão real da ocupação urbana dos bairros periféricos do município. Contudo, com a ocupação e expansão de tais bairros, comunidades se formavam, solicitando infra-estrutura. Assim ruas e bairros foram oficializadas e com eles determinadas linhas de ônibus que não tinham número e frota, somente alguns veículos. Dependendo do horário não completavam o percurso dado a distância, que muitas vezes atingia outros municípios. Por exemplo, no Guia Levi de 1973, pg. 334. Linha Água Podre: Itinerário – Rua Butantã, Av. Euzébio Matozzo, Av. Vital Brasil, Av. Corifeu de Azevedo Marques, Estrada de Cotia.

Os arruamentos e viação pública construídos longe do perímetro central e de áreas urbanizadas (com infra-estrutura) reconfigurou o espaço urbano e geográfico do município. Ambos caracterizando uma ocupação irregular (a não utilização de normas técnicas que define áreas de terras reservadas para vias, praças, edifícios, etc) do solo, expansão não centrífuga, abandono do traçado viário retilíneo e aglomerações urbanas fragmentadas, estas constituído quase guetos culturais.

4.1 – Espaço urbano e Transportes Públicos: registros de memórias dos itinerantes.

A cidade pode ser lida como um espaço de desordem e de ausência de lógica organizacional, ambos quando referidos ao crescimento desordenado de uma grande metrópole como São Paulo. Em outros termos, o desequilíbrio se faz presente à luta concreta entre os consumidores do ambiente construído, pela busca ao acesso a seus benefícios e necessidades, e por ações concretas de empreendedores privados e do mercado de transporte público.

Diante desse cenário, a rotina é um instrumento de localização no caos urbano, no que diz respeito ao partir de um ponto e chegar a outro (origem/destino). Como expressão dela se pode utilizar o Guia de Ruas de São Paulo.

O Guia de Ruas apresenta entre outros dados e informações, um mapa de arruamento da Grande São Paulo. Há tabelas e horários das partidas e chegadas dos bondes, ônibus e trens. O Guia de Ruas não era apenas um meio para atingir uma necessidade de localização e deslocamento. É também um auxiliar do cidadão para conhecer a cidade em que habita e perceber sua organização dentro do caótico.

As ações de localização e deslocamento no espaço urbano adquiriram outra dimensão no momento em que se fizeram presentes o crescimento e o adensamento populacional. Decorreram das necessidades de novos postos de trabalho exigindo desse modo, a construção de áreas residenciais, de lazer, educação, instituições públicas e privadas, etc. A configuração nova desse cenário foi condicionada por meio de redes viárias e de transporte público. Ambos foram determinantes para que ocorresse a expansão do centro da cidade e da periferia do município de São Paulo criando dessa forma, outra área urbana.

Para viabilizar a mobilidade do cidadão nessas redes, um dos instrumentos usados é o chamado Guia de Ruas de São Paulo. Este apresenta uma série de dados e informações. Ou seja, é um roteiro de como se deslocar na tessitura viária da cidade, como pode se verificar nas plantas de arruamentos nas páginas 151 e 152 do Guia de Ruas de São Paulo[59].

---

[59] Guia de Ruas de São Paulo.
Quadro Rodas
ISSN 01044990
Edição 2003, Editora Abril S/A
paginas. 6,7, 56, 57

Antes de se chegar a uma elaboração de um Guia Levi de Ruas sofisticado, como os indicados nas plantas de arruamentos nas páginas 151 e 152 do Guia de Ruas de São Paulo/Quadro Rodas/2003, e principalmente os dados referentes às plantas de arruamentos, foram efetuados levantamentos dos logradouros antigos e novos. Tais levantamentos foram realizados com os auxílios de várias disciplinas como: cartografia, urbanismo, geografia econômica, história etc. Aí se fizeram necessários anos de trabalho.

Na elaboração e compilação de dados de um planta de arruamento, apresentam-se funções coordenadas. Estas, por meio de ícones coloridos e outros sinais gráficos como as palavras, entre outras, apresentam um padrão universal de reconhecimento para leituras. Atribui a fisionomia do arruamento da *cidade moderna*. Contudo, este *moderno* deve ser lido com cautela, uma vez que o modelo de mapeamento das ruas do município de São Paulo teve como referencial os mapas de arruamento das cidades medievais européias. Ali, a localização era assinalada principalmente por edifícios públicos ou privados. Já existiam transportes de mercadorias e pessoas, executados por tração animal. O deslocamento origem-destino, então, não apresentavam pontos, paradas e terminais uma vez que a rede comercial e financeira estava em formação.

Um dos elementos funda mentais dos mapas de arruamentos modernos é a presença de uma escala. Ela permite determinar as dimensões reais aproximadas dos objetos cartografados e medir distâncias, da carta para o terreno.

A cartografia e a técnica cartográfica foram apropriadas e auxiliaram ao longo do tempo a elaboração dos diversos tipos de mapas, entre eles, o de arruamento. Este representa em miniatura a malha viária. Vê-se aí conjugada a rede de transportes pública e privada, constituindo dessa forma, um mapa de cidade, em escala menor, a visualização do espaço urbano, com suas áreas de lazer, espaço públicos, rodovias, avenidas, etc.

Ao longo das décadas, os mapas se modernizaram entre eles, o de arruamento. Este tem se sofisticado utilizando códigos e símbolos convencionais e tratamento de contornos (linhas e cores). Os sinais ajudam o usuário a localizar rios, picos, áreas verdes, mananciais, represas e outros acidentes geográficos. As variações de cores e de fundos (áreas verdes, aqüíferas, etc), ora densa, ora suave e oscilações de matizes de sombras, representam recursos pictóricos importantes. Vão informar o usuário do Guia de Ruas como está configurado o espaço urbano em que o itinerante habita ou irá se deslocar. Estes recursos somente se fazem presentes no Guia de Ruas da Cidade de São Paulo (Guia de Ruas Levi), desde o final dos anos 1970. Até então, havia desenhos rudimentares, com traçados em branco e preto, arestas e poucas curvas, configurando um mapa pouco didático. Sua leitura era auxiliada pela

linguagem escrita, com poucos signos pictóricos. Isto ao contrários do mapa de arruamento atual, cujas as imagens são digitais e coloridas e quase substituem a linguagem escrita.

Pode-se observar nas plantas de arruamentos na página 153 no mapa de arruamento do Guia Levi[60] de 1960, a formatação anteriormente referida.

Com o desenvolvimento urbanístico ocorreu um aperfeiçoamento na qualidade do Guia de Ruas da Grande São Paulo. Passou a apresentar tabelas com itinerários de bondes, ônibus, trens, localização de estações ferroviárias, horários, ônibus, etc, que partem para áreas denominadas periféricas. Tais bairros, que após os anos 80, tornaram-se bairros de camadas médias, hoje fazendo parte de uma zona intermediária. Isso graças à ampliação da rede itinerária de transportes públicos e ao uso do automóvel. A compra deste era favorecida pela redução do preço e financiamentos em vários meses.

O Guia de Ruas de um município é um registro que mapeia a expansão do espaço urbano de uma cidade. Por exemplo, o Guia de Ruas Levi[61] fundado em 1898, quando comparado com as edições posteriores ao longo de ¾ do século XX, verifica-se que adquiriu outros padrões, com outros modelos de configuração e formatação. Deu-se isso em função do crescimento e adensamento populacional da Grande São Paulo. Este fato implicou a abertura de novos logradouros e a expansão da malha viária e de rede de itinerários para o transporte coletivo.

Pode-se verificar nas plantas de arruamentos, nas páginas 154 e 155 do Guia de Ruas Levi de 1982[62] e na página 151, no Guia de Ruas de São Paulo/Quadro Rodas[63] de 2003.

---

60 GUIA LEVI. - 1960 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Diretor responsável – Jaci Vieira
Praça da Sé, 170, 3º. Andar – sala 27 – Tel. 33-1897, Caixa Postal, 355 – São Paulo.
Número Avulso: Cr.$ 50,00 – assinatura anual Cr.$ 500,00, pg. 321.

61 GUIA LEVI Ltda. - 1960 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Diretor responsável – Jaci Vieira
Praça da Sé, 170, 3º. Andar – sala 27 – Tel. 33-1897, Caixa Postal, 355 – São Paulo.
Número Avulso: Cr.$ 50,00 – assinatura anual Cr.$ 500,00

62 GUIA LEVI Ltda - 1982 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Rua Toledo Barbosa, 733 – Tel. 928212 – Belém – São Paulo.
Diretores – Aldo Rossi e Diva P. Rossi
Número Avulso: Cr$ 700,00 – assinatura anual Cr$

63 GUIA DE RUAS DE SÃO PAULO/Quatro Rodas
Editora Abril – São Paulo, 2003, pg. 144

O Guia de Ruas Levi de 1960: 181, apresenta uma tabela: Índice Geral das Vias Públicas, classificadas em: Nome das Ruas, Bairros, Localização, esta denominada pelo verbo *acha-se*. Esta indicação permaneceu até os anos 80. Após, foi acrescentado do lado esquerdo dos nomes das ruas o CEP (Código de Endereço Postal).

Pode-se verificar nas plantas de arruamentos nas páginas 157 e 158 do Guia de Ruas Levi)[64].

Verificou-se também no Guia de Ruas Levi as propagandas das fábricas, indústrias e casas comerciais estampadas. Elas ocuparam pelo menos 90% das páginas ao longo de ¾ do século XX.

As propagandas que sustentavam a produção, edição e distribuição do Guia de Ruas Levi[65], passaram a ocupar uma área maior, porém em menor número. Como se pode observar nas plantas de arruamentos nas páginas 158, 159, 160, 161, 162 e 163.

Nos anos 80, os novos arranjos industriais do modelo de produção pós-fordista estavam em processo de consolidação e conseqüências. Entre outras, a redução dos empregos e o fechamento de fábricas e casas comerciais.

Segundo o professor Mário Pires da ECA/USP, no fragmento de entrevista (setembro de 2007) a seguir, afirma que em muitos casos, as fabricas foram desativadas não pelo processo da acumulação flexível, mas pela incompetência dos proprietários, cuja administração seguiu um modelo familiar.

> "*(...) Essas fábricas cresceram muito em função da guerra. Tinha, as vezes, até três turnos de trabalhadores. Porque a Europa nada produzia por causa da guerra na década de quarenta. Havia necessidade da produção. Foi quando cresceu muito a indústria têxtil no Brás. E metalúrgica também em certos lugares do Brás. Quando* houve outros concorrentes em *outros lugares já não compensou produzir no Brás até mesmo porque a concorrência já estava mais modernizada em termos de maquinaria e o preço do imóvel no Brás já era proibitivo se comparado com outras regiões que tinham incentivos fiscais.*

---

[64] Idem nota 3 e 4, 1960:181 e 1982:202.

[65] GUIA LEVI Ltda – 1979 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Edição – nº. 966 – ano LXXXI
Diretores – Emílio Jorge Haidar, Ricardo E. Haidar, Eduardo Emílio Haidar e Rodolfo O. Müller Jr.
Avenida Brasil, 700 – CEP 01430 – Caixa Postal 355 – São Paulo.
Número Avulso: Cr$ 70,00 – assinatura anual Cr$
Páginas 122, 160, 186 e 1973 páginas 144,120 128

(....) Muitas faliram. Faliram, a Mariângela, a Adelina e outras. (...)Eles (administradores) na verdade não estavam capitalizados, não estavam preparados. O problema do empresário brasileiro é que ele não se prepara para haver uma segunda geração gerindo uma empresa. Aliás é por isso que se diz que no Brasil existe o avô rico, pai remediado e filho pobre. (...) Não são educados. A gente vê até pela mentalidade do brasileiro. Você veja. Eu vejo lá na minha região, na Penha. Se o fulano é filho de um dono de posto de gasolina ele já se acha rico. Ele acha que não precisa trabalhar mais. Está faltando esse espírito de passar de pai para filho o legado, o mote, o paradigma empresarial.

(...) Na verdade foram muitos os motivos que levaram essas firmas a falirem. Desde a incompetência administrativa das novas gerações, que não foram preparadas para isso, até mesmo alguma coisa maior que é a concorrência de empresas muito mais modernizadas e com uma estrutura administrativa profissionalizada. Coisa que não havia no Brás. No Brás havia uma estrutura administrativa familiar. A indústria podia ter o quarteirão inteiro, como é o caso dos Irmãos Espínola, gigantesca, mas ainda a forma de administrar era familiar, não profissional. E eles tinham resistência que entrasse um administrador de fora nas empresas para administrar a empresa. Não precisa ir longe. Isso aconteceu até com o Grupo Pão de Açúcar. O Abílio Diniz estava quase falindo. Com tanta pujança eles não faliram porque abriram os olhos e colocaram pessoas de fora, administradores profissionais no Grupo Pão de Açúcar. Antes era um cabidão. Tinha o primo, o filho do primo, todos em pontos chaves administrando o Pão de Açúcar, mas não eram profissionais. Ainda continuavam no esquema de administração familiar (...)" (entrevista completa, vide anexo).

Outro registro que o Guia de Ruas Levi[66] apresentou, ao longo da primeira metade do século XX foram os itinerários de bondes. Isso se pode observar nas plantas de arruamentos nas páginas 164 e 165. Contudo, com a extinção do serviço de bondes em 1968, conseqüentemente, o Guia de Ruas Levi de 1969 já não publicou o itinerário dos bondes.

Como pode ser lido no fragmento de entrevista (agosto de 2007) concedida pelo historiador STIEL:

"*(...) Mas depois a companhia de bonde, foi se ramificando se assentando. Aí então começou a procura de bairros mais distantes, porque a terra era mais barata. E os trabalhadores que queriam morar em um lugar mais barato e, uma condução melhor, forçavam a instalação das linhas de bondes que eram o único transporte coletivo na época. Assim foram se estendendo, ramificando todas as linhas de bondes para bairros mais distantes. Isso ajudou muito a situação da cidade. Mas de 1924, 1925 para cá, começaram a entrar os ônibus querendo substituir o bonde. Com isso foram se ramificando também e acabaram com os bondes. Pelas estatísticas normais o ônibus tem um certo número de passageiros em hora sentido, depois vem o bonde,*

[66] Idem a nota 3 – 1960 páginas 304 e 306.

depois vem o pré-metrô, que é o bonde garrafa, depois vem o metrô, depois vem o suburbano. Mas esse buraco entre o ônibus e o pré-metrô ficou vazio, que era o bonde, e que não temos mais.(...) (...) O bonde foi perseguido pelo ônibus. Não foi auxiliado pelo ônibus, pois o ônibus seria um auxiliar do bonde. Mas, não. O ônibus tornou-se um perseguidor do bonde. As linhas de ônibus serviam, preferivelmente, onde tinha linha de bonde. E as linhas de bonde é que promoveram a expansão da cidade. Bairros foram formados a custa das linhas de bonde. Muitos bairros como o Jardim Paulista, Jardim Europa, Vila Maria, Jardim Paulistano foram construídos, pagos pelas empresas imobiliárias que queriam promover a expansão e, então, pagavam a Light para estender as linhas de bonde até lá porque era uma expansão. E os ônibus entraram seguindo o mesmo trajeto dos bondes. Outros bairros mais distantes não se pode dizer assim de momento quais eram, quais não eram. Eu lembro somente a parte dos bondes. Depois os bondes foram se extinguindo pouco a pouco à custa da interferência dos ônibus. (...)" - (entrevista completa vide anexo).

O Guia de Ruas Levi de 1960 já registra os reduzidos itinerários de bondes e o aumento dos itinerários de ônibus, (vide Guia Levi 1960:180). Era função do crescimento das frotas de ônibus operadas por empresas permissionárias. Como se pode verificar nas plantas de arruamentos nas páginas 166, 167 e 168) registradas no Guia Levi[67] de 1980.

Na década de (19)70, as permissionárias ampliaram-se e monopolizaram o mercado de transportes coletivos. A CMTC perdeu espaço nesse mercado, e paralelamente à depreciação de seu patrimônio, ocorrido ao longo das décadas seguintes até sua privatização em 1993.

Outros termos da tabela de índice geral das vias públicas de São Paulo (nome das ruas, bairros, acha-se, linhas de bonde e ônibus, planta parcial e geral) também adquiriram diferente configuração e formatação. Os termos saíram da tabela que se seguem e foram enquadrados na planta de arruamento do município. Este procedimento cuja finalidade foi deixar o Guia de Ruas mais didático e preciso, deu-se por meio de recursos pictóricos mais sofisticados.

Isso se pode verificar nas plantas de arruamentos nas páginas 169, 170, 171, 172 e 173 com a evolução da planta parcial de arruamentos do Guia de Ruas Levi[68] e Guia de Ruas

[67] GUIA LEVI Ltda - 1980 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Diretores – Emílio Jorge Haidar, Ricardo E. Haidar, Eduardo Emílio Haidar e Rodolfo O. Müller
Avenida Brasil, 700 – Fone: 881-4627 – CEP 01430 – Caixa Postal 355 São Paulo
Número Avulso: Cr$ 150,00 – assinatura anual Cr$
páginas 160 e 176.

[68] GUIA LEVI Ltda. - 1960 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Avenida Brasil, 700 – CEP. 01430 – CP 355 – SP – Fone: 881.4627
Número Avulso: Cr$ 70,00 – assinatura anual Cr$ 1.200,00
pagina : área 9 e 10

Quadro Rodas de 2003.

Os dados e informações sobre os logradouros do município de São Paulo se ampliaram ao longo das décadas em virtude da expansão da rede viária, dos itinerários de transportes públicos, das mudanças de deslocamentos dos usuários em busca de novos postos de trabalho, áreas de lazer e mudança de residência. Daí houve a necessidade recorrente da elaboração de um guia de ruas atualizado. Um exemplo, as coordenas eram representadas por algarismos arábicos e letras do alfabeto latino distribuídos nos quadrantes da planta de arruamento do guia de rua. Ao longo dos anos 1980 e 90, essa configuração mudou. As coordenadas foram agora distribuídas ao longo das margens da planta de arruamento parcial, como pode ser observado nas páginas incluídas. Essa nova formatação tornou o guia de ruas mais didático e de fácil visualização. Melhorou conseqüentemente a precisão, no que diz respeito ao controle do deslocamento origem/destino.

Cabe atentar para os topônimos (nomes próprios dos lugares, dá sua origem e evolução com estreitos intercâmbios com a história, geografia, economia e arqueologia) do mapa de arruamento do município de São Paulo. Ao longo das décadas de 60 a 80, em função dos novos arranjos industriais, muitas ruas surgiram com a ampliação da malha viária. Estava-se objetivando escoar mercadorias e pessoas.

Um exemplo de topônimo é a Radial Leste, uma via axial importante do município de São Paulo que cruza todo eixo leste da cidade até o centro, servindo a sub-prefeituras da Moóca, Penha, Itaquera e Guaianases. No sentido centro-bairro, a Radial Leste tem seu início no Parque D. Pedro II (Bairro da Sé região Central de São Paulo), na rua da Figueira, embora seu fluxo de veículos mais importante provenha do elevado do Glicério, que a liga às zonas Leste e Oeste e com a Avenida do Estado.

GUIA LEVI Ltda. – 1973 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Rua Alvares Machado, 41, 3º. Andar, Conjunto C, Tel. 33-1897 – Caixa Postal – São Paulo.
Número Avulso: Cr$ 11,00– assinatura anual Cr$ 110,00 – paginas 11 e 12.
GUIA LEVI Ltda. – 1977 – Guia de Ruas de São Paulo.
C.G.C. 60.865.912/001.58
Revista mensal Fundada em 1898 – Reg. DNPI Nº. 239268
Diretor responsável Jacy Vieira.
Praça Carlos Gomes 67 ou Rua Alvares Machado, 41, 3º. Andar Conjunto C, Tel. 35-1340, CEP 01501, Caixa Postal 355 – São Paulo.
Número avulso 35,00 - assinatura anual 350,00
Página 3 e 4 da planta de arruamento
Idem a Nota 4 – Guia Levi de 1982 páginas 65 e 66
Idem a Nota 1 – 2003 páginas 142 e 143

A denominação Radial Leste não é um termo oficial. A avenida recebe diversos nomes ao longo de sua extensão, a saber:

1 – Avenida Alcântara Machado, entre o Parque Dom Pedro II e a Avenida Salim Farah Maluf.
2 – Viaduto Pires do Rio: sobre a Avenida Salim Farah Maluf.

3 – Rua Melo Freire: entre a Avenida Salim Farah Maluf e a Rua Antônio de Barros.

4 – Avenida Conde de Frontin: entre a Rua Antônio de Barros e a Rua Joaquim Marra, na Vila Matilde.

5 – Avenida Antônio Estevão de Carvalho entre a Rua Joaquim Marra e a Estação Patriarca do Metrô.

6 – Rua Doutor Luís Aires: da Estação Patriarca do Metrô até a Estação Corinthians/Itaquera do Metrô.

7 – Avenida José Pinheiros Borges: da estação Corinthians/Itaquera do metrô até a Estação Guaianases da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM.

Paralelamente a topônimos, a ortografia das ruas, avenidas, praças, estações, etc obedece às normas da língua materna do país, uma vez que os nomes dos logradouros remetem a processos histórico, social, político, econômico e cultural de um país registrando passagens de sua História, por exemplo, o bairro do Ipiranga.

A nomeação e adaptação dos logradouros à língua local tem sua origem desde a antigüidade. Este fato subsidia estudiosos e pesquisadores a historiar o crescimento e a tessitura do espaço público e privado da cidade. Assim, registram-se a memória dos habitantes do local residencial ou de trabalho.

Sendo o mapa de arruamento um desenho, este representando a superfície do espaço urbano, codificados por símbolos pictóricos e lingüísticos. Exige, desse modo, um intercâmbio entre conhecimentos cartográficos, designe gráfico e urbanismo. Certamente o Guia de Ruas da Grande São Paulo geralmente é manuseado por usuários que necessitam se deslocar e desconhecem a cidade. Contudo, não é um texto simples, por mais didáticos que os

guias de ruas se apresentem. Ainda podem levar os usuários a informações equivocadas, no que diz respeito ao deslocamento origem-destino, quando não está atualizado. Tal fato ocorria com maior freqüência nas décadas de 1960 a 1980.

Isso se pode verificar no fragmento de entrevista (junho 2007) concedida pelo Prof. Dr. André Paollilo da FINTEC/SP:

> "*(...) O Guia de Ruas Levi não estava atualizado, sempre estava desatualizado. Todos os meses era editado. Mas, como essa parte do transporte me atraía, e com o crescimento da cidade, eu ligava para o Guia de Ruas Levi, umas três ou quatro vezes, e dizia: "olha linha tal foi prolongada para tal lugar...", e eu passei por telefone umas três ou quatro vezes essa alteração de linha e itinerário.*
>
> *(...)Eu me lembro bem que, uma das coisas que era muito comum no Guia de Ruas Levi era quando a linha tinha sido cancelada e ela continuava publicada no Guia de Ruas.*
>
> *(....) A partir de cinqüenta e quatro. Era comum eu falar: olha, linha tal não existe mais, estão canceladas, precisam ser retiradas do guia Levi. Em compensação, a linha tal foi prolongada de tal bairro para tal bairro. Por exemplo, eu morava no bairro da Aclimação, havia a linha dezessete Aclimação, foi criada uma linha dezessete "A", chamada jardim Aclimação. Ele não tinha no Guia de Ruas Levi, então eu informava que precisava incluir a linha dezessete "A", que é uma derivação da linha. No terceiro ou quarto telefonema que eu dava para ele no guia, quem atendia era o proprietário, o senhor Jacy Levi. Aí, ele me convidou (...).*
>
> *(...) Como eu morava na Aclimação, e essa linha de ônibus saia da praça da Sé, o escritório do Guia de Ruas Levi ficava na praça da Sé. Ele falou: "venha aqui no meu escritório"; e qual foi o espanto dele quando eu cheguei lá, um adolescente. Ele levou um choque, pois ele me conhecia tão bem pelo telefone e esperava um adulto, e no final apareceu um adolescente. Ele me fez a seguinte proposta: "você vai me passar as alterações mensais e eu te dou de presente o Guia de Ruas Levi". Então, aquilo para mim, adolescente, então; foi um grande estímulo. Comecei a levar a sério esta questão, sobre transportes públicos. Sem saber, eu já era um "analista de transportes públicos", porque eu comecei a fazer a "pesquisa científica". Meu pai e a minha mãe me incentivaram e eles me davam dinheiro, então eu passei a ir fisicamente no local. Eu ia para o centro, nas principais praças, onde tinham os pontos terminais e iniciais dos ônibus. Se havia uma linha nova eu pegava o ônibus que circulava aquela linha, ia até o ponto final, anotava direitinho o itinerário, e levava para o senhor Jacy Levi. Com isso acompanhei o crescimento dos quatro pontos cardeais da cidade. Assim, eu passei a conhecer todas as empresas de ônibus. Eu ia nas garagens das empresas de ônibus, e conversava com os motoristas, cobradores e com os proprietários da frota.(...)"* - (entrevista completa vide anexo).

Os Guias de Ruas de São Paulo, todos eles passaram por uma evolução, e se tornaram mais precisos e didáticos. Passaram a elaborados com maior escala e maior quantidade de dados. O espaço urbano é configurado em função da ocupação do solo. Os registros topográfico e toponímico apresentam um panorama (relevo e arruamento) do município de São Paulo. Esse trabalho leva pois em conta os sinais convencionais de configuração natural do relevo, que vem mudando em virtude da densidade demográfica. Há o exemplo da ocupação dos mananciais e de áreas tombadas, onde a população desempregada tende a ocupá-las; assim como sinais que representam edificações, por exemplo, museus, cemitérios, indústrias de grande porte, etc.

Os Guia de Ruas mais modernos apresentam tabelas e gráficos com a densidade populacional ao longo de cinco ou dez anos. Apontam a expansão dos bairros mais distantes da área central.

As várias edições dos Guias de Ruas do Município de São Paulo, ao longo das décadas de 60, 70, 80 e posteriores assinalam as mudanças ocorridas no arruamento da cidade causada por nova organização e divisão do trabalho.

As mudanças no modo de organização e ocupação do espaço urbano do município de São Paulo, a partir da década de 50, tem estado associada a alterações também ocorridas no assentamento residencial da classe operária e conseqüentemente nos itinerários de ônibus.

Como pode-se ler no fragmento de entrevista (setembro 2007) concedido pelo professor Adler Viadana, da UNESP/Rio Claro:

> *"(...) Quando chegamos no Bairro da Lapa, no fim da década de 50 e início de 60, as marginais dos rios Pinheiros e Tiête e das rodovias, já estavam configuradas.*
> *É interessante lembrar que, a ferrovia viabilizou o surgimento das primeiras indústrias no Bairro da Lapa, como a Vidraria Santa Marina e o Frigorífico Submour. Nas décadas de 40, 50 e 60 as indústrias começaram a se expandir (por exemplo: as indústrias Matarazzo) em direção a outras áreas, mais especificamente para a Vila Leopoldina (onde concentrou grandes indústrias, principalmente do ramo metalúrgico), Vila Hamburguesa e Anastácio.*
> *Nos anos 60, já estava instalada no bairro a rede de esgoto, o comércio já era expressivo, escolas, ainda circulava o bonde (vinham do centro até a rua Guaicurus), havia cinemas, que na época era o point do Bairro, iluminação pública, enfim, um bairro com uma boa infra-estrutura. O largo da Lapa, era o polo comercial do Bairro, servindo a outras regiões que se situavam ao longo da linha de trem.*

Há Lapa de Baixo e a Lapa de Cima. A primeira, apresenta melhor infra-estrutura, habitada por uma classe média (trabalhadores mais qualificados), e um centro comercial significativo. A segunda, era habitada por uma classe operária..

Quando chegamos no bairro, já havia o Mercado Municipal, depois, nos anos 60, instalou-se o CEASA, na Vila Leopoldina e no final de 60, o Shopping Center do Município.

O processo de industrialização do Município de São Paulo, expandiu-se principalmente para o oeste e para o sul. Em função dos transportes ferroviário e rodoviário, a Lapa ligou-se, Água Branca pela rua Guaicurus, e da marginal Tietê/Pinheiros ao sul.

(...) Lembro-me também que, peguei o bonde chamado Anastácio. As linhas eram geralmente radiocentricas, ou seja, convergiam para o centro da cidade. A linha 37 Anastácio era uma exceção, pois partia da Lapa, em direção ao bairro do Anastácio, pelas seguintes ruas: Doze de Outubro, Barão de Jundiaí, Brigadeiro Gavião Peixoto, Laurindo de Brito e João Tibiriçá, até as porteiras da Estrada de Ferro Sorocabana (onde hoje é a estação Domingos de Morais da CPTM). Pegava o bonde na rua Anastácio, posteriormente, ela mudou de nome. O bonde fazia contorno na rua do Curtume e pegava a rua Francisco Matarazzo e eu descia na praça Padre Péricles, até chegar em perdizes. O resto do percurso, para ir à escola, fazia a pé.

Na rua Anastácio, habitavam famílias de origens húngaras e polonesas, hoje esta rua não existe mais, passou a se chamar Rua Nossa Senhora da Lapa.

Meu pai tinha um amigo que morava em Pirituba, quando nós íamos visitá-lo, tomávamos o trem. Eu observava as paisagens, era bom. (...)" - (entrevista completa vide anexo).

O Guia de Ruas Levi continuou registrando os itinerários do transporte público. Entre eles, um que fez história, a *Linha Penha-Lapa*.

O itinerário que o ônibus *Penha/Lapa* realizava, partia da zona leste (Penha) e ia pela Avenida Celso Garcia, Avenida Rangel Pestana, chegando ao Parque Dom Pedro II; à Praça Clóvis Beviláqua, a Sé, o viaduto do Chá até a Avenida São João. Daí se dirigia para o bairro da Pompéia, até atingir o bairro da Lapa. O usuário dessa Linha Penha/Lapa que precisasse efetuar serviços pelo centro, por exemplo, um office boy, função que hoje (2007) está quase extinta, em virtude dos avanços tecnológicos aplicados aos serviços bancários e financeiros, – podia descer na Praça João Mendes e pegar o Circular Avenidas, da Viação Santa Brígida. Este partia do bairro da Barra Funda, subia a Avenida Angélica, atravessava a Avenida Paulista descia a Avenida Brigadeiro Luís Antônio. Ele circulava pelo centro de São Paulo e se dirigia novamente para o Bairro da Barra Funda. Havia o Circular Estações. Este partia da Estação da Luz, circulava todo o centro de São Paulo, entrava na Avenida Rangel Pestana e se dirigia até as Estações de trem do Bairro do Brás. Tais itinerários foram desativados em virtude das instalações das linhas de metrô e a aquisição de veículos particulares pela classe

média. Tal reduzia em princípio a demanda por transportes coletivos no centro, principalmente a partir dos anos 1990.

Como se pode ler no fragmento de entrevista concedida pelo professor Mário Pires da ECA/USP:

> "*(...) No início dos anos de 1970, eu trabalhava no centro. Foi o início da minha vida como trabalhador, digamos assim. Eu fui office-boy e saí da zona leste, na Penha. Eu tomava o ônibus Parque Dom Pedro que vinha das localidades mais afastadas da Penha como o Jardim das Oliveiras, Vila Ré, Jardim Nordeste, Burgo Paulista, Jardim São Francisco e todos eles passavam pela Avenida Amador Bueno da Veiga na Penha. Os ônibus vinham com itinerário passando pela Avenida Celso Garcia e o ponto final no Parque Dom Pedro. Havia também o Penha-Lapa, da célebre empresa de ônibus Penha-Lapa, que fazia ponto final perto do cemitério da Penha, muito próximo a minha casa. Eu também tomava o Penha-Lapa quando eu queria ir para outras localidades como, por exemplo, descer na Avenida São João próximo do edifício Andraus, aquele edifício que pegou fogo, e na Praça da República. Então eu tomava esse tipo de ônibus.*
>
> *O centro, na verdade, era ainda, nessa época, um local de lazer e, embora as pessoas já começassem a identificar o centro como uma localidade específica para trabalho, possuía muitos cinemas. Eu freqüentava os cinemas no centro na época. Nos anos setenta a possibilidade de se dirigir ao centro de ônibus já era razoável.*
>
> *Tínhamos o Mappin que era um lugar que eu gostava de visitar. O Mappin até tinha uma propaganda engraçada que dizia que ele permanecia aberto de segunda à sábado até a meia noite. Imagine, no sábado, um garoto de periferia ir ao centro sabendo que o Mappin ficava aberto até a meia noite e que havia a possibilidade de estar no Mappin além do cinema. E havia muitos cinemas. O cine Coral e vários outros no centro. Esse era o tipo de lazer que era realizado utilizando o ônibus como meio de transporte. Na época não havia metrô e nem a linha leste- oeste. Eu não saberia dizer que trecho da linha norte-sul existia porque não fazia parte da minha realidade.*
>
> *A minha vida de office-boy, era feita na base do ônibus. Raramente o patrão dava algum dinheiro para um taxi, só se tivesse alguma encomenda muito grande. Nós fazíamos tudo de ônibus. Tudo o que havia de ser feito no centro era feito de ônibus. Não havia a figura do motoboy. Havia a figura do office-boy. As filas no banco em geral quilométricas tínhamos de fazer três, quatro bancos num dia. Mas aí também havia uma solidariedade na época entre os office-boys. Se nós achássemos algum office-boy amigo na fila do banco pedíamos a ele que ficasse com todo o material que tinha de ser pago no caixa porém, em contrapartida, se ele nos encontrasse em outro banco, nós pagávamos também as coisas dele, para não perder tempo. E assim foi os anos setenta nesse aspecto. Depois passei a trabalhar internamente no banco. Trabalhei em carteira de câmbio, em contas correntes, fundo de garantia, em várias funções dentro do banco e já não usava tanto o ônibus. Só usava para chegar ao destino, ao centro da cidade. (...)"* - (entrevista completa vide anexo).

As alterações da configuração do espaço urbano registram a passagem de um modelo denso e concentrado de ocupação urbana, que prevalecia na primeira metade do século XX, para outra, de ocupação dispersa, espraiada e horizontal, com baixa densidade populacional na periferia e densidade crescentes e concentradas na área central. Com a ampliação das frotas de ônibus, favorecidos pelos serviços prestados pela CMTC, viabilizou-se o deslocamento de muitos usuários no espaço urbano, bem como a facilitação de áreas verticalizadas. Estes, a partir da década de 1970, tomaram conta da cidade.

O Guia de Ruas do município de São Paulo a partir da década de (19)70 adquiriu outra configuração em função:

(a) da construção das linhas norte/sul e leste/oeste do Metrô; e da construção de avenidas e vias expressas (via de comunicação terrestre dentro de uma área urbana). São asfaltadas e interditadas para ciclistas e pedestres, com o intuito de maximizar o movimento e a velocidade média dos veículos motorizados que a usam; por exemplo: a Marginal Tietê, que liga a região da Lapa à região da Penha, e a Marginal Pinheiros, que liga a região de Interlagos à região do "Cebolão", no acesso à rodovia Castelo Branco. Elas dão acesso às rodovias Imigrantes e Anchieta, por meio da Avenida dos Bandeirantes e, por conta disto, possuem em seus trajetos grande fluxo de caminhões que vêm do interior do Brasil, com destino ao Porto de Santos. Conjugadas com a Avenida Francisco Morato, na altura da ponte Eusébio Matoso, as vias expressas também dão acesso às rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt e da Radial Leste, entre outras. Tal malha viária facilitou o acesso, consolidação e configuração do espaço urbano do município de São Paulo em extensas áreas de habitação.

(b) Linha Norte do Metrô, que se estende até os Bairros de Santana, Tremembé e Tucuruvi.

(c) Eixo Oeste do Metrô, partindo das vizinhanças da área central de São Paulo e se direcionando para os Bairros de Higienópolis e Perdizes.

(d) Eixo Sudoeste que parte das encostas da Avenida Paulista, sendo interrompida pelos Jardins (Europa e Paulistano), se direcionando pela várzea do Rio Pinheiros ao Itaim Paulista; e atingindo o Real Parque e o Bairro do Morumbi.

(e) Eixo Sul, em direção às represas Billings e Guarapiranga. Ele se estende até o Bairro do Itaim Bibi e Santo Amaro, contornando diversos bairros dos jardins.

(f) Eixo Sudeste, se concentra sobre a região do espigão da Avenida Paes de Barros vai em direção ao bairro de Vila Prudente, na zona leste.

(g) Linha Norte – Sul do Metrô que compreende o trecho definido pelas estações Tucuruvi e Jabaquara.

As alterações registradas pelo Guia de Ruas de São Paulo, a partir dessa nova rede viária, não foram apenas semânticas, mas revelam a instalação de novo processo de expansão (político, social, econômico, cultural, etc) no espaço urbano. Ele se desenvolveu significativamente a partir da década de 60, ao compreender novas práticas urbanísticas resultantes da relação entre as necessidade sociais, o empreendimento imobiliário, etc. Este viu-se conjugado à construção de moradias para a classe trabalhadora. Esse processo somente foi viável, em virtude da ampliação das linhas de ônibus para áreas mais distantes.

Como se pode ler no fragmento de entrevista concedida pelo professor Nabil Bonduk da FAU/USP:

> "*(...) São Paulo como outras cidades brasileiras tiveram um processo de formação das áreas periféricas bastante forte e significativo do seu crescimento horizontal onde não existia alternativa para a população de baixa renda que vai procurar comprar um lote próprio, é o que vai garantir o acesso casa própria através da alto construção, aqui o transporte coletivo é fundamental para que os loteamentos se instalem.*
>
> *Nos anos 30, 40 e 50, todos os seminários que ocorreram se discutiam muitos sobre a questão da habitação, já estava claro que a infra-estrutura essencial para viabilizar o processo de expansão da periférica era o transporte público. As pessoas se viravam, para obter água, luz, esgoto, sem transporte publico não era possível viabilizar. Nesse processo de crescimento horizontal e abertura de loteamentos periféricos, o transporte coletivo é fundamental para viabilizar o acesso, sem este não era possível o deslocamento entre o local de trabalho e moradia.*
>
> *O transporte coletivo na época era realizado somente por ônibus e bondes. Os bondes pela suas características, pressupõem uma cidade mais concentrada, pois o investimento nesse tipo de transporte solicita trilhos, tração elétrica, veículos e toda sistema operacional que é necessário, então ele pressupõe uma área de concentração urbana , ao contrário do sistema de ônibus, pode ser instalado em um processo de expansão horizontal, pois o custo é baixo, necessitam apenas da rede viária e do veículo para se deslocar .*
>
> *Mas gradativamente o que vai ocorrer nos anos 50, que a frota de ônibus cresce e os bondes são retirados lentamente de circulação. Nos anos 60, os bondes começam a serem retirados e ocorre o predomínio absoluto do sistema de ônibus, este passa a ser único meio de transporte coletivo. Mas geralmente o trem acaba sendo associado ao ônibus, pois o percurso residência/trabalho é distante, um numa ponta, outro na outra e com isso o ônibus predomina.*
>
> *Nos anos 50 e 60 a CMTC não dá conta da demanda de usuários, então e começa a surgir as permissionárias e o transporte coletivo clandestino, é um tipo de ação extremamente descentralizada, caótica e gradativamente a CMTC vai organizando o sistema de permissionárias, transporte coletivo, as, as linhas, etc .*

Porém é um sistema cujo peso, é cada vez mais sustentado pelas permissionárias que de certa forma, associada ou não, vão impulsionar o processo de expansão horizontal da cidade principalmente a partir dos anos 1960.

Teremos uma certa limitação, no que diz respeito à abertura de loteamentos e infra-estrutura se o transporte coletivo não se expandir. O ônibus é essencial para garantir o acesso, é por isso que há uma associação entre as empresas de ônibus e as empresas de loteamento, é uma associação muito forte e presente na cidade, então você terá os subúrbios (bairros periféricos) onde os bairros vão se adensando e a distância e deslocamento realizados pelos usuários de transportes coletivos são cada vez maior. A situação das linhas partem de um ponto longe e se dirigem para o centro da cidade ou subcentros (hoje esta aperfeiçoado: zoneamento geográfico de São Paulo (Centro Expandido, área 1 – noroeste, área 2 – norte, área 3 – nordeste, área 4 – leste, área 5 – sudeste, área 6 – sul, área 7 – sudoeste e área 8 – oeste; com as cores usadas nos ônibus e placas de ruas) distantes, isso se combina com o preço da tarifa, antes do bilhete único as pessoas que necessitavam pegar dois transportes, pagavam duas passagem. (...)". (entrevista completa vide anexo).

Os novos loteamentos e arruamentos foram abertos para atender as crescentes demandas da população. Foram feitos com padrões reduzidos em relação às normas gerais para esta modalidade. Nas décadas de 60 e 70 se fez o que foi possível para reforçar auto-construção e expandir as linhas transporte coletivo.

A densidade populacional e a horizontalização da periferia, foram ambas favorecidas pela nova malha viária e pela expansão do transporte coletivo. As áreas vazias foram ocupadas com habitação populares, principalmente por meio do programa de habitação popular do Estado de São Paulo, a COHAB – Companhia Metropolitana de Habitação. Assim ampliou-se a auto-construção em áreas consideradas de patrimônio público, com áreas de riscos ou loteamentos irregulares e clandestinos.

Nos anos (19)80, o salário mínimo representava 77% do salário médio dos anos 1970, devido ao Produto Interno Bruto – PIB estagnado (vide tabela nº.1). Mesmo assim a população operária ainda conseguia comprar pequenos lotes na periferia ou em áreas irregulares do município de São Paulo. Eram estas desprovidas de infra-estrutura e distantes do local de trabalho. Daí a importância da ampliação da rede de transporte público para tais áreas periféricas.

Tabela nº.1– Taxas Médias de Variação do PIB e Per Capita (1940 – 1989), em (% a. a.).

Taxa Média de Variação do Produto Interno Bruto e Per Capita		
Décadas	*Total*	*Per Capita*
1940/50	5,40	2,94
1950/60	7,38	4,26
1960/70	6,17	3,18
1970/80	8,68	6,14
1980/90	2,24	0,05

Fonte: FIBGE e SEADE

No que diz respeito às áreas cuja urbanização já estava consolidada, o processo de expansão da verticalização se evidenciou. Esta configuração foi viabilizada pela mobilidade oferecida de transporte público e novas expansões da malha viária. Ambas se aperfeiçoaram para atender as camadas médias da população. Suas áreas escolhidas são áreas que oferecem vários tipos de serviços (farmácia, mercados, banca de jornal, pizzarias, padarias, cinemas, cemitérios, lojas, escolas, etc). Daí os investimentos imobiliários, a partir dos anos 70, viram-se distribuídos principalmente pelos seguintes critérios:

1 – Nas vizinhanças dos jardins, grandes praças públicas, áreas arborizadas, enfim, áreas cujas infra-estruturas lá estão instaladas.

2 – Em áreas periféricas dos Bairros – Jardins cujas distâncias são feitas com uma única condução.

3 – Nas vizinhanças das áreas centrais, onde as alternativas por transporte público são maiores.

4 – Próximos a centros de bairros periféricos, cuja infra-estrutura já estava "consolidada".

5 – Próximos a "shoppings centers".

6 – Em áreas urbanas ao longo das linhas do Metrô; e nas vizinhanças de outras vias arteriais.

No município de São Paulo, outro fato urbanístico se tem observado a partir dos anos (19)80, com a verticalização das áreas chamadas nobres. Além do adensamento populacional, tem-se a instalação de uma estrutura de segurança. Ou seja, a verticalização residencial e comercial expressam investimentos efetuados pelas camadas proprietárias, para garantir a integridade de seu patrimônio. Haja vista que as técnicas de roubos estão cada vez mais sofisticadas, possibilitando uma profissionalização na apropriação dos bens alheios. Adicionado a este fato, têm a necessidade de habitar áreas cujas infra-estruturas já estão instaladas.

Com a verticalização de algumas áreas da cidade cujos condomínios oferecem vários tipos de serviços, os logradouros públicos, principalmente as ruas, esvaziaram-se. Este fato urbanístico conduziu à criação de áreas públicas segregadas. Ou seja, há uma busca da população para freqüentar locais públicos fechados. São mecanismos para manter os padrões e valores econômicos, políticos, morais, etc excludentes. Em outros termos, o conceito de espaço público mudou, não é mais simplesmente as ruas, praças, etc, mas sim bolsões sociais de áreas fechadas.

Com a instalação dos novos arranjos industriais, muitas empresas, comércio e serviços, localizados antes em bairros como: Lapa, Moóca, Belém, Brás, Santo Amaro, Ipiranga, etc se transferiram para outros bairros ou municípios da Grande São Paulo. Nestes, o acesso foi facilitado pelas principais estradas de rodagem estaduais (Presidente Dutra, Fernão Dias, Ayrton Sena, Rodovia dos Imigrantes, Anchieta, Anhangüera, Bandeirantes, Castelo Branco, Raposo Tavares, Regis Bittencourt e Rodoanel (trecho oeste)). Paralelamente a esse fato, ocorreu outra reconfiguração do espaço urbano do município com a instalação de uma nova organização e divisão do trabalho.

A configuração do espaço urbano fôra antes condicionada pelo transporte coletivo. Ele havia viabilizado o deslocamento para bairros distantes ou periféricos, cujo adensamento populacional já se mostrava significativo.

Algo pode ser lido nas páginas 174, 175 e 176 (Guia Levi[69] de 1973 e 1977).

Observa se que bairros antes considerados periferia, a partir dos anos (19)90 passaram a ser habitados por camadas de rendas elevadas. Por exemplo: Tatuapé, Vila Formosa, Jardim Anália Franco, etc.

[69] Idem a Nota 10 – Guia Levi de 1973:334 e Guia Levi 1977: 44 e 46.

Com a expansão da rede viária e da frota de ônibus, facilitou-se a circulação de mercadorias e força de trabalho. Já era em contexto em que o transporte público passara a ser quase que exclusivamente por ônibus, e futuramente por metrô.

O padrão de crescimento da cidade a partir da década de (19)70 passara a ser periférico. Era na periferia onde iam residir as famílias operárias. Configurava um outro modelo de habitação, baseada em auto-construção e em loteamentos desprovidos de infra-estrutura. Este modelo instalou mudanças nas formas de habitar e de deslocar-se por transporte público. Mais tarde, essas áreas foram-se consolidando.

São Paulo é assim, uma das áreas mais populosas do Brasil, com seus 41.226.692 de habitantes (SEADE). A área do município de São Paulo segundo o IBGE, é de 1.524 km² e a sua altitude média é de 760 metros. É considerada uma das principais cidades do Brasil, seja do ponto de vista social, cultural, econômico ou político. É considerada uma metrópole.

Atualmente, estima-se que mais de 50% da população do Estado de São Paulo habita em áreas urbanas. Duas são as principais razões deste crescimento, a saber:

(a)a migração da população rural para a cidade, provocada pela busca de postos de trabalho assalariados. Deu-se principalmente a partir dos anos 1960, com os avanços tecnológicos na agropecuária e pela diversificação da economia urbana.

(b) a queda da taxa de mortalidade. Esta deu-se em virtude das inovações nos setores da saúde pública.

O crescimento da população das cidades impôs a necessidade de redimensionar a região metropolitana. Ou seja, municípios que estão teoricamente separados entre si por meio de fronteiras política-administrativas, mas que economicamente e demograficamente constituem o mesmo aglomerado populacional de São Paulo.

Com adensamento populacional, o desenvolvimento urbano foi viável também pela expansão das redes viárias e de transporte público. Ambas possibilitaram a mobilização dos cidadão na tessitura do espaço urbano, dessa forma redesenhando as plantas de arruamentos da cidade.

Segundo BONDUK, entrevista concedida em outubro de 2007:

"*(...) Nessa lógica de transporte coletivo e das linhas que viabilizam o deslocamento de um ponto até sua extremidade através dos terminais de ônibus – A E. Carvalho; Amaral Gurgel; Bandeira; Capelinha, Carrão Casa verde; Grajaú; Guarapiranga; João Dias, Jardim Angela; Jardim Britânia; Lapa; Terminal Mercado; Dom Pedro II; Parelheiros; Penha; Pirituba; Princesa Isabel; Sacomã; Santo Amaro; Sapopemba; Teotonio Vilela, São Mateus; São Miguel; Tiradentes; Varginha; Vila Nova Cochoeirinha; e Vila Prudente; isso é uma lógica que é ilógica do ponto de vista da organização do sistema transporte coletivo porém, há uma lógica entre a relação entre as empresas de loteamento e as empresas de ônibus; e a rentabilidade das linhas, para dar conta da demanda de passageiros, daí temos uma associação importante que permitiu a expansão do processo periférica da cidade.(...)".* Logo, um novo desenho da cidade de São Paulo. (entrevista completa vide anexo).

Neste contexto, os Guias de Ruas Levi, Mapograf e Quatro Rodas tem constituídos importante instrumental de informações, ao assinalar os itinerários de ônibus, trens e metrô, e localização de teatros, museus, universidades, escolas, bares, casas noturnas, cemitérios, etc. Em outros termos, tais guias fornecem aos usuários os pontos de partida e de chegada, traçando o percurso origem/destino. Não apenas tratam do espaço geográfico como também das memórias dos itinerantes, no momento em que relatam suas rotas origem/destino como usuários de transporte público.

Considerações Finais

Os diversos meios de transportes públicos e o seu relacionamento com a vida urbana, nos permite formular idéias das mudanças ocorridas no sistema de circulação urbana, a partir da segunda metade do século XX. Isso envolveu modificações nos traçados viários, mudança nas regras do uso do espaço urbano e do solo urbano, e novos métodos de financiamento e gerenciamento dos transportes públicos.

A ampliação da rede viária visou a localização e a criação de caminhos para a circulação de veículos e pedestres. Ao longo das décadas, principalmente nos centros novo e velho. As calçadas foram alargadas e árvores plantadas. Nelas a circulação de pedestres aumentou, todavia, as relações de vizinhanças se dão nos grupos segregados.

Em outros termos, os traçados viários feitos pelos ônibus mudaram-se com o desenvolvimento da cidade e com eles os hábitos e estilos de vida dos moradores da cidade. Esses acontecimentos ocorrem principalmente após a crise do padrão de produção fordista e instalação dos novos arranjos industriais.

Com a transferências das montadoras de automóveis e paralelamente a importação de peças automotivas de valor agregado, para países em desenvolvimento, como o Brasil e sendo favorecidas por um regime governamental que identificou o fenômeno do desenvolvimento a um processo de industrialização, de aumento da renda por habitante e a taxa de crescimento. Os capitais para impulsionar o processo são obtidos junto às empresas locais, ao Estado e as empresas estrangeiras. Tais operações favoreceram mais o operário europeu do que o migrante brasileiro.

As políticas que sustentam o desenvolvimentismo concentram sua atenção em variáveis relativas `a taxa de investimentos, ao financiamento externo e à mobilização da poupança interna. Diante disso, o parque industrial brasileiro em emergência e da organização e da divisão do trabalho, imposto pelo modo de produção fordista, beneficiou a mão-de-obra pouco qualificada. Este contingente de trabalhadores que edificaram os bairros operários, até então eles recebiam uma remuneração que possibilitava uma "qualidade de vida favorável", contudo, poucos conseguiram manter esse padrão de vida quando se instalou os novos arranjos industriais a partir dos anos de 1970.

Com a crise do modelo fordista e conseqüentemente do padrão automotivo-rodoviário se instalaram novos paradigmas técnicos-econômicos, estes impuseram, (a) outro mecanismo de controle de tempo, que é fundamental para determinar a produção de uma empresa

industrial. Ao mesmo tempo viabiliza o cálculo de prêmios de incentivo, planejamento de trabalho e custo de produção. A atividade do operário deve ser dividida em várias operações menores, e cada uma dela é cronometrada de forma precisa, em outros termos, é determinar o tempo adequado ou normal para que um operário execute os movimentos indispensáveis ou necessários à realizações. (b) e outra reconfiguração do espaço urbano, ou seja, no deslocamento da residência para o trabalho ou no percurso origem-destino. Ambas formataram e realocaram a densidade populacional urbana, fatos estes, que incidiram nos novos hábitos de morar, residir e deslocar-se.

Em virtude dos novos arranjos industriais, do avanço tecnológico e do processo de globalização uma das conseqüências foram a redução do emprego e dos postos de trabalho. Diante desse cenário, novos grupos sociais afloraram em diversas localidades em busca de trabalho e melhores condições de vida. Em outros termos, a competição entre os indivíduos por um emprego ou trabalho conjugado com a mobilidade (movimento no tempo ou na estrutura do espaço) são fatores que determinam a reconfiguração do espaço urbano

A manutenção da reprodução do capital por meio dos novos arranjos industriais operacionalizou-se também através (a) dos transportes de logística que administra os fluxos de bens e serviços e da informação, buscando sempre abreviar a distancia e o tempo que separa a produção da demanda de modo a satisfazer o consumidor; e (b) do transporte de público, este ao possibilitar que o contingente de desempregado e aqueles que migraram para a economia informal se deslocassem para outros bairros ou município buscando outros posto de emprego.

Nas décadas de 1960 e 1970 o mercado de transporte coletivo por ônibus amplio-se para suprir a demanda da camada operária. Quando no final dos anos de 1970 e nos anos de 1980 a taxa de emprego reduziu a camada operária ramificou para a periferia do município de São Paulo. O transporte coletivo a acompanhou até os bairros que asseguravam a lucratividade das empresas de ônibus. A partir de determinada lucratividade o percurso era feito pela CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos. O resultado disso era que o sistema de transporte público ficou muito mais forte. Ele foi crescendo todos os anos e como não havia quase nenhum controle por parte do poder público a qualidade sempre foi ruim, embora essencial. A rentabilidade sempre foi altíssima tanto em termos legais, quanto ilegais, ou seja, não pagar impostos, não fazer a manutenção adequada dos veículos, etc. Segundo (VASCONCELLOS, 2001) foi um dos processos de acumulação de capital mais intensos da Grande São Paulo. Foi nesse momento que se formaram grandes empresas de transportes coletivos com milhares de ônibus.

Como não houve planejamento urbano e com um grande fluxo de pessoas se deslocando para outros bairros, para as periferias da cidade de São Paulo e municípios vizinhos, a cidade se expandiu caoticamente e o transporte coletivo espraiando-se da mesma forma porém, até os locais que lhe eram restáveis.

Houve nos anos de 1960, 1970 e 1980 a elaboração de projetos e planos de transportes públicos para a Grande São Paulo porém, nenhum deles reduziu de forma significativa os problemas de demanda dos usuários, de congestionamentos, de circulação e de mobilidade em virtude dos altos custos para efetuar tais operações. Estes conjugados com um conjunto de relações de ordem estrutural, isto é, direção, planejamento, operação e controle que mantém a empresa de transporte público em funcionamento, porém, um funcionamento ineficiente uma vez que, os itinerantes de ônibus não são tratados como clientes.

Considerado um dos principais instrumentos de desenvolvimento econômico, o transporte público tornou objeto de planejamento do governo municipal. É considerado um item dos mais importante no cálculo dos custos de produção. Daí a necessidade de integração dos vários sistemas de transportes de modo que, as pessoas possam se deslocarem no espaço urbano de forma mais eficaz em termos de economia e rapidez.

O transporte público no cenário acima recebeu subsídio do governo, ou seja aplicação de capital para sofisticar e ampliar a capacidade produtiva (frota de veículos). Entretanto, o investimento mais significativo se deu na malha viária, uma vez que a produção de automóveis veio crescendo a um custo por unidade barateado e financiados em várias parcelas. Este fato conduziu a camada média que se sustentou no pós-fordismo a adquirir veículos. Desse modo, os usuários de transportes públicos assumiram com o custo de tal política e uma qualidade de transporte ruim, ainda que necessário.

Segundo (VASCONCELLOS, 2001), a partir dos anos de 1960 a Prefeitura Municipal de São Paulo chegou a investir 30% do seu orçamento em sistema viário em um ano. Essa foi a transformação de uma cidade ainda fechada. O espaço urbano foi aberto rompido com uma enorme quantidade de obras e com uma operação de transito mais eficiente. A cidade de São Paulo foi reconstruída para garantir a circulação e mobilidade da camada média dirigindo automóveis. Houve poucos investimentos centrados nos interesses dos usuários de transporte público. Este pegou uma carona em algum investimento que foi feito pelas administrações municipais anteriores. A exceção é o metrô que no começo, era investimento somente do transporte público, mas que caminha devagar.

O espaço urbano vai sendo reconfigurado por meio de um modelo de mobilidade desigual. As pesquisas de origem-destino do metrô de São Paulo que começaram em 1967 mostram que as viagens de transporte individual foram aumentando e as viagens de transportes públicos foram reduzindo gradualmente. Em outros termos, o modelo automotivo-rodoviário foi planejado para apoiar a indústria automobilística do Estado de São Paulo.

Segundo (VASCONCELLOS, 2001), São Paulo continua sendo uma cidade de baixíssima qualidade de mobilidade e auto grau de iniqüidade, porque as famílias de renda mais alta utilizam transporte individual e geram "externalidades negativas de transportes" (relação entre mobilidade e desigualdade) aproximadamente dez vezes mais do que uma família de renda baixa ao longo de um dia. Tem-se então, uma iniqüidade muito grande no uso do espaço urbano.

O sistema viário deveria permitir fluxos rápidos da força de trabalho e das mercadorias. E os transportes públicos deveriam funcionar como um mecanismo de precisão no que diz respeito a prestação de serviços aos usuários. Isso se efetuado, poder-se-ia racionalizar o espaço urbano no que se refere ao tempo da produção e distribuição das mercadorias. O modelo fordista fez com que a Grande São Paulo fosse vista como uma engrenagem, cuja operação era totalmente controlável porém, ao longo das décadas verificou-se os defeitos nas peças e conseqüentemente e crise.

As externalidades negativas de transportes incidiram diretamente no usuário de transporte público principalmente após a crise do modelo de produção fordista, cujas conseqüências entre outras, (a) desemprego tecnológico ou estrutural; (b) crescimento da economia informal; (c) terceirização; (d) redução da participação do Estado na economia nacional; (e) o avanço tecnológico tenta reduzir o deslocamento entre residência e prestadores de serviços; (f) a expansão das funções de controle, comando e administração instaladas nos centros empresarias no município de São Paulo e a produção das mercadorias instalada nos municípios vizinhos e (g) investimentos em uma malha viária que acabou reforçando o padrão automotivo-rodoviário. No Brasil o automóvel é uma necessidade de reprodução do capital efetuada pela classe média, sem ele não há classe média. Ela percebeu isso e não quer usar o transporte público. (VASCONCELLOS: 2001, 34)

Os fatos acima reduziram o padrão de vida do trabalhador obrigando-o a buscar outros postos de emprego. Isto incidiu também na mudança de itinerários de transporte público uma vez que, os postos de empregos para trabalhadores com pouco qualificação, quando empregados localizam-se distantes de suas residências e muitas vezes obrigando-o a mudar para outro bairro ou municípios vizinhos objetivando ficar próximo do local de

trabalho. Deste modo, o tempo de deslocamento por ônibus é menor e/ou reduz o custo com o transporte, haja vista que a bilhetagem eletrônica foi instalada na gestão da então prefeita Marta Suplicy (2001 – 20004).

A mudança de itinerários por ônibus ressoou também nos hábitos de residir e morar dos usuários ao terem que adaptar-se a outra localidade.

Nos processos de adaptação a outro local e da reconstrução de outras relações sociais, o novo espaço urbano acaba por revelar aspectos tradicionais do antigo adensamento populacional, que ora entre em contraste, ora se agrega aos habitantes locais. Este fato acaba por instituir uma organização social peculiar, diferenciando da antiga localidade residencial ou de trabalho. Nesta ação de proceder se demarcou não somente os espaços urbanos como também os espaços de memórias, estas formando um tempo, um espaço coletivo e uma história coletiva. Segundo Yázigi, *Todo lugar tem sua alma. Essa alma é feita por todo o mundo físico e pelo que não aparece no físico, mas que faz, por exemplo, que uma catedral e um prédio da Bolsa de Valores com um mesmo estilo neoclássico despertem sentimentos diferentes. O que faz a alma do lugar é a paixão do homem por ele, de geração em geração.* (Folha de São Paulo, 21/06/2001).

A memória dos itinerantes registrou percursos dos ônibus serpenteando as ruas da cidade de São Paulo. Estas viagens pontuaram museus, teatros, escolas, livrarias, bancas de jornais, cemitérios, etc edifícios que pontuam também acontecimentos ora agradáveis, ora de enfadonhos.

Hoje áreas que antigamente eram habitacional se tornaram em áreas empresariais. Por exemplo, Avenida Luís Carlos Berrini e a Nova Faria Lima. Nelas os pedestres são quase inexistentes. É o tempo da globalização, de outra divisão e organização do trabalho e outro perfil profissional. Este elite dirigente de empresas públicas e privadas. Vive-se o fluxo do tempo virtual da produção e do consumo.

Os novos arranjos industriais engendraram um gradual divórcio entre a casa e o lugar de trabalho em função das alterações dos fatores de produção (mercadoria, distribuição, venda e consumo). Em outros termos, o antigo local de residência deu lugar as agências bancárias, estações de metrô, centro empresarial, etc, com isso o ambiente de trabalho, principalmente o fabril agora é ocupado pela automação e operacionalizado por técnicos.

Bibliografia

AB´SABER, Aziz. *Padrões Históricos de estruturas de ruas e processos de urbanização na cidade de São Paulo*. CODEPHAAT, 1986.

ABREU, Jether, Transporte Urbano: Municipalização "zero", In*: FIPE - Fundação Instituto de Pesquisa*, São Paulo, novembro, 1996, pp.19-22.

ANDRADE, Regis de Castro. Brasil: capitalismo selvagem. In: Revista Lua Nova, nº. 57, 2002.

ARAÚJO, Maria de Fátima I. Uma nova centralidade da Região Metropolitana de São Paulo. In: *SEADE – Revista São Paulo em Perspectiva,* 6(3):55-59, julho/setembro, 1992.

ARAÚJO, Maria de Fátima I.. Mapa da estruturação industrial e comercial do Estado de São Paulo. In: *SEADE – Revista São Paulo em Perspectiva,* 13 (1-2), 1999.

BARROS, Myriam M. L. Memória e Família. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 2, nº. 3, 1989.(p.29 – 42).

BAUER, Martin W. & GASKELL, George. *Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som.* (trad.) P. A. GUARESCHI. Petrópoles, Vozes, 2002.

BENJAMIN, W. Desempacotando minha biblioteca. In: BENJAMIN, W. *Rua de Mão Única,* Obras escolhidas – vol. II, São Paulo, Brasiliense, 1987.

BENJAMIN, W. Sobre o conceito de história. In: *Magia, Técnica, arte e política. Ensaios sobre literatura e história da cultura,* Obras Escolhidas, v.1, São Paulo, Brasiliense, 1996.

BOM MEIHY, José Carlos Sebe. Mas o que é mesmo história oral ?. Núcleo de História Oral da USP – *Seminário Internacional: Memória e Cultura, a importância na formação da cultura humana*, 2006.

BORDO, Adilson A. Os eixos de desenvolvimento e estruturação urbano-industrial do Estado de São Paulo, Brasil. In: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales.* Universidad de Barcelona, vol. IX, n º.194 (79), agosto, 2005.

BOSI, Ecleia. *O tempo vivido da memória.* Ateliê, 2003.

BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne (org.), *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*, São Paulo, Cultura Editores Associados, 1999.

BURKE, Peter (org) *A escrita da história: Novas perspectivas*, São Paulo, UNESP, 1992.

BURKE, Peter. História como memória social. In: *Variedades de história cultural*. Rio Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.

C.MTC (Companhia Municipal de Transportes coletivos) *Pequena História dos Transportes Públicos de São Paulo*, 2 º Ed. São Paulo: Companhia Municipal de Transporte Coletivo – CMTC, 1985.

CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo, Ed. SENAC/SP, 2002.

CANO, Wilson. *Concentração, desconcentração e descentralização no Brasil.* IE/UNICAMP, Campinas, dez/1991.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Rio de Janeiro/São Paulo, DIFEL, 1977.

CARDOSO, Fernando Henrique, *Empresário Industrial e Desenvolvimento Econômico no Brasil*, 2 º, São Paulo, Ed. Difusão Européia do Livro, 1972

CARLOS, Ana Fani Alessandre. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo, EDUSP, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço e indústria*. 2º ed., São Paulo, Contexto, 1989.

CARLOS, Ana Fani A. *O espaço urbano.* São Paulo, Contexto, 2004.

CARLOS, Ana Fani A. *O lugar no/do mundo.* São Paulo, Hucitec, 1996.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. 4º. Ed. São Paulo, Paz e Terra, 2000.

CASTELLS, Manuel. La transformación de las relaciones entre ciudad e industria y las teorias clásicas de la localización. In: *Sociologia del espacio industrial*. Madrid Ayuso, 1987.

CHARTIER, R. A visão do historiador modernista. In: FEREIRA, M. E AMADO, J. (orgs) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro, Ed. Fund.Getúlio Vargas, 1996.

CHESNAIS, François. *A mundialização do Capital*. São Paulo. Xamã, 1996

CMTC (Companhia Municipal de Transporte Coletivos), *Intervenção no Transporte, São Paulo, 1992.*

CMTC (Companhia Municipal de Transporte Coletivos), *Municipalização dos Transportes Coletivos*, São Paulo, 1992.

COSTA, Wanderley Messias da, *O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil*, 3 ª Ed. São Paulo, Ed. Contexto.

DAMIAMI, Amélia Luisa. A metrópole e a indústria: Reflexão sobre uma urbanização crítica. In: *Publicação Terra Livre*, São Paulo, n º.15, p.21-37, 2000.

DEÁK, Csaba (1990) "Elementos para uma política de transporte público em São Paulo" *Espaço & Debates*, 30:42-55

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945).* (Trad.) Otávio Mendes Cajado, 4º. Ed. São Paulo, Bertrand Brasil, 1991.

DRUCK, Maria da Graça. *Terceirização: (des) fordizando a fábrica. Um estudo do complexo petroquímico*, São Paulo, Boitempo Editorial, 2001

DWECK, Ruth Helena, O Movimento de Privatização dos anos oitenta: Reais Motivos, In: *Nova Economia*, v. 10, n º 2, Belo Horizonte, Dezembro, 2000.

ELIAS, N. Sobre el Tiempo. México, Fondo de Cultura Econômico, 1995.

FAGNANI, Eduardo, Financiamento do Transporte Coletivo Urbano no Brasil – Transporte Coletivo Urbano, In: *Caderno FUNDAP*, ano 6, n º 12, junho 1986, São Paulo

FERREIRA, Brasília C. Memória, tempo e narrativa. In: *O sindicato do garrancho,* Fundação Guimarães Duque, Mossoro, 1989.

FERREIRA, José Sette Whitaker. Globalização e urbanização subdesenvolvida. In: *SEADE – Revista São Paulo em Perspectiva*, vol. 14, nº4, outubro/dezembro, 2000.

FERREIRA, Marieta M. História, tempo presente e história oral. In: *Topoi*, Rio de Janeiro, 2002, pp. 314 – 332.

GIDDENS, Anhony. *As conseqüências da modernidade.* São Paulo, UNESP, 1991.

GONÇALVES, Maria Flora. Novas configurações no desenvolvimento urbano paulista. In*: Espaço & Debate: Revista d Estudos Regionais e Urbanos*, 1994, nº. 38, p. 39-53.

GONÇALVES, R. & LISBOA, T. Trajetórias de vida: Viabilizando e construindo a história. In: *Revista Eletrônica da Universidade Federal de Santa Catarina*. S/d.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans, *História do ônibus, São Paulo*, CAIO, 1976.

GORENDER, Jacob. Globalização, tecnologia e relação de trabalho. In: Instituto de Estudos Avançados – USP, 11 (29), 1997.

GROSTEIN, Marta Dora. *A cidade clandestina, os ritos e mitos: O papel da irregularidade na estruturação do espaço no Município de São Paulo (1900 – 1987).* Tese de Doutorado – FAU/USP, 1987.

HALBWACHS, M. *A memória coletiva.* São Paulo. Ed. Vértice, 1990.

HARVEY, David. A condição pós-moderna. São Paulo Loyola, 1993.

HENRY, Etienne & ZIONI, Silvana, Capítulo II: Ônibus na metrópole, articulações entre iniciativa privada e intervenção pública em São Paulo, In: *Viação Ilimitada: Ônibus das cidades brasileiras.* (Orgs) BRASILEIRO, Anísio & HENRY, Etienne, São Paulo, Ed. Cultura Editores Associados, 1999

KELVIN, L. *A imagem da cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1997.

KOFES, Suely. *Uma trajetória em narrativas*. Campinas, São Paulo, Mercados de letras, 2001.

LAKATOS, Eva M. & MARCINI, M. De A. *Técnicas de pesquisa*. 3º. Ed. São Paulo, Atlas, 1996.

LANGENBUCH, Juergen Ricard. *A estrutura da grande São Paulo: Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.

LE GOFF, Jacques. *História e memória. São Paulo*, Martins Fontes, 1990.

LEFEBVRE, Henry. *A vida cotidiana no mundo moderno.* São Paulo, Ática, 1991.

LEME, Maria Cristina da Silva, *O impacto da globalização em São Paulo e a precarização das condições de vida*. Trabalho apresentado como pesquisadora (FAU/USP) visitante junto ao Japan Center for Area Studies, National Museum of Ethnology, osaka, Japan, em 2002

LEME, Maria Cristina da Silva. In: *Revista Eure. Vol. XXIX*, nº. 87, p.23-36, Santiago do Chile, setembro, 2003.

LEMOS, M. B.; DINIZ, C. C.; GUERRA, L. P.. A nova configuração regional brasileira e sua geografia econômica. In: *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 33, nº. 4, p. 665-700, out/dez., 2003.

LENCIONI. S. Reestruturação urbano-industrial do Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: *Espaço & Debate: Revista de Estudos Regionais e Urbanos.* 1994, nº. 38, p.54-62.

LUNA, Sérgio V.. Planejamento de Pesquisa: Uma introdução. 2º. Ed., São Paulo, EDUC, 1999.

MARTINS, José de Souza. *O cativeiro da terra*. São Paulo, LECH, 1981

MATOS FILHO, José Coelho, & OLIVEIRA, Carlos Wagner de A., *O Processo de Privatização das Empresas Brasileiras,* Texto Para Discussão n º 22, Maio, 1996.

MATTOS, Dirceu Lino de. O parque industrial paulistano. In: *A cidade de São Paulo: Estudos de Geografia Urbana – Aspectos da metrópole paulista*. (Org.) Aroldo de Azevedo. Volume III, São Paulo, Cia Editora Nacional, 1958.

MELLO, Karla Reis Cardoso de, *Transporte Urbano de Passageiros: as Contradições do Poder Público.* Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo., São Paulo, 1998

MELLO, M. F. Privatização e ajuste Fiscal no Brasil. In: *Pesquisa e Planejamento Econômico,* n º 24, 1994.

MENEZES, Ulpiano B. A crise da memória, história e documento: reflexão para um tempo de transformação: In: SILVA, Zeleia (org) *Arquivos, Patrimônio e memória: Trajetórias e perspectivas.* São Paulo, UNESP, 1999.

MEYER, Regina Maria Prosperi et alii. *São Paulo Metrópole. São Paulo*, EDUSP e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

NEGRI, Barjas & PACHECO, Américo. Mudança tecnológica e desenvolvimento nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. In: *Espaço & Debate: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, 1994, nº. 38, p.62-82.

NOBRE, Eduardo Alberto Cuce. *Reestruturação econômica e território: Expansão recente do terciário na marginal do Rio Pinheiro.* Tese de Doutorado. FAU/USP, São Paulo, 2000.

NORA, Pierre. Entre memória e história: A problemática dos lugares. In: *Projeto História*, São Paulo, Brasil, 1993.

OLIVEIRA, Francisco, O Estado e o Urbano, In: *Revista Espaço & Debate*, n º 6, 1982

ORRICO FILHO, R. Dante; BRASILEIRO, A.;SANTOS, E. Meeiros; ARAGÃO, J. Guilherme de. *Ônibus Urbano: Regulamento e Mercado*, Brasília, L.G.E. 1996.

PAMPLONA, João Batista. *Erguendo-se pelos próprios cabelos: Auto-emprego e reestruturação produtiva no Brasil*, São Paulo, Ed. Germinal, 2001.

PETRONE, Pasquale. A indústrias paulistanas e os fatores de sua expansão. In: *Boletim Paulista de Geografia* nº 14, São Paulo, AGB, 1953.

PETRONE, Pasquale. São Paulo no século XX. In: *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana – Evolução urbana*. (Org.) Aroldo de Azevedo, volume II, São Paulo, Cia Editora Nacional, 1958.

PINHEIROS, Armando Castelar & FUKASAKU, Kiichiro, (Organizadores) A *privatização no Brasil: o Caso dos serviços de utilidade pública*. São Paulo, BNDES/FINAME/BANESPAR, 2000.

PINTAUDI, Silvana e CARLOS, Ana Fani. Espaço e indústria no Estado de São Paulo. In: *RBG – Revista Brasileira de Geografia,* volume 57, nº. 01, p. 05-23, 1995.

PINTAUDI, Silvana Maria. O shopping center no Brasil: Condição de surgimento e estratégias de localização. In: PINTAUDI e FRUGOLI Jr. (orgs.) *Shopping Center: Espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo, Editora UNESP, 1992.

PMSP (Prefeitura Municipal de São Paulo). *Municipalização dos Ônibus da Cidade de São Paulo: Realizações e Perspectivas*, São Paulo, 1992

POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento e silêncio*. Rio de Janeiro, Estudos Históricos, CPDOC, vol. 2, nº. 3, 1989.

PORTO, Antônio Rodrigues. *História urbanística da cidade de São Paulo (1554-1988).* São Paulo, Cathago & Forte, 1992.

RAMOS, Aluísio Wellichan. *Formação do espaço da/na cidade de São Paulo: espacialidades diversas do Bairro da Água Branca em questão*. Dissertação de Mestrado. FFLCH/USP – Depart. de Geografia/USP, 2001.

ROUSSO, Henry. A memória não é mais o que era. In: AMADO, J. & FERREIRA, M. (coords). *Usos e abusos história oral.* Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1998.

SALERNO, Mário Sérgio. Restruturação industrial e novos padrões de produção. In: *SEADE – Revista São Paulo em Perspectiva*, 6 (3):100-108, julho/setembro, 1992.

SAMPAIO Jr.,P. A. O impasse da "Formação Nacional". In: FIORI, José Luis (Org.). *Estados e moedas no desenvolvimento das nações.* Petrópoles, Editora vozes, 1999, Coleção Zero a Esquerda.

SANT"ANNA, Maria Josefina Gabriel. A concepção de cidade em diferentes matrizes teóricas das ciências sociais. In: *Revista Rio de Janeiro*, nº. 9, p. 91-99, janeiro/abril, 2003.

SANTOS, Milton, *Por uma Economia Política da Cidade: O Caso de São Paulo*. São Paulo, Ed. Nobel – Secretaria do Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, Milton. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1965.

SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo, Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. *Metamorfose do espaço habitado: Fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo, Hucitec, 1988.

SÃO PAULO (CIDADE) PREFEITURA MUNICIPAL, *Privatização da CMTC e reestruturação do transporte por ônibus na Cidade de São Paulo: Próxima Parada, O Futuro,* São Paulo, 1993.

SÃO PAULO (CIDADE) PREFEITURA MUNICIPAL. *A Evolução dos Transportes em São Paulo*, 1980.

SÃO PAULO (Estado) Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Regiões Administrativas e Metropolitanas do Estado de São Paulo. Internet www.seade.gov.br.

SÃO PAULO (Município)/PMSP – Secretaria Municipal de Transportes – SMT/ Companhia Municipal de Transporte Coletivo – CMTC, *Plano Municipal de Transportes Coletivos* – PMTC, São Paulo:CMTC, 1985

SARAT, Magda. A Escola da Minha Infância: História, Memória e Educação. In: *Revista Analecta,* Guarapuava, Paraná, v. 3, nº. 1, jan/jun. 2002, (p.134 – 148).

SIMONSEN, Mário Henrique, Privatização Já, In*: Revista Exame*, outubro 1995.

SINGER, Paul Israel, *Um Governo de Esquerda para todos, Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992).* São Paulo, Brasiliense, 1982.

SINGER, Paul. *Globalização e desemprego: diagnósticos e alternativas*. São Paulo, Contexto, 1999.

SOUZA, Edgard Egydio de. *História da Light – Primeiros 50 Anos*, Eletropaulo, Eletricidade de São Paulo, São Paulo, 1982

STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, São Paulo, Ed. Da Universidade de São Paulo e Ed. McGraw-Hill do Brasil, Ltda, 1978.

SUZIGAN, Wilson. A indústria brasileira após uma década de estagnação: Questões para política industrial. In: *Economia e Sociedade. Revista do Instituto de Economia da UNICAMP*, nº. 1, agosto, 1992.

SUZIGAN, Wilson. Estado e indústria no Brasil. In: *Revista de Economia Política,* vol. 8, nº.4, outubro/dezembro, 1988.

TASCHENER, Suzana P., Moradia Popular Paulista. In: Seminário: *Habitação nas áreas metropolitanas Latino-Americanas.* São Paulo, outubro, 1991, FAU/USP, volume 01.

TEIXEIRA, F.J.S. Modernidade e crise: reestruturação capitalista ou fim do capitalismo. In:TEIXEIRA, F.J.S. e OLIVEIRA, M. A. (Org.). *Neoliberalismo e reestruturação produtiva – as novas determinações do mundo do trabalho*, São Paulo, Editora Cortez, 1996.

TELES, Edson Luís de A. *Passado, memória e história: O desejo de atualização das palavras e feitos humanos.* Revista eletrônica: ano I, nº. 3 Dezembro de 2001 – Quidrimestral, Maringá - Paraná – Brasil, ISSN 1519.6178, p.1

THOMPSON, Paul. *A voz do passado: História Oral*. São Paulo, Paz e Terra, 1992.

ULIAN, Flávia. *Transporte e Cidadania na Cidade de São Paulo: Inserção e exclusão no espaço urbano.* Dissertação de mestrado apresentada FFLCH/USP, 1998.

VASCONCELOS, Eduardo A , *Transporte urbano, espaço e eqüidade: análise da políticas públicas.* São Paulo, Annablume, 2001.

VASCONCELOS, Eduardo. *Transito em São Paulo: Análise Sócio-política da intervenção do Estado na Circulação Urbana.* São Paulo, FFLCH/USP – Dissertação de Mestrado, 1988.

VELTZ, P. Hierarquias e redes na organização da produção e do território. In: BENKO, G. E LIPIETZ, A. (org.) *As redes ganhadoras – Distritos e redes: Os novos paradigmas da geografia econômica*. Oeiras, Celta Editora, 1994.

VERNON, R., Aspectos Conceptuales de la Privatizacion, In: *Revista de la CEPAL,* n º37, abril, 1989.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história.* Lisboa, Edições 70, 1987.

VIEIRA, M.; PEIXOTO, M.; KHOURY, Y.;. *A Pesquisa em história*, 3º. Ed. São Paulo, Ática, 1995.

WEBER, Max. Conceitos e categorias da cidade. (Trad.) Antônio Carlos P. Peixoto. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.) *O fenômeno urbano.* RJ, Zahar Editores, 1967.

YATES, Frances A . *The of Memory*. Chigaco, Chigaco University Press, 2001.

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas.* São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

Siglas

ANPT – Associação Nacional de Transportes Públicos.

CAIO – Companhia Americana Industrial de Ônibus.

CET – Companhia de Engenharia e Tráfego.

CETC – Comissão de Estudos de Transportes Coletivos

CIP – Conselho Interministerial de Preços.

CDHU – Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo.

COHAB – Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo.

CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

FDTU – Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano.

FINEP – Financiadora de Estudos e Projetos.

FPHESP – Fundação Patrimônio Histórico de Energia de São Paulo.

GEIPOT – Grupo Executivo da Integração da Política de Transportes.

MARE – Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado.

PMSP – Prefeitura Municipal de São Paulo.

PND – Programa Nacional de Desestatização

PIT – Programa de Integração dos Transportes.

PUB – Plano Urbanístico Básico.

SISTRAN – Sistema de Tróleibus Especial para a Região Metropolitana de São Paulo

SNTU – Sistema Nacional de Transporte Urbano.

SPTrans – São Paulo Transporte S/A

SMT – Secretaria Municipal de Transportes

TRANSURB – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo e Urbano de Passageiros.

Entrevistas Efetuadas

Área de atuação dos entrevistados: transportes públicos, urbanismo, turismo e patrimônio histórico.

Sumário

Prof. Dr. André Milton Paolillo (FINTEC/SP).....02

Prof. Dr. Adler Guilherme Viadana (UNESP/Rio Claro Dep. Geografia).....27

Prof. Dr. Eneas Rente Ferreira (UNESP/Rio Claro Dep. Geografia).....32

Prof. Dr. Jaime Wasman (POLI/USP).....39

Prfo. Dr. Mário Jorge Pires (ECA/USP).....55

Prfo. Dr. Nabil Bonduk (FAU/USP).....71

Waldemar Corrêa Stiel (Historiador na área de Transporte Público).....78

Obs: As entrevistas foram efetuadas nos primeiro e segundo semestres de 2007 por Teônia de Abreu Ferreira.

Entrevistado – Prof. Dr. André Milton Paolillo (área de atuação: Transportes Públicos e Turismo)

Entrevistador: Fale de sua atuação na área de transporte público na cidade de São Paulo.

Prof. André Milton: Meu interesse pelos transportes começa na minha infância, quando eu saia muito com o meu pai, e ele procurava me mostrar toda parte do transporte. Eu sempre tive muita facilidade de localização, e com isso fui acompanhando... Eu sou paulistano e desde a minha infância fui acompanhando o desenvolvimento da cidade, o crescimento da cidade através do transporte coletivo. Quando eu tinha mais ou menos uns doze anos ganhei um guia da cidade de São Paulo, que era o guia "Levi", mais ou menos em cinqüenta e três, cinqüenta e quatro, quarto centenário de São Paulo, aí, eu abria o mapa da cidade no chão e ficava lendo o itinerário dos ônibus e riscando no mapa. Com isso comecei a perceber uma série de falhas do guia, aí, eu ligava para o empresa responsável pelo "guia Levi" da cidade, "olha, linha tal foi alterada para tal".

E: Que tipo de falha? Este guia Levi era editado mensalmente ou anualmente ?
Prof. André Milton: O guia Levi não estava atualizado, sempre estava desatualizado. Todos os meses era editado. Mas, como essa parte do transporte me atraía, e com o crescimento da cidade, eu ligava para o guia Levi, umas três ou quatro vezes, e dizia: "olha linha tal foi prolongada para tal lugar...", e eu passei por telefone umas três ou quatro vezes essa alteração de linha e itinerário.

E: Você lembra dessa alteração, de alguma delas? O senhor viu que estava errada, ligou para eles, e pediu para eles retificarem?
Prof. André Milton: Daquela época? Eu me lembro bem que, uma das coisas que era muito comum no Guia Levi era quando a linha tinha sido cancelada e ela continuava publicada no Guia.

E: Em que ano foi mesmo?

Prof. André Milton: A partir de cinqüenta e quatro. Era comum eu falar: olha, linha tal não existe mais, estão canceladas, precisam ser retiradas do Guia de Ruas Levi. Em compensação, a linha tal foi prolongada de tal bairro para tal bairro. Por exemplo, eu morava no bairro da Aclimação, havia a linha dezessete Aclimação, foi criada uma linha dezessete "A", chamada jardim Aclimação. Ele não tinha no guia Levi, então eu informava que precisava incluir a linha dezessete "A", que é uma derivação da linha. No terceiro ou quarto telefonema que eu dava para ele no guia, quem atendia era o proprietário, o senhor Jaci Levi. Aí, ele me convidou... Como eu morava na Aclimação, e essa linha de ônibus saia da praça da Sé, o escritório do guia Levi ficava na praça da Sé. Ele falou: "venha aqui no meu escritório"; e qual foi o espanto dele quando eu cheguei lá, um adolescente. Ele levou um choque, pois ele me conhecia tão bem pelo telefone e esperava um adulto, e no final apareceu um adolescente. Ele me fez a seguinte proposta: "você vai me passar as alterações mensais e eu te dou de presente o guia Levi". Então, aquilo para mim, adolescente, então; foi um grande estímulo. Comecei a levar a sério esta questão, sobre transportes públicos. Sem saber, eu já era um "analista de transportes públicos", porque eu comecei a fazer a "pesquisa científica". Meu pai e a minha mãe me incentivaram e eles me davam dinheiro, então eu passei a ir fisicamente no local. Eu ia para o centro, nas principais praças, onde tinham os pontos terminais e iniciais dos ônibus. Se havia uma linha nova eu pegava o ônibus que circulava aquela linha, ia até o ponto final, anotava direitinho o itinerário, e levava para o senhor Jaci Levi. Com isso acompanhei o crescimento dos quatro pontos cardeais da cidade. Assim, eu passei a conhecer todas as empresas de ônibus. Eu ia nas garagens das empresas de ônibus, e conversava com os motoristas, cobradores e com os proprietários da frota.

E: O senhor lembra de alguma empresa de ônibus daquela época?

Prof. André Milton: Tinha a empresa de ônibus Vila Paulina, que era ali na região da Vila Prudente. Eu me lembro que eu liguei para o proprietário e ele falou: "vem aqui, vem aqui conversar comigo!". Quando eu percebia que a empresa tinha comprado um lote de ônibus novos, então eu ligava para a empresa querendo saber detalhes. Então, o proprietário da Vila Paulina, o senhor Anselmo Simate, "vem aqui conhecer o ônibus na garagem". Então eu ia lá. Ele se espantava, porque era um adolescente interessado por ônibus, que ia lá... Outra empresa que eu fui na garagem, foi a empresa de ônibus Penha – São Miguel. Ela já mudou de nome. A outra foi a empresa de ônibus Vila Esperança, ficava no Bairro da Penha, não existem mais.

Eu morava no bairro da Aclimação, e ia sempre na garagem da CMTC e de outras empresas de ônibus. Ia a pé, era bastante longe, andava quilômetros. Procurava o gerente geral, sentava com ele, e ficava conversando, como gente grande, querendo saber dos ônibus, de quantidade de linhas. Eu gostava de subir no ônibus e virar o letreiro para saber se havia uma outra linha que eu não conhecesse. E isso fez com que eu conhecesse toda a cidade, assim,adquiri informações para compreender e acompanhar o crescimento da cidade de São Paulo. Sem saber, eu acompanhei a evolução física da expansão dos itinerários, das empresas de ônibus, das fusões entre as empresas de transportes privadas, que nasceram, foram divididas, foram extintas, absorvidas por outras, linhas que foram alteradas. Então, eu acompanhei tudo.

E: O senhor poderia falar um pouco desse crescimento da cidade de São Paulo, das empresas, das linhas, dos itinerários de ônibus ?

Prof. André Milton: O interessante foi que eu não peguei a criação da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos), que foi em quarenta e sete. Eu era muito pequeno ainda, nasci em quarenta e três. Mas eu acompanhei o auge da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos). No final ela ficou com doze garagens. Em quarenta e nove, no meu bairro, ela implanta o ônibus elétrico, cuja garagem era no bairro da Aclimação. Foi a primeira linha de ônibus elétrico de São Paulo, do Brasil. O bairro da Aclimação era o primeiro bairro que tinha ônibus elétrico, era uma novidade, o pessoal vinha passear no ônibus elétrico. Com isso, além das garagens da CMTC, eu ia no setor de fiscalização, que era o coração do controle operacional de todo sistema de transportes coletivos da cidade de São Paulo. Uma coisa muita interessante, que eu não consigo entender até hoje, quando a CMTC encampa todo o sistema de transportes coletivos da cidade, ela deixou de lado vinte empresas, vinte e uma empresas privadas.

E: Por que?

Prof. André Milton: Não consegui entender o porquê, e essas empresas é que foram o embrião da destruição da CMTC.

E: O senhor lembra alguma das empresas de ônibus?

Prof. André Milton: Sim, eu me lembro de várias, porém há um site (biblioteca eletrônica, que registra uma relação de lotes e linhas de ônibus de algumas décadas, dê uma verificada).

Na *zona Oeste*, nós temos a empresa de ônibus Anastácio, a empresa de ônibus Vila Ipojuca. A Anastácio existe até hoje com o nome "gato preto". A empresa de ônibus Vila Amburguesa, Lapa Moinho Velho, Vila Pirituba. Essas eram as principais empresas que ficaram na zona Oeste. Na *zona Leste* localizavam as empresas de ônibus Vila Esperança, que fazia a linha Penha – São Miguel, Vila Carrão e Santo Estevão. A companhia transportadora Paulista, que depois virou empresa Paulista de ônibus que operava desde 1934. *Na zona Sul,* a viação Ipiranga, autoviação Taboão, a Columbia, a sociedade primor de ônibus, na região de Santo Amaro. E na *zona Oeste*, a viação Bandeirantes, que várias vezes, quase foi à falência. A empresa Bandeirantes que foi comprada por um empresa Mogi das Cruzes. Então, essas empresas de ônibus permaneceram e, junto com elas, algumas intermunicipais. Na zona Leste a empresa de ônibus Guarulhos, na zona Sul a autobus São Paulo - São Caetano do sul. No parque Dom Pedro II, a empresa São Bernardo do Campo. Na zona sul a viação Diadema, que fazia toda a região de Diadema e São Bernardo. Na zona Oeste tínhamos a viação Santa Clara, que depois virou a viação Himalaia e hoje a é a viação Osasco. Havia também, a empresa de ônibus Guerra, que fazia Cotia. A empresa nove de Julho, que fazia a linha Itapecerica, Taboão e Embu. Então, essas vinte e poucas empresas, elas continuaram com o transportes coletivos em São Paulo. *(Vide quadro, a seguir).*

Antigas empresas de ônibus de São Paulo

Década de 60

Lote	*Empresas de ônibus da Grande São Paulo*
10	Empresa de Ônibus Alto da Móoca Ltda.
11	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel Ltda.
12	Auto Viação Caribe Ltda.
15	Auto Viação Jurema Ltda.
17	Empresa de Ônibus Vila Ipojuca S.A.
18	Empresa Auto Ônibus Alto do Parí Ltda.
19	Auto Viação São Judas Ltda.
23	Empresa Auto Ônibus Vila Anastácio Ltda.
24	Empresa Auto Onibus Lapa Moinho Velho Ltda.
25	Empresa Auto Ônibus Parada Inglesa Ltda.
29	ABC Transportes Coletivos Ltda.
30	Auto Viação Urubupungá S.A.
35	Empresa de Ônibus São Geraldo Ltda.
38	Empresa de Ônibus Vila Paulina Ltda.
44	União de Transportes Intermunicipais Ltda.- U.T.I.L
54	Viação N.Sra. da Consolata Ltda.
56	Viação Estrela D'Alva Ltda.
57	Viação Gato Preto Ltda
58	Viação Ipiranga S.A
59	Viação Itamarati Ltda
60	Viação Leste Oeste S.A.
62	Viação Nefer Ltda.
63	Viação Paratodos Ltda.
65	Viação Santa Amélia Ltda.
66	Viação Santa Brígida S.A.
67	Viação Santa Cruz Ltda.
68	Viação Santa Madalena S.A.
69	Viação Santa Marina Ltda
71	Viação São José S.A
72	Viação São Lucas Ltda.

Lote	*Empresas de ônibus da Grande São Paulo*
73	Viação São Paulo Ltda.
74	Viação Senhor do Bomfim Ltda.
75	Viação Sete de Setembro Ltda.
76	Viação Tânia de Transportes Ltda.
77	Viação Urbana Penha Ltda.
79	Viação São Benedito Ltda.
80	GATUSA-Garagem Americanópolis Transp. Urbanos S.A
81	Auto Viação Braspol Ltda
82	Viação Real Parque Ltd
83	Viação Centro-Oeste Ltda.

1970 – 1978

Lote	*Empresas de ônibus da Grande São Paulo*
10	ABC Transportes Coletivos Ltda.
11	Auto Viação Brasil Luxo Ltda
12	Auto Viação Caribe Ltda
13	Viação Castro Ltda.
14	Auto Viação Intercontinental Ltda.
15	Auto Viação Jurema Ltda
16	Auto Viação Moema Ltda.
17	Auto Viação Nações Unidas Ltda.
18	Auto Viação São João Clímaco Ltda.
19	Auto Viação Pompéia Ltda.
20	Auto Viação Tabú Ltda
21	Companhia Auxiliar de Transp. Coletivos
22	Empresa Paulista de Ônibus Ltda.
23	Empresa Auto Ônibus Vila Anastácio Ltda.
24	Empresa Auto Ônibus Moinho Velho-Lapa Ltda.
25	Empresa Auto Ônibus Parada Inglesa Ltda.
26	Empresa Auto Ônibus Alto do Parí Ltda.
27	Empresa Auto Ônibus Penha-São Miguel Ltda.
28	Empresa Auto Ônibus Vila Carrão Ltda
29	Empresa Auto Ônibus Vila Esperança S.A
30	Empresa Auto Ônibus Vila Hamburguesa Ltda.
31	Empresa Auto Ônibus Vila Pirituba Ltda.
32	Empresa Auto Viação Taboão S.A.
33	Empresa de Ônibus Alto da Móoca Ltda.
34	Empresa de Ônibus Sto. Estevam Ltda.
35	Empresa de Ônibus São Geraldo Ltda.
36	Empresa de Ônibus Vila Ema Ltda
37	Empresa de Ônibus Vila Ipojuca Ltd
38	Empresa de Ônibus Vila Paulina Ltda
39	Empresa São Luiz Viação Ltda
40	Transp. Coletivos Lapa S.A. - Transcolap
41	Viação Jardim Miriam Ltda.

Lote	*Empresas de ônibus da Grande São Paulo*
10	ABC Transportes Coletivos Ltda.
11	Auto Viação Brasil Luxo Ltda
12	Auto Viação Caribe Ltda
42	Transportes Urbanos Piratininga Ltda. - TUPI
43	Transportes Urbanos S/A - TUSA
44	União de Transportes Intermunicipais Ltda. - U.T.I.L.
45	Viação Auto Ônibus Itaquera Ltda.
46	Viação Auto Ônibus Santa Cecília Ltda.
47	Viação Bandeirantes Ltda.
48	Viação Bola Branca Ltda.
49	Viação Brasília S. A.
50	Viação Brasilusa Ltda.
51	Viação Bristol Ltda.
52	Viação Campo Belo Ltda
53	Viação Canaã Ltda.
54	Viação N. Sra. da Consolata Ltda.
56	Viação Estrela D'Alva Ltda.
57	Viação Gato Preto Ltda.
58	Viação Ipiranga S.A
59	Viação Itamarati Ltda.
60	Viação Leste-Oeste Ltda
61	Viação Monções Ltda.
62	Viação Nefer Ltda.
63	Viação Paratodos Ltda
64	Viação Rio Bonito S.A
66	Viação Santa Brígida Ltda.
67	Viação Santa Cruz Ltda.
68	Viação Santa Madalena Ltda.
69	Viação Santa Marina Ltda.
70	Viação São Benedito Ltda.

71	Viação São José S. A
72	Viação São Lucas Ltda.
73	Viação São Paulo Ltda.
74	Viação Senhor do Bomfim Ltda.
75	Viação Sete de Setembro Ltda.
76	Viação Tânia de Transportes Ltda.

71	Viação São José S. A
77	Viação Urbana Penha Ltda.
79	Viação Nossa Senhora do Socorro ltda.
80	GATUSA – Garagem Americanópolis Transp. Urbanos S.A
81	Auto Viação Braspol Ltda.
82	Viação real parque Ltda.
83	Viação Centro-Oeste Ltda. (depois, Centro-Oeste Transporte e Turismo S.A)
84	Viação Cidade Leonor Ltda.
85	Viação Constância Ltda.
86	Viação e Garagem Mar paulista Ltda.
87	Auto Viação Tupinambá Ltda.

1978 a 1982 (Consórcio e o Sistema Saia-Blusa)*

Lote	***Empresa de ônibus da Grande São Paulo***
101	Auto Viação Brasil Luxo Ltda.
102	Auto Viação Nações Unidas Ltda. e Empresa Auto Ônibus Parada Inglesa Ltda.
103	Empresa Auto Ônibus Alto do Pari Ltda.
104	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel Ltda.
105	Consórcio Leste-Oeste (Empresa de Ônibus Viação São José Ltda. e Viação Leste-Oeste Ltda.)
106	Auto Viação Tabú Ltda. e Auto Viação Pompéia Ltda.
107	Consórcio Aricanduva (Empresa de Ônibus Santo Estevam Ltda. e Empresa Auto Ônibus Vila Carrão Ltda.)
108	Consórcio Sudeste (Companhia Auxiliar de Transportes Coletivos e Viação Urbana Transleste Ltda.)
109	COOPERNOVE (Empresa Paulista de Ônibus Ltda. e Empresa de Ônibus Vila Ema Ltda.)
110	Empresa Auto Viação Taboão S.A. e Auto Viação São João Clímaco Ltda.
111	Viação Bristol Ltda.
112	Viação Paratodos Ltda. e TUPI - Transportes Urbanos Piratininga Ltda.
113	Viação Canaã Ltda. e Viação e Garagem Mar Paulista Ltda.
114	Viação Bola Branca Ltda. e Viação N. Sra. do Socorro Ltda.
115	Auto Viação Jurema Ltda.
116	Empresa São Luiz de Viação Ltda.
117	Consórcio Tânia-GATUSA (Viação Tânia de Transportes Ltda. e GATUSA - Garagem Americanópolis de Transportes Urbanos S.A.)
118	Viação Bandeirante Ltda. e Viação Auto Ônibus Santa Cecília Ltda.
119	Viação Castro Ltda. e Viação Santa Madalena Ltda.
120	Viação Gato Preto Ltda./Viação Gato Branco Ltda./Empresa de Ônibus Vila Ipojuca Ltda.
121	Viação Santa Brígida Ltda. e Empresa Auto Ônibus Vila Pirituba Ltda.
122	TUSA - Transportes Urbanos Ltda.
123	Viação Brasília S.A.

*Sistema Saia-Blusa é o termo utilizado nas pinturas dos ônibus nesta época onde a parte inferior (saia) era pintado com a cor da região por onde operava e a superior (blusa) ficava a critério da empresa utilizar qualquer cor sendo diferente da cor da saia.

Cor da Saia	*Região*
Marrom	Zona Norte (Vila Maria, Vila Guilherme, Santana e Tucuruvi)
Amarelo	Zona Leste (Penha, Cangaíba, Erm. Matarazzo, São Miguel Pta. e Itaim Paulista)
Rosa	Zona Sudeste/Zona Leste (Moóca, Tatuapé, Vila Prudente, Vila Matilde, Itaquera e Guianazes)
Vermelho	Zona Sul (Indianópolis, Santo Amaro e Capela do Socorro)
Azul Escuro	Zona Sul/Zona Sudeste (Aclimação, Ipiranga e Saúde)
Azul Claro	Zona Sul (Vila Mariana e Jabaquara)
Laranja	Zona Sudoeste (Butantã e Morumbi)
Verde Escuro	Zona Oeste (Lapa, Perdizes e Pirituba)
Verde Claro	Zona Noroeste (Casa Verde, Limão, Freguesia do Ó, Vila Brasilândia e Jaraguá)

Mapa do sistema "Saia-Blusa" implantado na Cidade de São Paulo no final da década de 70

1992 – 2002

Lote	*Empresa de ônibus da Grande São Paulo*
01	Auto Viação Brasil Luxo Ltda.
02	Auto Viação Nações Unidas Ltda
03	Via Norte Transportes Urbanos Ltda
04	Empresa Paulista de Ônibus Ltda.
05	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel Ltda.
06	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel Ltda. (até 1999)/Viação Itaim Paulista Ltda.
07	Empresa Auto Ônibus Penha São Miguel Ltda. (até 1999)/Viação Itaim Paulista Ltda.
08	Empresa de Ônibus Viação São José Ltda.
09	Auto Viação Tabu Ltda. (até 1997); Auto Viação Vitória SP Ltda..
10	Empresa de Ônibus Luiz Fioravante Ltda.; Viação Cidade Tiradentes Ltda.
11	Empresa de Ônibus Santo Estevam Ltda.; Viação Isaura Ltda. (até 1999); Expresso Urbano São Judas Tadeu Ltda.
12	Empresa de Ônibus Vila Ema Ltda. (até 1999)/Viação Ibirapuera Ltda. (até 2001)
13	Empresa de Ônibus Santo Estevam Ltda. (até 2001); Viação Vila Formosa Ltda.
14	Viação São Paulo Ltda.
15	Empresa de Ônibus Santo Estevam Ltda. (até 2001); Viação Vila Formosa Ltda.
16	Empresa Auto Viação Taboão Ltda.

Lote	*Empresa de ônibus da Grande São Paulo*
17	Viação Brístol Ltda.
18	Tupi - Transportes Urbanos Piratininga Ltda.
19	Viação Urbana Transleste Ltda (até 1999); Auto Viação Santo Expedito Ltda.; Auto Viação Santa Bárbara Ltda.
20	Viação Paratodos Ltda.
21	Viação Bola Branca Ltda.
22	Viação Bola Branca Ltda.
23	Viação São Camilo Ltda. (até 1999); Auto Viação Parelheiros Ltda.
24	Viação N. Sra. Socorro Ltda. (até 1996); Viação Santo Amaro Ltda.
25	Auto Viação Jurema Ltda
26	Auto Viação Jurema Ltda (até 1999); Viação Capela Ltda.
27	Viação Campo Belo Ltda.
28	Empresa São Luiz Viação Ltda.
29	Empresa de Ônibus São Bento Ltda.; Auto Viação Esmeralda Ltda.
30	Viação Campo Limpo Ltda. (até 1999) / Viação Vila Rica Ltda
31	Viação Tânia de Transportes Ltda.
32	GATUSA - Garagem Americanópolis Transportes Urbanos S.A
33	Santa Cecília Viação Urbana Ltda.; Expresso Farol da Barra Ltda.
34	34 - Viação Castro Ltda.
35	Viação Santa Madalena Ltda.
36	Viação Santa Madalena Ltda.
37	Viação Gato Preto Ltda.
38	Viação Santa Brígida Ltda
39	TUSA - Transportes Urbanos Ltda (até 1996) / Viação Jaraguá Ltda / Viação Cachoeira Ltda / Serra Negra Administração Participações Ltda.
40	Royal Bus Ltda (até 1999).
41	Viação Cruz da Colina Ltda.
42	ARC Transportes Ltda.
43	Auto Viação Brasil Luxo Ltda.
44	Rápido Zefir Jr. Ltda.
45	Masterbus (até 1999/2000).
46	Masterbus (até 1999/2000).
47	Masterbus (até 1999/2000).
50	Viação São Paulo Ltda.
51	Masterbus (até 1999/2000).

Lote	*Empresa de ônibus da Grande São Paulo*
52	Transkuba (Kuba Viação Urbana Ltda).
53	Viação Primavera Ltda. (até 1998/1999); Viação São Paulo Ltda.
54	Transkuba (Kuba Viação Urbana Ltda).
55	Viação Paratodos Ltda.
56	Alfa Transportes Ltda; Viação Santo Amaro Ltda.
57	Viação Ibirapuera Ltda; Parque Ibirapuera Transportes Urbanos Ltda.
59	AAL Transportes Ltda (Transdaotro).
60	Transkuba (Kuba Viação Urbana Ltda
61	Masterbus (até 1999/2000); Viação Astro Ltda (até 2001); Viação Castro Ltda.
62	Viação Pioneira Ltda (até 1999) / Viação Jaraguá Ltda / Viação Marazul Ltda.
63	Viação Leste-Oeste Ltda. (até 1995); Expresso Talgo Transporte Turismo Ltda.
64	Viação Jabaquara Ltda (até 1999); Transporte Coletivo Geórgia Ltda (até 2001); Expresso Talgo Transporte Turismo Ltda.; Pacto Empreendimentos Ltda
65	Viação Itamarati Ltda (até 1999); Viação Âmbar Ltda.
66	Cooperativa Comunitária de Transportes Coletivos (CCTC).
67	Transportes Coletivos Imperial Ltda.; Viação Soares Andrade Ltda (até 1995/96); Viação Santo Amaro Ltda.
68	Eletrobus C.P. Por Ônibus Ltda.
69	Transbraçal P. Serviços Indústriais e Comerciais Ltda.
70	Viação Columbus (até 2001); Viação Pérola Ltda.
71	Itamarati Transportes Urbanos Ltda. (até 1998/99); Leopoldina Transportes Urbanos Ltda.
72	TransVipa - Transporte Vila Prudente Ltda (até 2001).
73	Expresso Iguatemi Ltda
74	Expresso Vila Industrial Ltda (até 2001).
75	Viação Paulistana Ltda / Empresa de Ônibus Nova Paulista Ltda.

Algumas linhas saiam do município para o município vizinho, foram para Guarulhos, empresa de ônibus Mogi das Cruzes.

Em cinqüenta e quatro a CMTC tinha noventa por cento do transportes coletivos da cidade; na década de sessenta, a empresa começa a perder gradualmente a sua participação no mercado de transportes públicos da cidade. Por quê? Porque a CMTC, uma vez constituída em quarenta e sete, o Brasil ainda não produzia os ônibus, nem chassi, que eram importados. Então a CMTC importou, o que era de mais moderno para o Brasil. A empresa importou duzentos ônibus Twin Coach dos EUA, suspensão automática, suspensão pneumática. Estes veículos modernos para época, circulavam no bairro da Aclimação, tais linhas eram consideradas a mais nobre.

Para fazer a manutenção desses veículos modernos, a CMTC precisou enviar vários mecânicos brasileiro para os EUA. Eles aprenderam a tecnologia de manutenção desses ônibus, e assim, realizavam os consertos, quando necessários. Esses duzentos ônibus fizeram um sucesso enorme na cidade de São Paulo, porque eram super confortáveis, modernos, era o que existia de mais moderno em termos de transportes coletivos.

A CMTC importou também, os bondes "Gilda", que está no museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla da cidade de São Paulo. Vale a pena fazer uma visita.! Esse bonde tinha calefação, o banco era estofado, era o que existia também de mais moderno nos EUA. Então, com a CMTC, na década de cinqüenta e sessenta, o transportes coletivos estava em um período áureo. Só que em cinqüenta e sete, o então presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956 – 1961), fez um acordo com a indústria automobilística. A Mercedes bens vem para o Brasil, a Volkswagem, a Ford, a GM já estavam aqui. A GM produziu ônibus tanto urbano como rodoviário durante uns vinte anos, não entendo porque a empresa parou a produção, assim, o Brasil teve que começar a importar os ônibus. Em cinqüenta e sete, a Mercedes fabrica o caminhão, e o chassi do caminhão começa a ser usado para encarroçar ônibus. Com isso, o governo brasileiro proibe a importação de ônibus. Aí, a CMTC foi obrigada, emergencialmente, a comprar os ônibus que existiam no mercado. Então, no primeiro momento, ela compra o chassi do Alfa Romeu, que é o Fiat - o "Feneme" – e coloca a carroceria. Era um ônibus duro que pulava, porque o chassi era de caminhão. Mas era o que tinha no mercado, e já era um ônibus nacional. Logo depois, entra a Mercedes, e a Mercedes então vai aperfeiçoando esse chassi de caminhão e vai transformando em chassi de ônibus, e passa a importar o *know-how* do chassi do ônibus e ela coloca também o ônibus no mercado – o chassi do ônibus que é encarroçados. Com isso a CMTC padroniza, mas padroniza para trás. Por um lado, tem-se "desenvolvimento tecnológico", porque é um produto nacional. De outro,

regrediu na qualidade, porque eram produtos primários, rudimentares. O Brasil perdeu toda aquela tecnologia: suspensão a ar, do ônibus com suspensão automática, superconfortável, banco estofado em coro, tudo isso acaba.

Ficou patente que a produção da Mercedes Bens nunca seria absorvida pela CMTC, a cidade de São Paulo, parecia um barril de pólvora, precisando se expandir de todos os lados. Nesse período, década de sessenta, o que mais existiam no centro da cidade eram imobiliárias, que compravam áreas grandes e loteavam e vendiam esses lotes. Então, essa loucura de compra e venda de imóveis, e expansão da cidade exigiam transportes coletivos.

O sonho dos operários eram comprar a casa própria e sair do aluguel, mesmo que fosse residir na periferia da cidade, esse fato também aumentou a demanda por transportes coletivos e necessidade de linhas e itinerários de ônibus. Isso fez com que houvesse um "boom" imobiliário.

A Mercedes pressiona o governo estadual, que não tinha capital para modernizar a frota, então, começa a ocorrer corrupção econômica e financeira, em virtude da ganância dos políticos que lideravam a cidade de São Paulo, desde os vereadores até o prefeito. Montou-se, então, um esquema para vender as linha de ônibus da cidade.

E: Como funcionava este esquema ? Quem era o prefeito da época?

Prof. André Milton: Foi depois do Ademar de Barros, (fim dos anos de 1950 e início de 1960) e todos os sucessores. Eu me lembro que foi na época do Ademar de Barros, eu fui a uma das garagens da CMTC, e presenciei como montou-se o esquema político para se ganhar dinheiro em cima do transportes coletivos, substituindo os ônibus da CMTC nas linhas, por empresas particulares. O primeiro grande esquema que o pessoal confidenciou para mim era que todo ônibus que quebrasse na cidade era para recolher na garagem e não consertar mais. Então, a frota rapidamente diminui na cidade, a população se revolta.

Com a população descontente, e a imprensa conivente com tudo isso, começa a criticar a CMTC, dizendo que a empresa é incompetente. A imprensa publica manchetes afirmando que a CMTC não tem capacidade de gerenciar o transportes coletivos na cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo, pessoas interessadas em transportes coletivos aqui na cidade, principalmente, donos de padaria, que tinham o ponto final do ônibus, enfrente a seu estabelecimento, observaram que, linhas de ônibus davam muito dinheiro, eles começaram a vender as suas padarias, e investir o capital na compra de frotas de ônibus.

Estes novos proprietários de ônibus, conectava a empresa Mercedes Bens, pegavam uma carta de crédito, dizendo que eles tinham crédito de cinco ou seis ônibus, iam a CMTC, compravam uma linha de ônibus, pagavam a preço de ouro, e, então, era feita a negociação. Produzia-se um documento escrito que, a partir do dia primeiro de junho, por exemplo, a linha "x" está extinta. Então, a CMTC deixava de operar aquela linha a partir daquela data. Neste dia, primeiro de junho entrava uma empresa nova com um ônibus zerinho fazendo a mesma linha, o que virou uma rotina.

E: O senhor lembra de algumas?

Prof. André Milton: Sim... Eu cheguei a presenciar brigas de candidatos para adquirir linhas. Empresas de ônibus se engalfinhando no setor de fiscalização da CMTC, porque eles queriam a mesma linha, que eram as mais lucrativas. O maior conflito que houve na cidade de São Paulo foi quando criaram a linha *Leste-Oeste, Penha-Lapa.* Essa linha foi vendida para um empresário que criou a viação Paraíso.

E: O senhor lembra o nome dele?

Prof. André Milton: Não lembro o nome dessa pessoa. Agora o que aconteceu? Usou esses empresários antigos que já estavam no mercado de transportes públicos. Com essa situação eles ampliaram muito as suas áreas de atuação, e se sentiram ameaçados pelos concorrentes.

Quando criou-se a *linha leste – oeste Penha – Lapa,* houve uma revolta por parte dos empresários de transportes coletivos, da zonas Oeste e Leste, com a finalidade de eliminar a concorrência. Eles se juntaram e colocaram vários ônibus nessa linha Leste-Oeste, em protesto,se junto, a nova empresa (proprietário da futura viação Paraíso). Então começou um *pool* de protesto. Por exemplo, a linha leste – oeste tinha a viação Paraíso, a empresa de ônibus Anastácio, Vila Ipujuca, Vila Amburguesa, que vinham da Lapa. Da Penha, a empresa de ônibus São Miguel, Vila Esperança, fazendo o sentido contrário. Virou um *rush*, porque se teve uma superposição de ônibus, aumentou a oferta, para uma linha que cruzava a cidade pelo centro. E o povo ficava perdido porque a cada momento era uma empresa de ônibus fazendo a mesma linha. Nós chegamos ao cúmulo deles criarem algumas linhas, como Barra Funda – Vila Mariana, que não tinha ônibus e a empresa teve que trazer um ônibus de viagem e a pessoa tinha que entrar e sair pela porta da frente, no ponto de ônibus localizado na praça da Sé. Era um escândalo! Operar uma linha urbana com ônibus de viagem. A empresa chamava-se Útil. Trouxe ônibus lá do Espírito Santo – rodoviário - para operar a linha Vila Mariana - Barra Funda, assim como a linha Santana – Jabaquara.

Eu entrava nestes pontos de fiscalização que eram um ponto de guerra, porque os empresários se engalfinhavam. Ou seja, virou um comércio, um leilão. As linhas de ônibus da cidade de São Paulo viraram um leilão. Isso as custas de quem? Do prefeito, da câmara, dos vereadores, todos eles ganharam dinheiro destruindo a CMTC, vendendo um bem que era da população de São Paulo, que tinha a obrigação de oferecer transportes coletivos, a um preço justo e atender realmente a população.

O objetivo da CMTC era equilibrar as suas finanças, explorando as linhas rendosas, para que empresa pudesse atender a periferia e as linhas deficitárias, que davam problema, pois havia na cidade de São Paulo, muitas ruas de terra. Ora, quando acontece isso, as empresas de transportes coletivos privadas, lógico, queriam o filé mignon, e não se interessavam pela periferia. A CMTC perde toda a sua força, se desmoraliza totalmente perante a população, ajudada pela imprensa, que não foi ética naquele momento. Somente criticava o prefeito e a CMTC. Como ocorre até hoje, os meios de comunicação, endossam aqueles que possuem poder financeiros.

Assim, a cidade se expande rapidamente, só que existe um problema, pois começou a expansão desordenada da cidade e precisava de ônibus na periferia. Para esses empresários urbanos, particulares, não interessava a periferia, porque ali os ônibus quebravam, pois as ruas não eram asfaltadas, daria prejuízos.

Nas décadas de sessenta e setenta, a cidade de São Paulo, encontra-se bastante urbanizada, com infra-estrutura boa. As periferias, próximas do centro, também estavam se urbanizando, constituindo um "filão" para as empresas de transportes públicos privadas. Começa, então, um grande movimento em muitos bairros, e a cidade começa a se organizar em termos da sociedade amigas de bairro. Estas, começam a exigir da prefeitura mais transportes públicos. A prefeitura já não tinha mais poder, sobre a CMTC, pois esta, executava o controle e fiscalização dos transportes coletivos, de maneira ineficiente, não mais atendendo as necessidades da população. A prefeitura/CMTC tinha perdido o controle do transportes coletivos da cidade de São Paulo. Com isso, as empresas de transportes públicos particulares, exigiram a extinção dos bondes, que representavam concorrência para ela. Então, eles ficam senhores de todo o transportes coletivos, que rendiam uma fortuna incrível, porque em dois três anos, a frota particular, tinha quadruplicado, explorando o povo, por meio de uma tarifa altíssima.

E: O senhor se lembra mais ou menos o valor?

Prof. André Milton: Naquela época... cinqüenta centavos, cruzeiro.

A falta de planejamento chegou a tal ponto que, os grandes corredores começaram a ficar bloqueados de tanto ônibus. Haviam empresa de ônibus concorrendo com outras, na área central, na Avenida Paulista, na rua Nove de Julho, na Avenida Celso Garcia, na Avenida São João, na rua da Consolação, entre outras. Começaram a ocorrer congestionamentos, pelo excesso de ônibus, em função da concorrência entre empresas particulares. Com esse caos no transporte coletivo, a periferia mal atendida, tarifa alta, ônibus velho, desrespeito total com a população. Nesse período, o prefeito Faria Lima assume a cidade de São Paulo, ele "organiza" os transportes coletivos da cidade de São Paulo. Ele cria a companhia de transportes de São Paulo, a secretária municipal de transportes, e subordina todo o transporte público a essa secretaria. Abaixo da secretaria municipal de transportes vem o DTP (Departamento de transporte público), DSV (Departamento de sistema viário), o CET (Companhia de engenharia de trânsito). Com o auxilio de arquitetos, urbanistas e economistas, procuraram modernizar os transportes públicos de São Paulo.

Elaboraram projetos urbanístico/transportes, cujos modelos eram europeus e americano. O que existia de mais moderno, e adaptam a cidade de São Paulo. Um deles, foi o projeto denominado: *Pro-uso*, e pela primeira vez, depois da criação da CMTC, eles elaboram um macro-projeto de transportes coletivos para a cidade.

Naquela época chegamos ao caos, da cidade possuir setenta e cinco empresas de ônibus na mais a CMTC. Havia empresas com uma linha de ônibus só. Era uma briga, uma concorrência, uma empresa passando na frente da outra para pegar os passageiros – era um caos. A sorte é que nós não tínhamos esse volume de tráfego que temos hoje, mas precisava ser ordenado, porque a periferia não tinha transporte. Então, esse projeto de primeiro mundo, divide a cidade em áreas, usando realmente a planificação dos ângulos e a rosa dos ventos.

Divide a cidade em nove áreas, define os corredores ônibus de cada área. E com esses corredores eles alocam lotes de linhas de ônibus. Corredor um: Santana vai ter "x" linhas de ônibus e assim, coloca nove áreas em concorrência. Estas setenta e cinco empresas de ônibus particular, tiveram que se arranjar, como? comprando as pequenas de ônibus. Os grandes foram se fundindo, e no final, configurou-se aproximadamente, dezoito empresas, porque cada área tinha que ter duas empresas, que eram consórcios.

A idéia do consórcio era verificar quem operava melhor. Aquela empresa que tivesse condição financeira de comprar e se fundir-se à outras empresa, e formar uma empresa só. Essa foi a primeira grande reestruturação do transportes coletivos na cidade. Quando se colocou vinte linhas na região norte toda a periferia foi atendida.

Isso, ocorreu na década de 1970, esse projeto maravilhoso, contemplava linhas de ônibus que vinham da grande São Paulo, tinham que parar nas divisas. Tais linhas, não podiam entrar e circular nos corredores, caso contrário, prejudicar-iam o projeto.

Começa a primeira grande briga. A lei era urbana, a lei que comandava as linhas metropolitanas era estadual. Assim, as empresas metropolitanas não respeitaram a proposta do projeto pró-Uso, e continuaram invadindo a cidade de São Paulo. O primeiro grande nó foi essa intromissão do metropolitano no urbano. A prefeitura de São Paulo não teve forças para posicionar-se. Assim, vinte e uma empresas de ônibus privados, prejudicaram (boicotaram) O *Projeto pró-Uso.* Isso, só progrediu, o consorcio realmente não funcionou. As empresas se fundiam, e se constituíram numa só. Algumas empresas começam a reclamar que ficaram com linhas muito deficitárias, as linhas lucrativas, foram delegadas, a fulano beltrano, etc.

E: O senhor se lembra o nome de algumas dessas empresas?
Prof. André Milton: Linhas na zonas Leste, Oeste, linhas da Raposo Tavares, entre outras, também se sentiram prejudicada. No global, então, se precisou de ajustes. Esse projeto Pró-uso, demandou infra-estrutura, técnica administrativa, etc. Pela primeira vez, elaborou-se um documento oficial de cada empresa, de cada linha, de cada itinerário, ou seja, com todos os dados jurídicos e técnicos que um contrato deve ter, e muito bem definidos as obrigações e responsabilidades de ambas as partes. Nesse momento, eu trabalhava como *free-lancer* de um guia da cidade de São Paulo: o Mapograf. Todo ano, eu atualizava as linhas e itinerários dos transportes coletivos urbano e suburbano para o Guia Mapograf..

E: Essa atualização anual, pode ser lida como um indicador do crescimento da cidade ?
Prof. André Milton: Sim. Acompanhei todo esse crescimento. A cidade começou a bater nos seus limites, e começou a conurbação. A urbanização começa a atravessar as fronteiras de São Paulo, dos municípios, e começa a consolidar-se de maneira mais intensa, na década de sessenta (grande São Paulo). A maioria das empresas de transportes coletivos urbano, se consolidaram, e expandem para as regiões metropolitanas, criam empresas metropolitanas, pois, as empresas urbanas, já não supriam a demanda, chegando na divisa dos municípios ou regiões. Criam, empresas metropolitanas correspondente.

E: O senhor se lembra de alguma?

Prof. André Milton: Anastácio, Gato Preto, que hoje faz a linha Lapa. A empresa a Gato Preto, crio outra empresa para atender a via Anhanguera. Mas publicou-se, um decreto que empresas urbanas não poderiam sair dos limites da cidade. Então, todas elas tiveram que criar uma empresa para atender o metropolitano. Então a GAT, que possui a linha "Gato Preto" cria então a viação Urubupunga. Na época, se estava construindo a hidrelétrica Urubupunga, então a GAT apropriou-se do nome, e cria então a linha metropolitana, que começa a atender o eixo: via Anhanguera e principalmente Osasco. Isto aconteceu em todo o entorno de São Paulo. A auto-viação Nações Unidas cria a empresa Mairiporã. A Guarulhos faz o inverso e cria a VUP (Viação Urbana Pinherense). A maioria dos grupos existem até hoje, mas eles foram se adaptando aos novos projetos, como camaleões. Toda a zona oeste hoje é dominada pela: Santa Clara, Himalaia, esta serve o município de Osasco. Por sua vez, no eixo da Raposo Tavares, nós temos a Danúbio Azul, que ficou no lugar da empresa de ônibus Guerra. Ela não tem o urbano, mas tem todo o metropolitano do município de Cotia. Há um monopólio mesmo, e hoje se fechou na mão de meia dúzia de empresários de transportes públicos.

E: O senhor se lembra o nome deles?

Prof. André Milton: A zona oeste que hoje se chama consorcio sudoeste, cor de laranja, pertence ao empresário: Antônio dos Santos, hoje, é o filho dele que hoje faz todo o gerenciamento da empresa. Pessoas que começaram com uma pequena empresinha e hoje toda a zona oeste é deles.

A viação Osasco que faz toda aquela região, apropriaram-se do nome Himalaia, e assumiram toda a zona Leste. Eles executam o transporte coletivo urbano das zonas leste e oeste, do qual a Santa Madalena, que agora pertence a empresa Oak Tree, junto com a Gatti, cobrem toda essas zonas. Então são três empresas ali: a Gato Preto, a Oak Tree que é a Santa Madalena e a Viação Castro, que agora virou Sudoeste. São empresários que atuam há quarenta anos, no mercado de transportes públicos, só na região oeste. O grupo Gatti da Lapa, que aproximadamente sessenta anos; o dono era o Luiz Gatti, eu era menino. Conheci o filho dele, Hermínio Gatti, que hoje está em Foz do Iguaçu, proprietário do Hotel Carimã. Em uma ocasião, fui dar uma aula em um de pós-graduação, em Foz do Iguaçu, levei os alunos, em visita a empresa de ônibus da Gatti, e ao Hotel Carimã, o Hermínio, deu uma palestra para os alunos, foi impressionante.

Hoje o grupo Gatti está na mão dos sobrinhos. A Urubupunga, que depois, a Gatti se desinteressou e vendeu. O grupo, hoje é um modelo da região metropolitana.

O engenheiro Luiz Augusto Saraiva e a família, compraram a empresa de ônibus Urubupunga, ficaram com toda a região do eixo : Castelo Branco, Bandeirantes e Anhanguera, e apropriaram-se também, das linhas urbana; ao comprarem, o lote de ônibus das regiões da Lapa e Pirituba. Realizaram consórcio com a empresa de ônibus Vila Pirituba e compraram a viação Santa Brígida, aqui do centro. Com essa frota toda de ônibus, eles participaram da licitação, para atuarem na de área de Pirituba, e ganharam.

Eu sinto que a história das linhas e empresas de ônibus, são deixadas para trás. Os nomes vão mudando. Ficou o nome de viação Santa Brígida e não ficou_Vila Pirituba. A Vila Pirituba tinha sessenta anos de história. Mas na época, a vila Pirituba era vista como um bairro decadente, continuar com o nome Vila Pirituba, soava negativo, para o novo proprietário. Assim, vai se perdendo a história não só empresa de ônibus, como do bairro. A vila Pirituba foi a pioneira de toda aquela região.

Hoje, esse grupo dos Saraiva que tem a auto viação Urubupunga, no metropolitano, e a Santa Brígida, nesta região urbana. A Santa Brigida foi obrigada a cobrir toda essa região de Santo Amaro, até chegar no limite da Casa Verde, porque as empresas foram falindo, houve muita especulação, espertalhões enfiados nas transações dos contratos/ do transporte coletivo.

A prefeitura "obrigou" a Santa Brígida cobrir a área com sua frota de ônibus, pois que, a empresa era (ou é?) considerada modelo padrão em transportes públicos. É uma empresa poderosa, dita, os modelos de manutenção e organização para todo o transporte coletivo de São Paulo. Hoje, o grupo Urubupunga tem o itinerário de ônibus urbano, o suburbano, o turismo e o fretamento. A expansão do Grupo Saraiva se consolidou.

Retomando o *Projeto Pró-Uso*, (da década de 1970) apesar de todas as dificuldades, consolidou-se. Em setenta e oito, eu li nos jornais, que o governo municipal iria implantar, diversos órgãos governamentais, diversas secretarias fundir-se-iam para delimitar a região metropolitana de São Paulo, esta solicitava: leis próprias, meios próprios de administração e junto com a região metropolitana será criada a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos). Os jornais escreveram que a EMTU gerenciar-ia os transportes coletivos da região metropolitana de São Paulo.

Diante daquele anúncio, fui até EMTU, que se localizava na rua Augusta, esquina com a rua Luiz Coelho. Por que? Porque eu estava trabalhando como analista financeiro da Fiat. A fábrica estava pronta em Minas Gerais, eu e minha família íamos ser transferidos para Minas Gerais. Então, pensei: "eu não quero ir para lá, então, eu vou procurar emprego na EMTU".

Na EMTU, procurei o presidente, a secretária dele me atendeu, apresentei meus projetos, e falei: "eu gostaria de desenvolve-lo. Eu conheço toda a região metropolitana de São Paulo, todo os transportes coletivos. Possuo os catálogos das empresas, os catálogos das linhas, porque eu participei da elaboração do Guia da cidade, eu acho que e posso ser útil para a EMTU. Ele pegou meu curriculum, apresentou ao superintendente, naquela época era o senhor Mário Lopes Leão, hoje a rua Mário Lopes Leão fica aqui em Santo Amaro. Esse homem, era uma sumidade, um engenheiro brilhante.

E: Que ano foi?

Prof. André Milton: 1978. Ele, olhando os meus documentos todos, na hora, me deu crédito de confiança, ligou para o superintendente de operações que ficava no oitavo andar. A secretária, depois de uns quinze minutos voltou e disse: "o senhor, por favor, vai ao nono andar, procure o superintendente de operações, que é o doutor Dante, ele está lhe aguardando". Eu subi, cheguei lá, nem precisei mostrar para ele, "o senhor vai ser contratado como analista de transporte". Então, eu fui o primeiro analista contratado na EMTU, porque os demais foram contratados como autônomos e eu não. Inclusive, nesta época eu fui muito esperto, porque eu podia ser contratado como pleno ou Sênior, mas preferi ser Junior, registrado em carteira, que foi a minha sorte. A partir dali, eu passei a participar do primeiro planejamento da grande São Paulo, e nós tínhamos reunião todas as semanas no DTP/secretária municipal de transportes para discutir os problemas referentes aos transportes coletivos.

E: A partir daí começaram os grandes projetos?

Prof. André Milton: Da região metropolitana. A Secretaria Municipal de Transporte fez a reestruturação da região metropolitana de São Paulo. Eu já conhecia todos os empresários, então eles me respeitavam muito, e nós realizamos o trabalho.

Entra a década de oitenta. Na região oeste: Taboão, Embu, Juquitiba e São Lorenço, existia problemas, no que diz respeito ao transporte coletivo. Como por exemplo: Todas as empresas trabalhando nas regiões com as linhas de ônibus mais rendosas, e a periferia sem

transportes coletivos. Então, analisa-se a região, e determina-se a atuação de uma empresa de ônibus em cada município. Foi um trabalho maravilhoso! Trabalhei no corredor da implantação do Jabaquara, pegando toda a zona sul e o ABC.

Ocorreram erros, mais uma vez, primeiro: o projeto de São Paulo, sofre toda sorte de ataques, o poderio econômico, novamente se sente prejudicado. Por exemplo: o Terminal Santo Amaro, tinha que congregar todas as linhas, cujo destino, era Santo Amaro. Então, os comerciantes fazem uma gritaria geral e exigem que a maior parte das linhas permaneçam na porta de suas calçadas, de suas lojas, alegando que vão a falência. E lá, vão os políticos, vereadores exigirem que grande parte das linhas continuem. Então, começa a ocorrer a deteriorização do *Projeto Pró-Uso*. Um projeto de primeiro mundo que começa a ser solapado na base. Por outro lado, essas empresas metropolitanas, poderosas, por meio dos vereadores, deputados e senadores, furam o bloqueio e entram em São Paulo.

E: O senhor se lembra do nome de algumas dessas empresa poderosas ?

Prof. André Milton: Sim, as linhas da região oeste, Embu, Itapecerica, sobem a rua Augusta, a rua da Consolação, viram na Avenida Dr. Arnaldo. Assim, se torna impossível fazer com que o projeto se materialize, o grande prejudicado é o povo.

A cada concessão para empresas metropolitanas, o tempo de viagem aumentava, se bobear ele dobra. Se o tempo de viagem era vinte minutos, passa a ser quarenta. Ele deixa de ter a sua objetividade. Eu li nos jornais que duas linhas conseguiram furar o bloqueio, e estão se dirigindo para parque Dom Pedro II. E depois, você começa a ver essas ramificações dessas linhas metropolitanas, e isso vai congestionando todo o corredor - são os ônibus azuis ou cinzas. Eles destoam totalmente do serviço urbano. Aonde você ver um ônibus azul ou cinza, "mas o que esse ônibus está fazendo aqui, se ele teria que parar lá, na ponta do terminal rodoviário?". Qual é a justificativa para que esses ônibus metropolitanos, entrarem na área urbana da cidade de São Paulo? A incompetência dos projetos urbano de São Paulo que não consegue impedi-los.

Quando o então governador Paulo Maluf (1979– 1982) assumiu, fez um balanço financeiro nos cofres do Estado de São Paulo. Havia muito dinheiro no caixa de EMTU, em todos o departamentos, porém, o único que funcionava e produzia, era o de transporte coletivo, os outros setores, nenhum funcionaram.

Por meio de um decreto, Paulo Maluf extingue a EMTU, e recolhe todo o dinheiro para o caixa do Estado de São Paulo. A gente foi trabalhar em um dia, no outro dia não existe mais a EMTU. Noventa por cento dos funcionários foram demitidos, ficou aquele núcleo de formigas operárias que carrega uma secretaria nas costas e eu estava dentro desse núcleo operário, e, então, jogaram a gente na EMPLASA. Sai da rua Augusta e fui parar na Marginal Pinheiros, na rua Florida. Jogam a gente em um "setorzinho", tendo que cuidar dos transportes coletivos metropolitano. Nós ficamos desacreditados diante dos empresários da região metropolitana.

Então, fomos deslocados para a EMPLASA, para a secretaria dos negócios metropolitanos na Avenida Faria Lima. Eu fui para um "setorzinho" de planejamento, os funcionários que trabalham comigo, funcionários públicos, e eu era CLT. Transferiram a nossa turma para o metrô, nesta empresa, um grupo foi para a divisão de trens, outro para peneus.

O governador André Franco Montoro (1983–1987), fez uma gestão maravilhosa, descentralizou-se todo o Estado de São Paulo, colocando-o no primeiro mundo. Nós tivemos quatro anos de período de florescimento da cultura e desenvolvimento científico. Quando foi sucedido por Orestes Quércia (1987–1991), então, quatro anos de obscurantismo, mais quatro anos de estagnação com o seu sucessor, Luís Antônio Fleury (1991–1995).

Em 1992, voltei a trabalhar no metrô, a disputa política no interior da empresa estava acirradíssima, pois os diretores executivos, queriam indicar nomes partidários, para ocuparem cargos de chefia na empresa. Enfim, não suportei a pressão, solicitei demissão, e hoje sou professor universitário.

Houve a nova reestruturação dos transportes coletivos na gestão da prefeita Marta Suplicy (2001–2005). Refizeram alguns corredores, desativaram outros. Há corredores que estão totalmente inoperantes. Ontem que eu tomei o transporte coletivo e fiquei horrorizado. Peguei um ônibus, um bi-articulado, novinho, custa uma fortuna, e fiquei bloqueado lá na ponte do socorro. Isso, é uma agressão aos usuários de transportes coletivos.

Entrevista com o Prof. Dr. Adler Guilherme Viadana – Departamento de Geografia/UNESP de Rio Claro.

Entrevistador: O senhor se lembra de como era o Bairro da Lapa, quando lá chegaram,o senhor e sua família, no final dos anos 50 ?.

Prof. Guilherme Viadana. Quando chegamos no Bairro da Lapa, no fim da década de 50 e início de 60, as marginais dos rios Pinheiros e Tiête e das rodovias, já estavam configuradas.

É interessante lembrar que, a ferrovia viabilizou o surgimento das primeiras indústrias no Bairro da Lapa, como a Vidraria Santa Marina e o Frigorífico Submour. Nas décadas de 40, 50 e 60 as indústrias começaram a se expandir (por exemplo: as indústrias Matarazzo) em direção a outras áreas, mais especificamente para a Vila Leopoldina (onde concentrou grandes indústrias, principalmente do ramo metalúrgico), Vila Hamburguesa e Anastácio.

Nos anos 60, já estava instalada no bairro a rede de esgoto, o comércio já era expressivo, escolas, ainda circulava o bonde (vinham do centro até a rua Guaicurus), havia cinemas, que na época era o point do Bairro, iluminação pública, enfim, um bairro com uma boa infra-estrutura. O largo da Lapa, era o polo comercial do Bairro, servindo a outras regiões que se situavam ao longo da linha de trem.

Há Lapa de Baixo e a Lapa de Cima. A primeira, apresenta melhor infra-estrutura, habitada por uma classe média (trabalhadores mais qualificados), e um centro comercial significativo. A segunda, era habitada por uma classe operária.

Quando chegamos no bairro, já havia o Mercado Municipal, depois, nos anos 60, instalou-se o CEASA, na Vila Leopoldina e no final de 60, o Shopping Center do Município.

O processo de industrialização do Município de São Paulo, expandiu-se principalmente para o oeste e para o sul. Em função dos transportes ferroviário e rodoviário, a Lapa ligou-se, Água Branca pela rua Guaicurus, e da marginal Tietê/Pinheiros ao sul.

Entrevistador: O senhor morou no bairro da Lapa em São Paulo, por vários anos, como se configurava o transporte público, nas décadas de 1960, 1970 e 1980, posto que a Lapa de cima foi um bairro operário, como o senhor afirmou?

Prof. Guilherme Viadana: Nasci em 2 abril de 1950, no Bairro de Santa Cecília, na Rua Piauí, depois mudamos para o Bairro da Lapa, onde morei por muitos anos.

No início de 1960, usava o ônibus elétrico para me deslocar. A linha Lapa para Água branca, que fazia o percurso, rua Clélia,etc.

Lembro-me também que peguei o bonde chamado Anastácio. As linhas eram geralmente radiocentricas, ou seja, convergiam para o centro da cidade. A linha 37 Anastácio era uma exceção, pois partia da Lapa, em direção ao bairro do Anastácio, pelas seguintes ruas: Doze de Outubro, Barão de Jundiaí, Brigadeiro Gavião Peixoto, Laurindo de Brito e João Tibiriçá, até as porteiras da Estrada de Ferro Sorocabana (onde hoje é a estação Domingos de Morais da CPTM). Pegava o bonde na rua Anastácio, posteriormente, ela mudou de nome. O bonde fazia contorno na rua do Curtume e pegava a rua Francisco Matarazzo e eu descia na praça Padre Péricles, até chegar em perdizes. O resto do percurso, para ir à escola, fazia a pé.

Na rua Anastácio, habitavam famílias de origens húngaras e polonesas, Hoje, esta rua não existe mais, passou a se chamar Rua Nossa Senhora da Lapa.

Meu pai tinha um amigo que morava em Piritura, quando nós íamos visitá-lo, tomávamos o trem. Eu observava as paisagens, era bom.

No início dos anos 1970, eu fui um atleta profissional, jogador de futebol, e pegava o trem Lapa- São Caetano para ir até o clube. Jogava no Esporte Clube São Caetano, no bairro chamado Fundação.

Ônibus eu usava bastante, nos anos 1960, meu avô, pertencia ao sindicato, que se localizava na na rua da Consolação, ainda me lembro do número do prédio, 37, enfrente a Biblioteca Municipal Mário da Andrade, próximo a Praça Ramos de Azevedo, rua Xavier de Toledo e rua da Consolação....

A praça Ramos de Azevedo, tem um significado importante para mim. De lá, assisti as Comemorações do Quarto Centenário de São Paulo e também porque meu avó trabalhou como modelador no Teatro Municipal na década de 1960. (ele estudou no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo em1916), quando o Teatro passou por uma reforma na gestão do então prefeito José Vicente Faria Lima (1965 – 1969).

O sindicado dos contabilista ficava próximo ao Teatro Municipal, na rua da Consolação, meu avô, era filiado ao sindicato, após as reuniões, nós visitávamos o Teatro.

Naquela época as pessoas andavam diferente, homens com chapéu, as crianças de calças curtas, e as mulheres, de saias ou vestidos compridos, no meio das canelas.

Entrevistador: O senhor se lembra de outras coisas ou características do centro de São Paulo naquela época?

Prof. Guilherme Viadana: Cinema. Havia vários no centro de São Paulo, República, Marrocos, Ipiranga, Maraba, Olido, Metrópole, etc., isto nos anos de 1960 e 1970.

O centro São Paulo, era uma cidade praticamente Italiana, os mais antigos diziam : São Paulo falava três língua... Muito bairros falavam italiano: Brás, Lapa, Bexiga, etc

Havia preconceito contra os italianos, por parte dos brasileiros, porque vieram de outro país, e permitiam que as mulheres trabalhassem, pois era necessário; as mulheres brasileiras não trabalhavam fora de casa.

Minha mãe trabalhou como operária em uma fábrica na Lapa. Termos polaca, italianinha, era sinônimo de prostituta, muito usado para qualificar as mulheres que trabalhavam fora de casa.

Havia o bonde que circulava a rua Augusta. Era um passeio, chegava até a avenida Brasil. Além de bondes de passageiros, havia também, bondes cargueiro, e funerário. Que desciam a rua da Consolação.

Havia um bonde quilométrico: Penha- Lapa, como a passagem era barata, as pessoas utilizava-o para passeio e ir ao trabalho. O ônibus custava um cruzeiro e o bonde 50 centavos.

Quem morava nos bairros chamava o arruamento principal de Rua Clélia, até hoje, é uma das ruas principais do Bairro da Lapa.

Entrevistador: Nas décadas de 70 e 80, havia centros de lazer e cultura na Lapa?
Prof. Guilherme Viadana: Havia pouco. As pessoas preferiam passear na Avenida São João. Após, o "point" passou a ser a rua Augusta. Na avenida e na Augusta, andei de ônibus elétrico para conhecer e passear. O ônibus elêtrico era diferente, o motor ficava na frente, barulhento, naquela época era tipo jardineira...

Entrevistador: Além dos tipos de transportes mencionados, havia outros modelos?
Prof. Guilherme Viadana: Na gestão do Jânio Quadro (1961), inaugurou o papa-fila. Veículos enorme. Os bondes e ônibus, andavam lotados. Os carros passaram a ser utilizados com maior freqüência, nos anos 60 e 70.

A coleta de lixo, era feita com carroções puxados por mula, bem como, o padeiro e leiteiro, o vendedor de miúdos, todo transporte de tração animal....

Não sinto saudade daquela época, a vida era dura. O lixo era modesto, pois tínhamos pouco... Uma coisa curiosa daquela época: o paulistano tinha um calendário, muito peculiar. Fulano, nasceu depois de 30 (Revolução Constitucional de 1932), beltrano, faleceu antes de trinta e assim, por diante.

O itinerário que mudou, foi da rua Fausto para a rua do Curtume, depois para rua Clélia – a Linha Lapa.

As famílias operárias da Lapa de Cima, mudaram-se, ficaram mais abastarda, e se deslocaram para bairros de classe média ou para Lapa de Baixo. E passaram a comprar seus carros.

Eu mesmo no início dos anos 1970, comprei um carro, e usei pouco os transportes coletivos.

Morei em algumas cidades do interior. Após retornei para São Paulo.

Hoje as ruas estão bem diferentes, exemplo: Av. São João. O triângulo financeiro, eram ruas de passeios, as famílias circulavam, horas e horas observando os edifícios, as crianças correndo, na ruas sem trânsitos, etc...

Nos anos de 1970, as motocicletas e carro, já eram abundantes, principalmente na Lapa de Baixo, pois residiam classe média, cujo poder aquisitivo era melhor. Hoje Lapa e Centro são diferentes. O congestionamento é intenso, fica-se várias horas no trânsito....

Os cinemas, nos bairros Lapa cine-Recreio, Carlos Gomes, Cine-Nacional, Brasília, mais ou menos 8 cinemas. Os jovens andavam muito a pé, para economizar o dinheiro para ir ao cinema ou nas festas nas casas dos amigos. Era uma vida diferente.

Entrevistador: E quanto a pontualidade, os ônibus eram pontuais?
Prof. Guilherme Viadana: Havia bastante ônibus, quanto aos horários, eram mais pontuais que atualmente.

Meu avô materno morava no bairro Vila Ipojuca. Quando íamos para lá, o ônibus eram cheios. Tinha, também, o chamado bonde dos operários.

Entrevistador: O senhor lembra do nome ou itinerário de algum?
Prof. Guilherme Viadana: Lembro de empresas na Lapa: Tupi (fábrica de enchadas, trabalhavam muitas mulheres), havia outra fábrica que foi transformada em uma garagem de ônibus da empresa TUSA. Havia fábrica de cigarros, estes não eram tão sofisticados como o de hoje. Não tinham filtro, eram mais fortes. Naquela época, fumar, era entrar no mundo masculino, ser homem.

O desemprego naquela época era grande, anos 50 e início de 60, o Município de São Paulo, tinha poucas indústria, pouco comércio. Um exemplo que me lembro, nossa vizinha recuperava meias femininas de naylon para ganhar uns trocados.

Entrevistador: Enfim, como o senhor analisa as mudanças dos transportes coletivos em São Paulo?

Prof. Guilherme Viadana: São Paulo, hoje é uma cidade assustadora. Um transito caótico, agressivo, violento e o transporte coletivo com pouca qualidade...

Nos anos de 1960, ainda havia muitos campos de futebol, havia muito espaço, e hoje nossa vida mudou muito, o que consumimos, são diferentes.

A Lapa era uma chácara e cultivavam se uvas. Meu avô morou no bairro: Vila Mariana, que era uma chácara também. Nesse bairro não havia nada, era um descampado. Longe do centro, havia um linha de bonde, que chegava mais ou menos "próximo". Com o crescimento, da cidade, os paulistanos, acho que é o povo que mais perdeu sua cultura, virou uma cidade globalizada. Nos anos 60, 70, os bairros eram personalizados....

Uma nova Brasília, e construída por anos em São Paulo.

Entrevistador: personalizado, dê um exemplo?

Prof. Guilherme Viadana: Acho estranho as famílias passearem no Parque Ibirapuera, em 1960 e 70, as famílias não faziam isso, pois não tinham dinheiro. Era um outro momento, as famílias formavam guetos com seus patrícios....

Lembro também, que nos anos 1960 e 70, no bairro, havia comércio de cavalos, que também era um meio de transporte, as pessoas, usavam também, muito o caminhão como transporte coletivo nos bairros e não no centro da cidade, quem podia pagar muito bem, quem não podia, viajava assim mesmo.

Entrevistador: Para encerrar, como o senhor analisa os transportes públicos, nas décadas de 1970 e 80?

Prof. Guilherme Viadana: Na décadas de 1970 e 1980, usei pouco os transportes coletivos, me deslocava mais de carro, contudo, observava a cidade. Havia muitos ônibus, nas áreas de grande densidade populacional no centro, na periferia a densidade era grande, porém o número de veículos, era menor.

Entrevista com Prof. Enéas Rente Ferreira – Dep. Geografia da UNESP/Rio Claro- (área de atuação: transportes públicos).

Entrevistador: o senhor morou em São Paulo, como o senhor analisa o transportes coletivos?

Prof. Enéas Rente: Residi em várias cidades do interior de São Paulo. Quando ia à São Paulo, era para visitar alguns parentes que residia no bairro do Sacomã.

O que eu me lembro do Bairro do Sacomã abrigava residências de operários, principalmente imigrantes espanhois e italianos, como também abrigou os operários das indústrias localizadas no bairro do Ipiranga, da Móoca e do ABC Paulista. A região denominada de Sacomã, correspondente à área comercial localizada nas da Rua Silva Bueno, Rua Greenfeld, Rua Agostinho Gomes e Rua Bom Pastor, onde hoje se encontra o terminal de ônibus Sacomã, porém mais bonito.

Para chegar até o Bairro do Sacomã, pegava um ônibus cuja linha: Ipiranga/Santo Amaro que entrava na Avenida do Estado ligando os bairro do Ipiranga e Santo Amaro, ambos na zona sudoeste. Hoje o percurso é um pouco diferente, o ônibus circula: Avenida do Estado, Terminal Sacomã, Metrô Santa Cruz, Moema, Shopping Ibirapuera, Aeroporto de Congonhas, Avenida Santo Amaro e Largo Treze de Maio.

Entrevistadora: Na sua tese o senhor trata do transporte eletrificado. Qual o seu interesse por esse modelo de transporte coletivo?

Prof. Enéas Rente: Por que em Rio Claro, onde eu resido, em 1986 foi idealizado um Sistema de Tróleibus em Rio Claro contudo, sobreviveu até 1993, ano em que a CESP (empresa responsável pela construção da rede aérea eletrificada) foi privatizada.

Na tese, eu analiso a situação do tróleibus no Brasil. Apenas 13 cidades no Brasil implantou esse modelo de transporte coletivo, que não chegou a ser desenvolvido em escala. Em algumas cidades este modelo teve mais sucesso em outras menos.

O sistema de tróleibus iniciou com a CMTC aproximadamente em 1949. Veja essa tabela neste livro (tese).....

Cronologia do Sistema de Tróleibus no Brasil		
Cidade	*Inauguração*	*Término*
São Paulo	1949	?
Belo Horizonte	1853	1969
Niterói – Rio de Janeiro	1953	1967
Campos Goytacazes - RJ	1957	1967
Salvador	1958	1969
Araraquara	1959	2000
Recife	1960	2001
Rio de Janeiro	1962	1971
Santos	1963	1993/1996
Porto Alegre	1963	1969
Fortaleza	1967	1971
Rio Claro	1988	1993
Ribeirão Preto	198?	1999

Porém, meu foco de pesquisa foram as cidades de São Paulo, Santos, Araraquara, Ribeirão Preto e Rio Claro.

Após a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu (1971 – 1982), havia energia sobrando, então o governo decidiu revitalizar a eletrificação do transporte coletivo em algumas cidades. Este investimento governamental durou aproximadamente quatro ou cinco anos. Após o governo começou a sobretaxar o custo da energia elétrica e conseqüentemente, a manutenção do material rodante dos tróleibus se tornou mais caro.

O custo da energia incidia principalmente na hora sazonalidade, ou seja: no verão e no inverno e no horário de "pico", o quilowatts-hora (kWh) era mais caro. Este fato fragilizou o sistema de tróleibus. Apesar desse acontecimento, cidades como São Paulo, Araraquara e Ribeirão Preto conseguiram investir e se sustentar por alguns anos.

No período de 1947 a 1968, (ano em que circulou o último Bonde em São Paulo), a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de São Paulo, implanta um sistema de tróleibus cujo modelo origina-se da Inglaterra e do Estados Unidos colocando em operação a Linha São Bento/Aclimação. Para reduzir a demanda de transporte coletivo, a CMTC importa uma frota de aproximadamente 200 veículos modelo "Twin Coach" e instala um sistema de linhas de Bondes setoriais, cujo itinerário não circulava no centro de São Paulo.

Entrevistadora: Eu li que a CMTC fabricou tróleibus.....

Prof. Enéas Rente: Nesse período a CMTC fabricou tróleibus, porém de forma artesanal, porque não tinha mercado consumir significativo para esse tipo de produto. Sua produção é caríssima. Veja um quilômetro de rede elétrica equivale ao preço de um veículo (tróleibus).

Um exemplo: O Corredor Metropolitano São Mateus - Jabaquara é um corredor de ônibus, que liga a Capital de São Paulo à Região do ABC Paulista com vias exclusivas. Começou a operar em 1988. A proposta era operar o transporte coletivo naquela via por meio de um sistema de tróleibus contudo, dado ao elevado custo, apenas um trecho é realizado por tróleibus, o restante por ônibus a diesel.

Entrevistadora: Quando o Sistema de Tróleibus foi desativado o que ocorreu com os veículos?

Prof. Enéas Rente: Em São Paulo, a CMTC foi privatizada em 1993, contudo, o sistema de tróleibus foi reativado entre 1994 e 1998, com a reforma de antigos veículos (troléibus abandonados) e a compra de novos tróleibus por três empresas de ônibus, uma delas a Eletrobus. Assumiram as garagens eletrificadas do município, ou seja, ficaram com o espólio da CMTC.

Em Araraquara a cidade ganhou os tróleibus, estes proveniente do Rio de Janeiro.

Entrevistadora: Por que foi desativado, se demanda de usuários por transporte coletivo havia?

Prof. Enéas Rente: O sistema de Tróleibus foi abandona porque, como lhe disse é caríssimo. Veja Ribeirão Preto comprou apenas metade da frota que havia planejado comprar. A cidade construiu uma oficina muito bonita para dar manutenção a esses veículos, contudo, não suportou. Assim como em Ribeirão Preto, Santos, Araraquara e Rio Claro os Sistema de Tróleibus foi abandonado, sucateado.

Entrevistadora: Como se deu esse processo (abandono) em Rio Claro ?

Prof. Enéas Rente: Em Rio Claro, assim como em Araraquara a Prefeitura Municipal não consegue agilizar a compra de material rodante, logo o sistema de tróleibus foi prejudicado.

Em Rio Claro, a proposta era atendimento e manutenção dos veículos em uma oficina especializada. Construí-se essa oficina porém, foi abandonada.

Na década de 1980, com a implantação dos planos econômicos pelo governo federal, os investimentos no Sistema de Tróleibus se tornou mais escasso, principalmente para compra do material rodante (peças, etc), estes quando quebravam ou desapareciam, não tinha como repor. Esse quadro se agravou com o aumento do preço da energia elétrica mais 25% de ICMS. Ou seja, sobretaxaram o custo da energia elétrica.

Mesmo com os problemas econômicos dos anos 80 continuou investindo-se nos tróleibus, por meio de um programa criado pela EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e o BNDE (atual BNDES). Surgiram os sistemas de Ribeirão Preto e de Rio Claro, além do Corredor do ABD, na Região Metropolitana de São Paulo. Contudo, o investimento não vingou plenamente.

Em Recife conseguiu recuperar duas linhas de tróleibus, não conseguiram sustentar e foram desativas.

A privatização das empresas estatais agravou o sistema de tróleibus. Os veícuos foram gradativamente desativados no Brasil, em virtude de falta de investimentos por empresas nacionais. Foram extintos os sistemas de tróleibus de várias cidades, como você verificou na tabela acima.

Entrevistadora: Com as duas crises do petróleo em 1973 e 1979 e com a recente inauguração da Usina Hidrelétrica de Itaipu, o cenário era favorável a eletrificação do transporte coletivo. Então o que houve?

Prof. Enéas Rente: Como a maioria dos projetos elaborados no Brasil. Na teoria era para dar certo e funcionar, pois tudo era favorável ao Sistema de Tróleibus: não polui o meio ambiente, um veículo confortável e silencioso, maior potência na subida, não há câmbio de troca de marcha, logo evita solavancos, econômico, etc porém, na prática não funciona. Outro exemplo, em Rio Claro. Uma empresa americana terceirizou a ferrovia de Rio Claro, cujo estado está precário. A empresa ao invés de investir e recupera-la, opera o sistema ferroviário

como esta, ou seja depreciado, sugando seus serviços até o limite.

Em São Paulo, ocorreu com a CMTC, ex-funcionários compraram frotas de ônibus, cuja vida útil já se encontrava em estado terminal, operacionalizaram a frota como estava, depreciada. Enfim, é a "lógica" de empresas estrangeiras locadas no Brasil, recebe o patrimônio, suga ao máximo, depois vamos ver o que fazer.

Entrevistadora: Quando o senhor esteve em São Paulo para fazer pesquisas para sua tese, o senhor visitou garagens da CMTC.

Prof. Enéas Rente: Visitei algumas, porém me lembro do Centro de Controle Operacional do Jabaquara. Um edifício enorme. Operava a Linha Jabaquara que se estende até Santo André, por via segregada.

Também para colher material para minha tese, fui à Santos, Ribeirão Preto, Araraquara e São Paulo.

Do centro da cidade de São Paulo, onde eu estava, até o Jabaquara é muito distante. O deslocamento de um bairro para outro, muitas vezes o trajeto é longo demandando horas, penso que este fato somado ao alto custo de vida; torna viver em São Paulo, mais difícil e caro.

Entrevistadora: O custo com investimentos na construção de linhas do metrô é maior do investimentos em ônibus elétrico. Não seria mais sensato operar com esse veículo?

Prof. Enéas Rente: Sim, mas a sensatez não prevalece no Brasil. Veja, o sistema de tróleibus exige: os veículos, longas redes aéreas eletrificadas e uma subestação elétrica, ou seja três bases, enquanto o ônibus movido a diesel, somente precisa do veículo.

A empresas "brasileiras" que fabricavam tróleibus (Villares, Massari, etc) não produziam em escala logo, logo não conseguiram mantê-lo, e partiram para a fabricação de outros produtos. Enquanto o ônibus a diesel, circulam vários veículos em quase todas as cidades do Brasil.

Entrevistadora: O senhor viajou muito de tróleibus?

Prof. Eneas Rente: Não somente viajei, como participei e vivenciei e expansão da rede de tróleibus em Araraquara, na área compreendida entre as ruas de São Geraldo, São José, Santa Angélica e trajetórias das ruas próximas.

Entrevistadora: O senhor mencionou que durante a primeira gestão do prefeito de Rio Claro Demerval da Fonseca Nevoeiro Junior, o senhor foi convidado para trabalhar na Diretoria de Trânsito e Transporte Público de Rio Claro. Como foi esse trabalho?

Prof. Enéas Rente: O prefeito Nevoeiro Junior, atua na segunda gestão. Ele foi professor da UNESP de Rio Claro.

Fui convidado em função da tese que redigi, pois trata de transporte público. Foi uma experiência diferente, porém difícil. Administrar uma setor e lidar com pessoas são complicados. Eu tinha que dsempenhar várias funções: planejar a rede de trânsito, atender as reclamações dos usuários, etc. Não havia estrutura e suporte para atender a essas solicitações de trabalho.

Ao longo de minha atuação na prefeitura tivemos que lidar com várias reclamações: o valor da passagem de ônibus que era de Cr$ 0,80, passou para Cr$ 0,85 e depois para Cr$ 1,00 real, a municipalização das multas, as licitações e as concessões que a prefeitura efetuava para os serviços de transporte público, nos contratos eram perfeitos, porém na prática ineficientes, entre outros problemas.

Meu temperamento não foi conivente com as posturas políticas da prefeitura, então solicitei demissão. O prefeito chamou uma ex- vereadora de Campinas, Olga Salomão, para dar continuidade ao trabalho.

Fiquei mais conhecido pelo meu desempenho na área de trânsito. Apesar de todas as dificuldades fizemos um trabalho bom . Construímos uma cobertura na Estação Ferroviária de Rio Claro próximo a CONDEFAT.

Entrevistadora: Quantas empresas de transporte coletivo atua na idade e como é a qualidade de serviços?

Prof. Enéas Rente: Opera apenas uma, a Rápido São Paulo Transportes e Serviços Ltda.. Foi instalada pela família Constantino.

A família Constantino é proprietária da empresa aérea GOL, detem a maior frota de ônibus do Brasil, aproximadamente 6.000. Além de ser proprietária da empresa de ônibus de Rio Claro, detém: a empresa de transporte Breda, Cometa, Reunidas Paulista, Andorinha Transportadora Ltda e outros empreendimentos.

É na cidade de Patrocínio em Minas Gerais, onde se localiza o QG da família Constantino.

Entrevistadora: A família Constantino, então monopoliza o transporte coletivo de viagens e circular local ?

Prof. Enéas Rente: Sim. No final dos anos de 1980, a prefeitura acabou com os tróleibus, e ativou o ônibus a diesel. A frota de ônibus a diesel de Rio Claro foi instalada pela família Constantino, trazida à cidade pelo então prefeito de Rio Claro.

Atualmente em Rio Claro a família Constantino detém os três principais serviços públicos da cidade: o transporte coletivo, a coleta de lixo e o transporte escolar.

Uma curiosidade. Durante meu trabalho na gestão do prefeito Nevoeiro Junior, tive um bom relacionamento com alguns membros da família Constantino. Quando defendi e publiquei o texto da livre docência em CD ROOM, procurei um dos membros da família Constantino para divulgar o trabalho. O dito cujo nem me recebeu, pediram para deixar na recepção. Veja como são as coisas, os cargos públicos atribuem autoridade e poder, fim do mandato, fim da autoridade.

Entrevista com Prof. Dr. Jaime Waisman (POLI/USP – Engenharia de Transporte)

Entrevistadora: O senhor nasceu onde?

Prof. Waisman: Eu nasci em Araraquara no interior do estado de São Paulo, mudei para São Paulo quando tinha onze anos, fui morar na Moóca, e como morador da Moóca, eu fui usuário dos bondes, em meados da década de cinqüenta. Naquela época, na Moóca, haviam os bondes e também haviam os ônibus. Naquela época pouca gente tinha automóvel, e nós todos éramos usuários de transporte público e se andava muito a pé, principalmente dentro do bairro, coisas que hoje, são feitas de automóvel, naquela época, principalmente, nós adolescentes ou pré-adolescentes fazíamos a pé. Então eu presenciei a extinção do bonde, na Moóca.

E: Foi em sessenta e oito?

Prof. Waisman: Foi antes. Deve ter sido no início da década de sessenta. Essa extinção se fez acompanhada também de um alargamento da rua da Moóca e o asfaltamento, o que foi tido como um grande sinal de progresso. E nessa mesma época, foi a abertura da avenida Alcântara Machado, da radial Leste, e também da construção do primeiro viaduto sobre a antiga Santos-Jundiaí, porque antes nós éramos obrigados a usar a rua da Moóca para ir ao centro da cidade, e haviam as porteiras do trem que fechavam constantemente que provocava um certo engarrafamento, uma certa espera, o que hoje em termos de congestionamento seria risível, mas naquela época as pessoas reclamavam muito. Então, eu me lembro que todo o meu antigo ginásio, eu fiz indo de bonde para a escola.

E: O senhor se lembra do nome da escola?

Prof. Waisman: Parque Dom Pedro, o colégio estadual de São Paulo, onde depois foi a escola de engenharia Mauá, hoje é uma repartição do governo do estado, é um prédio muito antigo. Naquela época, eu me lembro também de ter visto a construção do prédio da secretária da fazenda na Avenida Rangel Pestana, quase chegando na antiga praça Clovis Beviláqua, foi no final da década de cinqüenta. A secretaria existe até hoje.

E: Antes existia o que lá?

Prof. Waisman: Então eu me lembro daquela época como uma cidade muito tranqüila, havia muito poucos automóveis, haviam muitos bondes na cidade, haviam muitos ônibus também e muitos deles eram importados, porque a industria nacional estava naquele momento se implantando e as montadoras estavam se instalando.

E: Tinha muitas empresas de ônibus naquela época?

Prof. Waisman: Não haviam muitas, eram poucas. Eu me lembro que a maior e a principal era a CMTC, que tinha os ônibus e que tinha os bondes. E eu me lembro que na região da Moóca havia linhas de ônibus tanto da CMTC quanto de uma empresa particular.

E: O senhor lembra o nome delas?

Prof. Waisman: Empresa auto-ônibus Alto da Moóca, os ônibus eram amarelos. Eu me lembro das linhas.

E: Quais?

Prof. Waisman: Eu me lembro de todas as linhas, você quer saber as linhas de bonde? As linhas de bonde era a número 8, que era Moóca até a praça Clóvis Beviláqua. E havia uma segunda linha de bonde, que eu usava que era a onze, o Bresser. Ela fazia uma ligação da Moóca com a rua Bresser, passando pela área do mercado municipal. Era uma linha estranha, porque ela fazia o percurso mais longo, um alinha direta. Depois havia as duas linhas de ônibus da CMTC, que era o sete e o nove. Os ônibus se chamavam Moóca, mas eles tinham itinerários diferentes. A empresa particular havia a linha vinte seis, que era parque da Moóca, a linha vinte sete, que era Moóca e que ia até a rua Doutor José Egíno. Depois havia outra linha que era a vinte sete, que era a Vila Oratório. E havia uma vinte e oito que era Vila Bertioga. Tinha muito mais ônibus era uma oferta muito maior, e essa empresa depois cresceu muito, principalmente com a retirada dos bondes, e com a retração da CMTC. E eu também presenciei...

E: A vinte e sete e a vinte e oito era operada pela CMTC?

Prof Waisman: Não, pela particular. Depois eu presenciei, mas isso já foi na década de sessenta a implantação dos trólebus, que chegaram até a vila Formosa. Eles passavam pela Moca, mas iam para a água rasa e para a Vila Formosa. Depois disso, na década de setenta, aí eu me formei, já tinha carro, obviamente era Volkswagen, enfim, depois na década de setenta e oito eu me casei...

E: Continuou na Moóca?

Prof. Waisman: Não, eu me mudei do bairro da Moóca, e fui para a região de Congonhas, Campo Belo, que fica depois de Moema, fica entre Moema e Brooklin, onde eu estou até hoje.

E: Em setenta, como era o bairro de Moema, em termos de transportes ?
Prof. Waisman: Quando cheguei em setenta e seis o Bonde não existia mais. O bonde tinha sido extinto em sessenta e oito. Então, quando eu me mudei já estava aberta a avenida Ibirapuera, e vereador José Diniz, que substituíram a linha de bonde. Nessa época, em 1956, havia pouquíssimos prédios no Campo Belo, eram principalmente casas térreas ou sobrados, lotes grandes...

E: Era mais um bairro residencial?
Prof. Waisman: Continua sendo um bairro residencial, mas ele era um bairro residencial de casas, e nessa época era Moema que começava a verticalizar, nós éramos obrigados a cortar Moema para chegar a Campo Belo. Moema estava verticalizando rapidamente, mas Campo Belo tinha muitos poucos prédios, dava para contar nos dedos. Muitas casas térreas, muitos sobrados, era um bairro extremamente tranqüilo. Enfim eu estou lá a mais de trinta anos, e a verticalização de Moema se transferiu para Campo Belo, e hoje o bairro está verticalizando muito rapidamente.

E: O senhor acha que essa verticalização se dá em função do quê? Valorização do bairro?
Prof. Waisman: Valorização e acessibilidade, porque o bairro é servido pela avenidas Rubens Berta, Washington Luiz, Vereador José Diniz pela Ibirapuera, pela Santo Amaro, isso em uma direção norte-sul. E na direção leste-oeste, você tem avenida dos bandeirantes, e agora a avenida das águas espraiadas (Avenida Roberto Marinho), um bairro muito bem servido, muito acessível, principalmente para o automóvel, que é o grande modo de transporte do bairro. Então, do ponto de vista do "arruamento", o que eu vi surgir ali, nestes trinta anos, foram duas coisas: foi a avenida das águas espraiadas, a canalização do córrego, foi algo mais recente, no final década de noventa, e também o alargamento, a continuação da avenida José Diniz, que foi no início da década de noventa.

E: Esse bairro sempre foi um bairro de classe média alta, diferente da Moóca que é um bairro de classe média mais popular?

Prof. Waisman: Eu diria que ele é um bairro de classe média, média, de alemães principalmente.

E: Quando o senhor chegou?
Prof. Waisman: Quando eu cheguei já não era tanto, mas havia uma forte presença alemã e austríaca, tanto que hoje ainda há um clube austríaco ali que é muito tradicional.
E: Você se lembra o nome do clube?
Prof. Waisman: Koolping House. Tem quadra, salão de festas, um restaurante tradicional.
E: Desde que o senhor chegou já existia?
Prof. Waisman: Já, já existia...
E: E tem igrejas, museus, sinagogas, mesquitas, cemitérios, etc.?
Prof. Waisman: No Campo Belo, tem igrejas... Tem principalmente igrejas protestantes, e tem igrejas católicas, mas poucas, até porque tem a matriz de Moema, que é muito importante e é do lado. E recentemente muitas evangélicas.

E: Muitas evangélicas, a partir do ano dois mil?
Prof. Waisman: Provavelmente a partir do ano dois mil. Essas protestantes são pelo menos quatro, prédios bonitos, espaçosos, não são como as evangélicas que ocupam qualquer lugar. São locais escolhidos, rua bonitas foram construídos especialmente para serem igrejas.

E: O bairro esta se verticalizando, e a especulação imobiliária é bastante presente lá, foram desativadas áreas para a construção de condomínios talvez?
Prof. Waisman: Tem uma especulação imobiliária, mas quando a tendência do imóvel é de padrão médio e alto, não deterioram muito. O que você tem é que são casas que são substituídas por prédios. Como casas, ali antigamente ocupavam lotes muitos grandes, então eram casas com grandes jardins, piscinas, que foram substituídas por prédios. Agora tem um fenômeno interessante se passando por lá, que uma quadra inteira muito grande, quinze mil metros quadrados foi demolida para dar lugar a um condomínio de casas.

E: Isso foi recente?
Prof. Waisman: Está em processo, na fase de lançamento comercial. Diria que a tendência do bairro é essa mesma, adensar, mas mantendo a sua característica residencial, as atividades comerciais são restritas a algumas ruas, que são tradicionalmente comerciais.
E: Que tipo de comercio?

Prof. Waisman: Principalmente pequeno comércio: padarias, alguns bares, confeitarias, lojas de cosméticos, de roupas, instalações de som, equipamentos para automóveis, etc.....
E: Como o senhor falou que era tradicional, eu estava pensando no Bom Retiro em tecido, roupas...
Prof. Waisman: Lá era muito diversificado, um comércio para atendimento do bairro. Existem alguns grandes supermercados, mas não é um bairro que tenha muito comércio, aquele para uso cotidiano, não é um bairro sofisticado. Um comércio de suporte.

E: O senhor gosta de lá? E por que o senhor escolheu lá e não outro bairro?
Prof. Waisman: Gosto. Porque quando eu me casei eu tinha uma irmã, tenho aliás, que havia se casado pouco antes e que havia ido morar em Moema. Então, eu procurei apartamento em Moema, e não achei, o que eu achei estava muito caro, aí eu acabei achando em Campo Belo. Depois era mais barato, era aquela época do BNH, que a gente comprava os apartamentos financiados pelo BNH. Eu fui morar no Campo Belo, que era um prédio novo, que estava sendo lançado, e que se enquadrava no que eu estava querendo e no meu orçamento. E era um bairro do jeito que eu queria: tranqüilo, residencial, tinha muito verde.

E: Aconteceu algum fato muito significativo nesse lugar?
Prof. Waisman: Sim, meus dois filhos nasceram lá. Quando eu fui morar no Campo Belo eu já era adulto, já tinha mais de trinta anos. Na minha memória não existe nada que tenha sido destruído, das coisas que havia lá. A única coisa é que, eu morei em um prédio, depois eu me mudei para outro. Próximo desse, havia um estabelecimento comercial, uma confeitaria, que eu freqüento no bairro, até hoje, ela já existia naquela época.

E: Lembra o nome?
Prof. Waisman: Confeitaria Cristina. Uma confeitaria inclusive de austríacos, mas ela já existia, quando eu mudei para lá, ela já era tradicional no bairro, e hoje ela continua com o filho do antigo proprietário. Eu diria que dos estabelecimentos comerciais que eu freqüento esse é o mais tradicional. Outros assim que você conheça o dono não há. E talvez com relação a destruição das coisas houvesse em relação a Moóca. Da Moóca o que eu me lembro muito é que o que não existe mais são cinemas. Porque eu me lembro, eu sempre gostei muito de cinema. Sempre fui cinéfilo... E a Moóca tinha bons cinemas. Nós íamos ia muito a esses cinemas, hoje, não sobrou nenhum.

E: O senhor lembra de algum filme que te marcou, que foi maravilhoso ?

Prof. Waisman: O primeiro filme dos Beatles, o Sargent Peppers, que foi o primeiro filme deles, e que foi um acontecimento, e a molecada invadiu os cinemas. Eu em lembro muito que eu gostava dos filmes da Metro Godwyn Mayer. Era uma época que se ia muito ao cinema, e pegávamos o bonde quando era muito distante.

E: E a maioria desses cinemas se localizavam na avenida?

Prof. Waisman: A maior parte deles se localizava na rua da Moóca, e havia um ou outro que era fora, mas era perto da rua da Moóca, e a gente freqüentava todos indistintamente. Eu, depois que me mudei da Moóca, o meu pai continuou morando lá, mas depois ele também se mudou, eu perdi o contato. Às vezes eu passo por lá, e eu vejo que a cara do bairro mudou muito. O que me lembra muito da minha infância são os cinemas, e uma área que havia perto da minha casa. Perto da minha casa ficava aquela fábrica de tecidos o CRESP, que ocupava uma quadra enorme, uma fábrica imensa.

E: Qual o nome da fábrica?

Prof. Waisman: CRESPI, que era de uma família italiana poderosíssima. Eles que construíram o juventus. Eles eram comendadores, um pessoal muito rico. Então, havia a fábrica e eu morava do lado da fábrica. Então, a fábrica era o centro da vida do bairro, quando eu mudei para lá, na rua Visconde de Jaguna, rua dos Trilhos, rua Taquari e rua Javari. Era um retângulo enorme, ali era a fábrica do CRESPI, que era imensa e tinha milhares de empregados. Depois eles, como todo mundo dessa área, acabou quebrando. Então, havia essa fábrica e do lado dela havia um terreno abandonado, que havia sido um pátio da estrada de ferro, esse local que nós chamávamos campinho, era o lugar aonde a gente ia brincar de bola e era o lugar onde tinha um matagal e tinha uns vagões abandonados. Então, era o lugar das brincadeiras, isso não existe mais, depois virou um pedaço de avenida, uma área que era para ser usada como feira livre, em uma outra parte foram construídos prédios, e a própria fábrica virou faculdade, mas eu não sei o que virou hoje. Mas certamente ela é alguma coisa comercial, talvez grandes lojas atacadistas. Mas ficou na lembrança, aquilo que não existe mais: o bonde, não existe hoje... Imagina um moleque de onze anos sair de casa sozinho para pegar o bonde e para ir para a escola. Então, o bonde é o lugar da bagunça, de encontrar amigos.

E: O bonde não era somente transporte, era mais que isso ?

Prof. Waisman: Aquela a coisa funcionava muito bem. Naquela época as coisas funcionavam muito bem. Então, tinha o horário, não podia perder aquele horário, senão você perdia o bonde. Todo mundo que ia para a escola pegava o bonde no mesmo horário, eram sempre as mesmas pessoas, era sempre o mesmo motorneiro, sempre o mesmo cobrador, era uma cidade aonde as pessoas ainda se conheciam, você não sabia o nome, mas via aquele mesmo cobrador, aquele mesmo motorneiro anos e anos.

E: O que mais o senhor lembra que foi bacana ou não?

Prof. Waisman: Na minha infância me lembro de quando saímos daquele prédio do tijolinho no parque Dom Pedro e fomos para aquele outro, em frente a a rua do Gazometro, que existe até hoje, e até hoje eu moro ali. Eu me lembro da construção daquele complexo viário, que existe no Parque Dom Pedro II, lembro-me do Parque Dom PedroII. Esse fato, ocorreu na administração do Faria Lima, no final da década de sessenta. Eu me lembro de ter visto o parque Dom Pedro II já abandonado, mas só mais tarde eu vim saber que o parque Dom Pedro II foi construído para a comemoração do centenário da independência, e que na época ele era uma espécie de Parque Ibirapuera, e eu me lembro dele ainda muito verde, cheio de vegetação, mas me lembro também que na década de cinqüenta ele já era uma área meio decadente. Lembro-me também que ali havia um parque de diversões, bem no finalzinho da rua da Moóca, confluência com a Avenida do Estado, que se chamava parque Changai, hoje, há uma igreja- Renascer. Era uma espécie de Play Center. Era muito grande, extremamente popular. Eu me lembro bem, porque ali também havia um cinema chamado Itapura, que a gente ia muito, tinhamos que pegar o bonde para ir a esse cinema. Naquela época havia a Metro Goldewyn Meyer, uma rede de cinemas, que exibia somente filmes dela, e o Itapura (na Moóca) foi um desses cinemas. Então, a gente ia muito nesse cinema. Essa é uma área da cidade que mudou radicalmente.

A partir dos anos 1950, o Parque Dom Pedro II, mudou, aquilo que é hoje, avenida, terminal de ônibus, uma área que tem muito pouco verde, viaduto, na década de cinqüenta era todinha verde, era um grande jardim. No final de 1950, já encontrava-se decadente. Não sei se, porque era sujeito a inundação e era tido para os padrões da época como um lugar perigoso.

E: E em sessenta como era o Parque Dom Pedro II?

Prof. Waisman: Começou a mudar radicalmente em sessenta, quando a Avenida do Estado se apropriou de uma parte da área do Parque Dom Pedro II, isso, quando foi reaberta a marginal, e continuando a Avenida do Estado e foram feitos os viadutos. Aí acabou o parque. Isso no final da década de cinqüenta. Depois na década de sessenta começou a ser usado como terminal de ônibus, Aí realmente ele foi se transformando naquilo que ele é hoje, num grande espaço árido de passagem de carros. Uma área de passagem muito deteriorada, agora virou terminal de ônibus Dom Pedro II e estação: Metrô/Dom Pedro II. Hoje, virou uma área de transportes importante.

E: No parque Dom Pedro II eu observo que há muitos prédios antigos que hoje são lojas, de produtos de alimentos, supermercado, lojas de roupas... O que era ali?

Prof. Waisman: Desde os anos cinqüenta a zona cerealista já era lá. Aquela zona do gasômetro, que são as lojas de material de construção já era ali. Do ponto de vista comercial o mercado municipal já era ali. Isso, nas décadas de trinta, quarenta... Primeiro não tinha muito comércio, tinha mais na direção do mercadão ou do gás. No parque mesmo não tinha muito comércio, eu me lembro que, em um dos lados, havia um gasômetro, havia uma fábrica de máquinas calculadoras e havia o hospital Dom Pedro II, que continua lá até hoje, na rua do Gasômetro. Isso, desde de cinqüenta. E do outro lado não mudou muito não, havia um quartel do exército no parque Dom Pedro II.

Em frente do colégio Estadual São Paulo, onde estudei, na rua da Figueira, ali havia o quartel do exército, ali construiu-se também um hospital que existe até hoje, e é o hospital municipal, mas eu não sei o nome, fica ao lado do colégio. Mas aquela área nunca foi uma área comercial não.

O parque Dom Pedro II , era um grande vazio, uma grande área verde no meio, o rio passando.

E: E mais para o centro? Rua Direita, Praça da Sé? Existiam as linhas de bonde ainda, não é?

Prof. Waisman: Havia a praça Clovis de Beviláqua, é a praça da Sé. Eram duas praças, não eram unidas. Elas foram unidas com a demolição de vários prédios e a construção da estação do metrô Sé, aproximadamente em 1974. Até a década de sessenta os bondes chegavam até a praça Clovis Beviláqua, e subiam a rua, onde hoje há o Fórum, ali na frente, era uma grande praça, terminal de ônibus.

Veja esse mapa: aqui era o Fórum e aqui é a catedral da Sé. Aqui era a praça da Sé, que era um terminal de ônibus. Aqui era a praça Clovis Beviláqua, que também era um terminal de ônibus. Aqui era a Rangel Pestana. Os bondes subiam a Rangel Pestana. Aqui era uma quadra, com prédios. Isso aqui foi tudo demolido, e juntaram as duas praças, e essa rua que existe até hoje, é uma rua de pedestre, que passa na frente da catedral. Aqui ficava aquele prédio muito famoso, o palacete Santa Helena, onde tinha um cinema, o mais famoso de São Paulo. Tudo foi demolido, na década de setenta.

O palacete Santa Helena tinha um cinema, que na época em que eu freqüentei, já era um pulgueiro, mas nas décadas de trinta e quarenta ele tinha sido o cinema mais chique de São Paulo, e esse prédio, que era enorme, tinha hospedado o ateliê de vários pintores famosos, Volpi, "Renault". Esse pessoal todo trabalhou aqui no Santa Helena.

Isso, foi nas décadas de trinta e quarenta. Essa quadra aqui todinha foi demolida, para juntar as duas praças. Aí ficou só a praça da Sé, e a praça Clovis Beviláqua foi embora. Eu me lembro, na década de cinqüenta, a rua Direita, a rua São Bento, não eram ainda tão populares, como elas são hoje. Havia sim, ali um comércio de classe média, e algumas lojas mais luxuosas. O que havia é que a rua Boa Vista, a rua quinze de novembro, eram as ruas dos bancos muito mais do que hoje, realmente, todos os bancos estavam lá e haviam muitos bancos.

Essa região, a rua Direita e a São Bento, eram principalmente de comércio de sapatos e de tecidos, porque naquela época as pessoas compravam os tecidos para fazer roupas. Muita loja de tecido. O comércio mais luxuoso da cidade era do outro lado do vale do Anhangabaú, que era onde ficava o Mappin: rua Conselheiro Crispiniano, rua Barão de Itapetininga, a rua Marconi, essas eram as ruas do comércio mais luxuoso da cidade. E foi também na década de sessenta os primórdios da rua Augusta, e também de uma certa forma da Avenida Paulista, mas até final da década de sessenta o comércio de São Paulo era concentrado nessa região.

São Paulo sempre teve outros centros comerciais, como: da Moóca, da Penha, mas o comércio girava muito em torno do centro velho, Direita, São Bento, e do centro novo, em torno da rua Barão de Itapetiniga.

E: Barão de Itapetininga era chamado de centro novo, aquela região próxima ao Mappin?

Prof. Waisman: Era como os urbanistas determinaram. O centro velho vai da Praça da Sé até o Pátio do Colégio, passando pela Praça Patriarca. Depois, que fizeram o novo viaduto do Chá, aquela área, entre o teatro municipal e a praça da República passou a ser chamado de

centro novo, que é mais recente mesmo e desenvolveu depois da construção do viaduto. E essa área no centro novo que na década de cinqüenta tinha o comércio mais luxuoso da cidade.

E: Nos anos cinqüenta já havia essa distinção entre centro novo e centro velho? O senhor falou na rua Augusta era comercial nos anos sessenta?
Prof. Waisman: Ela começou nos anos sessenta. Ela era residencial, bastante residencial, mas sempre teve muito cinema, eu me lembro dela com muito cinema, e depois ela começou a virar comercial, e começou a ser um comércio para atender mais a região dos Jardins, pessoas de renda mais alta.

E: E a avenida Paulista o senhor se lembra?
Prof. Waisman: Eu me lembro. Eu andei de bonde na avenida Paulista. Uma vez só, eu não me esqueço nunca, porque foi uma experiência muito boa, acho que foi em cinqüenta e cinco, quando uma prima minha teve nenê na Promater. É uma maternidade, que fica na Joaquim Eugênio de Lima, existe até hoje.

É uma maternidade, até hoje e muito tradicional. Ficava a uma quadra da Avenida Paulista. Nós fomos visitar essa prima e nós pegamos o bonde, e andamos pela avenida Paulista de Bonde. Eram os bondes mais novos e mais bonitos, aquele bonde americano comprido, fechado.

Todos os bondes eram importados, e eram reformados aqui. Era um bonde muito bonito, comprido, com assentos de palhinha, as portas era automáticas, o degrau era retrátil. E a avenida Paulista naquela época era só casarões, começando a surgir os prédios. O que mudou a cara da avenida Paulista foi o Conjunto Nacional, que é da década de sessenta. A partir daí que a avenida Paulista começou a se mudar e a se verticalizar e a virar uma área de escritórios e serviços. Tanto que o meu primeiro emprego, que foi em 1969, foi em um escritório cujo prédio era lá na Avenida Paulista, era um prédio novinho e moderníssimo, para época, que era na avenida Paulista quase esquina com a rua Brigadeiro Luiz Antônio. Naquela época estavam sendo construídos muitos prédios de escritórios na avenida Paulista, quem desatou esse movimento na avenida Paulista acho que foi o Conjunto Nacional, que era um "point" na época.

E: E o Conjunto Nacional eram empresas brasileiras?

Prof. Waisman: Eu não diria que eram brasileiras ou estrangeiras, mas o local que a gente mais conhecia no conjunto nacional, era a confeitaria Fazano, que era o lugar da moda. Era o "point" da moda. Ali havia também, uma sobreloja, um salão de festas, do Fazano, onde se realizavam os bailes de formatura. As grandes festas da cidade de São Paulo, ocorriam lá.

E: Isso nos anos sessenta?

Prof. Waisman: Sim, esse local ainda existe, é um lugar muito bonito, inclusive hoje ocupado por uma academia.

E: O senhor estava dizendo que foi visitar a sua prima que ia ganhar bebê e foi legal, porque o bonde circulava a avenida Paulista toda?

Prof. Waisman: Fazia pouco tempo que eu havia mudado para São Paulo, foi a primeira vez que eu vi a Avenida Paulista, então foi uma experiência ótima.

E: O senhor morava em Araraquara?

Prof. Waisman: Eu tinha acabado de me mudar para São Paulo, fazia pouco tempo, um mês, então, foi a primeira vez que eu fui a avenida Paulista, não tinha me dado conta disso.

E: Mas o senhor nasceu em Araraquara e foi para a Moóca?

Prof. Waisman: Eu nasci em Araraquara, morei lá até os onze anos eu e minha família, e mudamos para a Moóca, acho que foi em 1955.

E: Em 1955 o senhor chegou à Moóca? Então foi nessa época que o senhor viajou de bonde na Avenida Paulista ? Foi bom ?

Prof. Waisman: Foi, Tanto que eu não esqueci.

E: O que o senhor lembra, da década de 1980?

Prof. Waisman: A década de oitenta, foi interessante. Eu estava casado, trabalhando, tinha uma filha. A década de oitenta, foi para mim marcante, porque foi quando eu, em oitenta e um, e mais um sócio abrimos um escritório, uma empresa de engenharia, aqui, na Vila Buarque, na rua Bento Freitas, onde nós começamos. Depois ficamos juntos vinte anos, nos separamos, e a empresa acabou. Então, nesses último vinte e seis anos eu estou nesse pedaço. Era uma época complicada porque houve muitos problemas econômicos, foi a época da hiperinflação, de vários planos econômicos. A gente vivia fazendo conta. O que eu me lembro

assim dessa época, que tem a ver com transporte, primeiro, que o número de carros estava aumentando, não era ainda a loucura de hoje, mas já estava aumentando muito. Isso é anterior a década de oitenta, mas isso já é da década de sessenta, mas aquela idéia tipicamente brasileira do consórcio para comprar automóvel, e havia muito consórcio particular de grupo de amigos, não era uma coisa formalizada como é hoje, era uma coisa bem informal, e era uma época em que todo mundo queria ter carro.

E: E também os anos sessenta, a indústria automobilística do Brasil recebeu subsídios do governo federal, as fábricas do ABC. ...

Prof. Waisman: Dessa época eu me lembro quando havia o aumento da gasolina, que aumentava de um dia para o outro, vinte por cento, trinta por cento, então, formava-se filas monumentais nos postos de gasolina, porque o governo anunciava, "a gasolina vai aumentar amanhã trinta por cento". Havia filas homéricas nos postos de gasolina, e depois no dia seguinte como tinha aumentado, a cidade ficava vazia. E nós brincávamos que o Delfim Neto era o melhor engenheiro de transportes do Brasil, porque ele conseguiu resolver esse problema de trânsito da cidade. Mas foi assim uma época de muito sobressalto, do ponto de vista econômico. A gente vivia fazendo conta e controlando dinheiro, e também me lembro dessa época, porque eu sempre me interessei muito por política, do movimento das diretas.

E me lembro da eleição do Franco Montoro em 1982. Foi a primeira eleição direta para governador que houve depois de sessenta e quatro e o Montoro era o candidato da oposição. Eu me lembro que foi a primeira vez que me engajei em uma campanha política. Participei de um grupo técnico para fazer um programa de governo, só que depois virou mania e até hoje eu participo. Mas aquele foi muito significativo, as pessoas estavam muito motivadas, porque era a primeira eleição direta. Essa década de oitenta acho que foi muito marcada por isso. Em oitenta e dois teve aquela crise que o Brasil quebrou, a Polônia quebrou, o México quebrou, o não pagamento da dívida... A gente vivia muito sobressaltado com essas coisas, e por outro lado a política estava fervilhando, foi uma década muito turbulenta, em que eu trabalhei muito. É uma loucura ter um escritório.

Por outro lado, foi muito bom, porque havia muito trabalho, e de uma certa forma os contratos tentavam resguardar. Eu me lembro que os contratos era reajustados mensalmente. Vivia-se preocupado com esses índices, aplicações, o dinheiro queimava nas mãos, se tinha dinheiro, corriamos ao banco para depositar, porque isso rendia dois por cento em um dia. Então, todo mundo era amigo do gerente do banco, que era uma pessoa muito importante. E era difícil administrar um escritório nessa época, então todo o dinheiro que a gente ganhava já

gastava com material, porque senão perdia. Não podia deixar o dinheiro parado, ou tinha que gastar ou aplicar. Não tinha preço, o preço valia para aquele dia, aquela semana...

E: Mas o senhor falou que mesmo diante desse caos existia muito trabalho. Como?
Prof. Waisman: Porque era uma época que havia muito projeto do governo em andamento, e isso era uma coisa do regime militar. Se contratava muito...

E: Para construir o que por exemplo?
Prof. Waisman:: Aqui a gente sempre trabalhou, com transporte público, corredor de ônibus, terminal de ônibus, metrô. Nessa década de oitenta nós trabalhamos muito com tróleibus.

E: Mas aqui em São Paulo ou em Araraquara.
Prof. Waisman: Em São Paulo, Araraquara, Ribeirão Preto, em Rio Claro. Em Rio Claro e Ribeirão Preto era para instalar sistemas de trólebus. No caso de São Paulo, Araraquara e Santos era para recuperar ou para expandir os sistemas de troleibus. A década de setenta foi a década da guerra do oriente médio e das crises do petróleo.

Foi em setenta e três que o petróleo deu o primeiro "boom" e depois em setenta e nove deu o segundo salto. O Brasil que era extremamente dependente de petróleo começou a procurar alternativas, e na época foi o lançamento do pro-álcool, e também foi a época da eletrificação de transporte. Naquela época também se chegou a pensar em gás, mas muito limitadamente, e no caso do álcool foi muito pensado para o automóvel, e realmente até hoje não existem motores a álcool para veículos mais pesados. O álcool ficou muito voltado para o automóvel, e naquela época a gente tinha uma certa abundância de energia elétrica, então começou o movimento de eletrificação do transporte público do Brasil. Muitas cidades brasileiras já haviam tido tróleibus, como São Paulo optaram por substituir bondes por tróleibus.

E: Foi em setenta.
Prof. Waisman: Não, desde a década de quarenta, São Paulo começou a substituir ônibus por tróleibus, e várias cidades brasileiras seguiram a mesma linha, de Santos, Rio, Recife e Porto Alegre, foi implantando sistemas de tróleibus. Só que quando houve essa crise, isso na década de cinqüenta, mas quando chegou a década de setenta, e crise do petróleo, os sistemas de tróleibus já estavam decadentes.

E: Mas porque se era movido a energia, e não a derivados de petróleo ?

Prof. Waisman: O trolebus era mais caro, os veículos eram importados, então os sistemas que foram importados na década de cinqüenta, vinte anos depois eles já estava deteriorados, e o governo federal, apesar de ser um governo de direita, foi um período de grande intervenção estatal na economia. A partir de sessenta e quatro, o regime do militar fez muita intervenção na economia. Isso foi quando se formou também a EBTU. E a EBTU era a empresa brasileira de transportes urbanos, uma empresa vinculada no Ministério dos Transportes, e tinha como missão planejar, financiar o sistema de transportes urbanos no Brasil. Aquela, era uma época que havia muito dinheiro disponível no Brasil. Então, a EBTU tinha vários programas de transportes urbanos, um desses programas era o programa de tróleibus.

Foi durante o milagre brasileiro (1973/1975) E esse programa de trólebus veio para resgatar o programa de trólebus que existiam no Brasil. Naquela época eram poucos veículos.

Tínhamos como primeiro passo, em 1975/1976, o plano SISTRAN em São Paulo. Esse plano SISTRAN previa a implantação de controles de trólebus no estado de São Paulo, que gerou, essa idéia de corredores exclusivos, e o SISTRAN então previa essa eletrificação desses corredores, com trólebus. Era um projeto muito ambicioso e começou a ser implantado e depois foi abandonado, em 1984/1985.

E: E por que o senhor acha que foi abandonado?

Prof. Waisman: Porque o Brasil tinha quebrado. Não tinha dinheiro para nada. Era um projeto caro e muito grande.

No período, fim de 1970 até 1984, foi o período em que a EBTU participou, nós trabalhamos muito com trólebus, porque vinha dinheiro a fundo perdido do governo federal.

Nós trabalhamos com troleibus até oitenta e quatro, oitenta e cinco. Nós coordenávamos o programa de trólebus em Araraquara, Santos, Ribeirão, e o de Rio Claro. Trabalhamos muito nessa época com essa questão do trólebus. Bom, isso foi mais ou menos até oitenta e cinco, depois parou o programa de trólebus e a gente foi fazer outra coisa... Mas ,esse programa de trólebus durou mais ou menos até oitenta e cinco, patrocinado pela EBTU.

E: O que o senhor lembra mais da década de setenta, oitenta?

Prof. Waisman: Na década de setenta eu trabalhava em uma empresa que era na época a maior empresa de projetos do Brasil (PROMOM). A gente trabalhava muito, havia muito investimento externo, tinha muito projeto e muita coisa interessante. Essa década de setenta ainda foi meio no embalo do milagre brasileiro. Havia investimentos em tudo. Pessoalmente

foi importante para mim, em termos de estudos. Eu fiz o meu mestrado nos Estados Unidos na década de setenta, depois eu fiz ainda na década de setenta um estágio na França. Retornei ao Brasil e atuei na área de economia de transporte.

E: Economia de transporte, fale um pouco?
Prof. Waisman: É tratar de questão sobre custos, organização de empresas e de habilidade de projetos. É o que eu trabalho mais. Tem também uma área que eu me interesso muito, que é mais macro: a parte de desenvolvimento econômico, formação de redes de transporte... Era uma área que me interessa muito, mas que eu tenho pouca oportunidade de trabalhar.

E: Redes de transportes, por exemplo? Participou de algum projeto?
Prof. Waisman: Rodovias, algo em uma escala mais regional. Participei de projeto na região metropolitana de São Paulo, do Rio de Janeiro.

E: E eram empresas privadas ou não?
Prof. Waisman: Eram. Fiz também um plano de transportes para o estado do Rio Grande do Sul. Eram empresas privadas que executava esse trabalho, contratadas pelo governo.

E: O governo contratava essas empresas? O senhor lembra o nome delas, de algumas?
Prof. Waisman: Eu trabalhei nas duas maiores empresas de engenharia que houveram no Brasil. Uma delas foi a Hidroservice, e a outra a Promom. Eu trabalhei na Promom de setenta e três a setenta e nove, como economista. Trabalhei com planilhas de custos, viabilidades, etc mais do que em macroplanejamento. Hoje uma coisa que me interessa muito é: transporte e ambiente.

E: Transporte e ambiente? No momento, o senhor esta desenvolvendo algum trabalho nessa área?
Prof. Waisman: Na minha vida, quase que foi tudo, ocorreu, meio do acaso, as oportunidade foram aparecendo e eu fui aproveitando ou não. E essa questão do meio ambiente: em uma ocasião nós tínhamos um cliente, e nós fizemos um estudo de viabilidade técnica econômica e financeira para ele. E ele obteve um empréstimo internacional.

E: Que cliente foi esse? Anos de 1980?

Prof. Waisman: Sim, era a FEPASA, então banco determinou que a empresa elabora-se um estudo de viabilidade da questão ambiental. Então, A FEPASA nos contratou. E nós fomos contratados meio sem saber o que era para fazer, porém, eu já tinha tido por acaso algumas experiências nessa área de impacto. Fui pesquisar obviamente na literatura americana, e comecei a me interessar muito por essas questões de transportes e meio ambiente, energia, poluição, e aí foram aparecendo uma série de trabalhos. Havia pouca gente que se dispunha a fazer isso. E depois, recentemente, acabei virando professor nessa área. A POLI/USP abriu um curso de engenharia ambiental, e nesse curso de engenharia ambiental colocaram uma disciplina chamada transporte e meio ambiente, e no meu departamento (POLI), eu era o único que tinha tido experiência. Aí me pediram para montar o curso. Montei o curso e estou dando o curso até hoje, envolvido com área acadêmica também. Enfim, essa área cada vez mais... Eu tenho um amigo, que brinca: quando éramos jovens, a gente era do MR8, mas agora, que estamos velhos, vamos para o Partido Verde. Eu acho que é verdade. Acho que também é uma questão de consciência, a gente vai vendo as coisas que vão acontecendo no mundo. Enfim, faz parte de uma certa evolução. Faz quarenta anos, quando eu fiz o meu curso de estradas, que era para aprender a fazer projetos de estradas, e o professor dizia...

E: Aproximadamente em 1967?

Prof. Waisman: Sim. "Olha vocês só desviem da estrada, quando vocês encontrarem um quartel ou uma igreja". Ou seja, senão manda bala, passa por cima. Quer dizer, não tinha nenhuma consciência ambiental. Era uma fase assim de construir, construir. Nós não tínhamos essa consciência ambiental, o resto do mundo também não tinha, e isso foi uma coisa que foi se adquirindo. E hoje eu acho que os engenheiros, que eu tento ajudar, já tem uma visão diferente. Eu vejo essa questão ambiental como crucial. Eu acredita muito na tecnologia, e na capacidade do ser humano de vencer os desafios, superar os obstáculos. Eu tenho muito receio do que possa acontecer por aí com essa onda de destruição, com esse consumo desvairado de recursos naturais. Hoje, eu não sou um eco-chiita, mas, eu sou cara muito preocupado. E nessa parte a minha área de transportes é muito significativa, principalmente na área urbana, cujo grande vilão, é poluição na área urbana, principalmente, o transporte individual. Então, eu estou muito preocupado com essa questão, e tento traduzir essa preocupação tanto na POLI, como nos projetos que a gente elabora. Isso também explica, porque estou na área de transportes públicos.

Entrevistado: Prof. Dr. Mário Jorge Pires (ECA/USP – área de atuação: Turismo e Patrimônio Histórico) – Setembro de 2007.

Entrevistador - Como era a cidade de São Paulo e os itinerários de ônibus nos anos 1960 e 70?

Prof. Mário Jorge - No início dos anos de 1970, eu trabalhava no centro. Foi o início da minha vida como trabalhador, digamos assim. Eu fui office-boy e saí da zona leste, na Penha. Eu tomava o ônibus Parque Dom Pedro que vinha das localidades mais afastadas da Penha como o Jardim das Oliveiras, Vila Ré, Jardim Nordeste, Burgo Paulista, Jardim São Francisco e todos eles passavam pela Avenida Amador Bueno da Veiga na Penha. Os ônibus vinham com itinerário passando pela Avenida Celso Garcia e o ponto final no Parque Dom Pedro. Havia também o Penha-Lapa, da célebre empresa de ônibus Penha-Lapa, que fazia ponto final perto do cemitério da Penha, muito próximo a minha casa. Eu também tomava o Penha-Lapa quando eu queria ir para outras localidades como, por exemplo, descer na Avenida São João próximo do edifício Andraus, aquele edifício que pegou fogo, e na Praça da República. Então eu tomava esse tipo de ônibus.

O centro, na verdade, era ainda, nessa época, um local de lazer e, embora as pessoas já começassem a identificar o centro como uma localidade específica para trabalho, possuía muitos cinemas. Eu freqüentava os cinemas no centro na época. Nos anos setenta a possibilidade de se dirigir ao centro de ônibus já era razoável.

Tínhamos o Mappin que era um lugar que eu gostava de visitar. O Mappin até tinha uma propaganda engraçada que dizia que ele permanecia aberto de segunda à sábado até a meia noite. Imagine, no sábado, um garoto de periferia ir ao centro sabendo que o Mappin ficava aberto até a meia noite e que havia a possibilidade de estar no Mappin além do cinema. E muitos cinemas. O cine Coral e vários outros centro. Esse era o tipo de lazer que era realizado utilizando o ônibus como meio de transporte. Na época não havia metrô e nem a linha leste-oeste. Eu não saberia dizer que trecho da linha norte-sul existia porque não fazia parte da minha realidade.

A minha vida de office-boy, era feita na base do ônibus. Raramente o patrão dava algum dinheiro para um taxi, só se tivesse alguma encomenda muito grande. Nós fazíamos tudo de ônibus. Tudo o que havia de ser feito no centro era feito de ônibus. Não havia a figura do motoboy. Havia a figura do office-boy. As filas de banco, em geral quilométricas,

tínhamos de fazer três, quatro bancos num dia. Mas aí também havia uma solidariedade na época entre os office-boys. Se nós achássemos algum office-boy amigo na fila do banco pedíamos a ele que ficasse com todo o material que tinha de ser pago no caixa, porém, em contrapartida, se ele nos encontrasse em outro banco, nós pagávamos também as coisas dele, para não perder tempo. E assim foi os anos setenta nesse aspecto. Depois passei a trabalhar internamente no banco. Trabalhei em carteira de câmbio, em contas correntes, fundo de garantia, em várias funções dentro do banco e já não usava tanto o ônibus. Só usava para chegar ao destino, ao centro da cidade.

E - Qual o percurso que o senhor fazia?

*Prof. Mário Jorge :*O percurso sempre foi basicamente o mesmo. Na época dos bancos eu pegava o Vila Lais, na Penha. Ele descia até o Anhangabaú. Ficava no Vale do Anhangabaú, próximo a rua que subindo vai dar no Viaduto Santa Efigênia. Como eu trabalhava na rua São Bento, num banco da rua São Bento, era muito próximo eu subir a ruazinha, chegar até a rua Cásper Líbero, da Cásper Líbero pegar o Viaduto Santa Efigênia e chegar a São Bento porque era no finalzinho da rua São Bento o banco. Esse era o percurso. Eu fazia o percurso Amador Bueno da Veiga, ele fazia o percurso depois Celso Garcia, Rangel Pestana, da Rangel Pestana ele pegava a rua Mercúrio, da rua Mercúrio ele pegava o viaduto, saia na rua Senador Queirós, da rua Senador Queirós ele quebrava à esquerda, saía na rua Brigadeiro Tobias e da rua Brigadeiro Tobias ele saía no finalzinho da rua que era já o Vale do Anhangabaú.

E - O senhor chegou a ver bonde, viajar de bonde, ou não?

Prof. Mário Jorge: Sim. Quando eu era muito pequeno, bonde, sim. O bonde só ia até o centro da Penha. Eu morava há alguns quarteirões além do centro da Penha. Ele fazia o ponto final na Praça Oito de Setembro, que é o dia de Nossa Senhora da Penha, e, muitas vezes, nós íamos à casa de tios-avós, conhecidos, parentes, no Brás, que também eram operários, eram pessoas que trabalhavam nas fábricas do Brás, na época o Brás possuía muitas fábricas, e nós tomávamos o bonde, também na Praça Oito de Setembro. Ele fazia o mesmo trajeto do ônibus. Eu me lembro do bonde fechado. Me lembro, basicamente, do bonde fechado. O bonde aberto, não tenho memória a respeito do bonde aberto, só do bonde fechado. O bonde camarão.

E - Voltando para os anos setenta ...

Prof. Mário Jorge: Ao longo dos anos setenta eu observei a agonia e morte do centro. Já no final dos anos setenta o centro já estava em plena decadência em virtude de vários fatores. Nós temos aí a mudança de muitas empresas boas, empresas grandes, empresas prestigiosas do centro para a região da Paulista e depois da Avenida Brigadeiro Faria Lima. O que foi no primeiro momento uma idéia aparentemente boa, que foi a idéia do calçadão, no meu entender acabou de matar o centro porque não dava possibilidade de passagem a automóveis e a nossa classe média vive muito em função do automóvel. Em função do automóvel mesmo, a classe média deixou, que é formadora de opinião, quer queiramos ou não a classe média é formadora de opinião, de freqüentar o centro. Com isso o povo do centro, a demanda que ia para o centro começou a ser, em termos profissionais, mais desqualificada, e com algumas poucas exceções. O que sobrou no centro, na verdade, foi a sede do Banco do Brasil, do antigo Banespa, e das Indústrias Votorantim. O restante saiu. Advogados famosos saíram, médicos famosos saíram da Praça da Sé e das redondezas, profissionais liberais de um modo geral. Também os restaurantes, os lugares um pouco refinados, justamente porque havia dificuldade de estacionamento, resolveram mudar de lugar. O que eu mais percebi na década de oitenta foi a mudança ou o fechamento de livrarias importantes no centro de São Paulo.

E - Mas elas foram para outro lugar?

Prof. Mário Jorge: Algumas fecharam definitivamente como é o caso da Freitas Bastos. Ela não existe em nenhum lugar. Na rua Sete de Abril tinha a livraria de Ciências Humanas que virou um sebo pouco qualificado. E, muito importante no meu caso, que já estava na faculdade e cursava História, lá tinha livros importados de História, livros que nós não achávamos na biblioteca e comprávamos livros quando dava, quando o dinheiro permitia. A livraria Teixeira é um fenômeno porque ela foi agonizando até basicamente o final dos anos noventa, na rua Marconi.

E - E elas fecharam por quê?

Prof. Mário Jorge: Elas fecharam porque o público já não era um público comprador de livros. Era um público que trabalhava no centro, nos escritórios, nos conjuntos comerciais e não mais aquele povo qualificado que freqüentava, que comprava livros. Enfim, a mesma turma que de alguma maneira era remanescente dos antigos intelectuais que freqüentavam aquela região da Praça Dom José Gaspar e da biblioteca Mário de Andrade. Mudou o polo. Deixou de ser um lugar de intelectualidade a biblioteca e suas redondezas.

E - E existia algum tipo de café filosófico, ou algo semelhante naquela região?

Prof. Mário Jorge: Havia. Não havia no ponto de vista formal, mas aqueles bares do lado da biblioteca, onde tem o jardim, todos eram freqüentados por intelectuais. E nessa época, na década de setenta, ainda havia a produção de filmes nacionais que usavam como cenário o centro e também propagandas de televisão e até de cinema. Havia uma gama de cinemas na época que usavam o centro como um cenário. Isso tudo morreu para ressurgir só agora nos anos 2000, no século vinte e um. Virou um set de filmagem o pátio do colégio, a casa da marquesa e as imediações. Mas durante muito tempo sumiu. O centro chega uma época que ele ficou perigoso com os chamados trombadinhas. A idéia do trombadinha era uma idéia que surgiu no centro. Eram aqueles que davam uma trombada na esquina da Avenida Ipiranga com a São João, principalmente, e, nessa trombada, levavam a carteira. O centro era considerado inseguro e ainda é bastante inseguro dependendo da hora da noite. O lugar da malandragem era, na época, o Vale do Anhangabaú perto do Cine Texas, se não me engano, que só passava bang-bang. Era o lugar da malandragem, o lugar de prostituição, o lugar onde as prostitutas se reuniam. Elas buscavam seus clientes no Vale do Anhangabaú para fazer o programa nos hotéis também do Vale do Anhangabaú e na primeira quadra da Avenida São João.

E - Isso nos anos setenta?

*Prof. Mário Jorge:*Isso até os anos setenta até o início dos anos oitenta. Isso permeou bastante essa época. O calçadão pegou tudo. A rua Quinze de Novembro, a rua Direita. Se bem que a rua Direita, muito antes do calçadão, já não passava carro algum. Mas eu recordo muito bem do tráfego na rua Quinze de Novembro. Era o caminho do Penha-Lapa. Ele pegava a Quinze de Novembro e descia a avenida São João onde tem aquele relógio no início da avenida São João na esquina com a rua São Bento. Ele passava por lá. Outro lugar interessante onde passava ônibus era na rua Sete de Abril que virava a rua Dom José de Barros e passava perto do Mappin. E a gente, em frente ao Mappin, tomava o ônibus para ir para a Penha. É uma coisa que foi terrível. Eu cheguei pegar, ainda na faculdade, o Penha-Lapa no sentido Penha do lado do Teatro Municipal. Hoje não circula ônibus lá, no sentido Penha. Cheguei a tomar muito ônibus lá e, antes disso, eu tomava o ônibus também na própria rua Sete de Abril. Isso aí é algo que acabou. Uma parte da linha Penha-Lapa fazia o percurso Praça da República – Jardim Popular. E eu usava muito essa linha de ônibus. Quando eu estava no centro novo, eu pegava muito o Praça da República. Na Praça da República eu pegava o Jardim Popular que passava exatamente na Penha, na Amador Bueno da Veiga.

E - Para ir para a faculdade ou para sua casa?

Prof. Mário Jorge: Para voltar para casa. Para faculdade o caminho era basicamente o mesmo. Era pegar qualquer um que passasse no Largo da Concórdia, que ia pela Celso Garcia e Rangel Pestana, e descer no Largo da Concórdia para tomar o Cidade Universitária. A ida era sempre a mesma. Não havia outra possibilidade para quem estava na Penha se dirigir para a Cidade Universitária.

E – Havia poucas linhas?

Prof. Mário Jorge. Só havia duas linhas para nós da zona leste: a linha Largo da Concórdia - Cidade Universitária e a linha Praça do Patriarca – Cidade Universitária. Esse Praça do Patriarca é o que hoje é o 7181 – Praça Princesa Isabel – Cidade Universitária. É a mesma linha que mudou. Ao invés de ser na Praça (do) Patriarca, que hoje não tem mais ônibus, essa linha é oriunda da Praça do Patriarca. Quando eu tomava para voltar a possibilidade de chegar até a USP era tomar ou o Penha - Lapa, que passava debaixo do Viaduto do Chá, muito antes da reformulação do Vale do Anhangabaú, e descer e subir até a Praça do Patriarca para tomar o Cidade Universitária. Havia só duas possibilidades, duas linhas de ônibus que é justamente essa do Largo da Concórdia e da Praça do Patriarca como Cidade Universitária.

E – Esse itinerário que esses ônibus faziam, hoje é outro ?

Prof. Mário Jorge: O 7181, na verdade, era o Praça do Patriarca e ia pela rua Augusta, avenida Europa, Cidade Jardim. É basicamente o mesmo trajeto do Princesa Isabel – Cidade Universitária. E o Largo da Concórdia pegava o itinerário da Rangel Pestana, rua do Gasômetro, (saía na) rua Mercúrio, (saía na) rua Senador Queirós, (Senador Queirós na) avenida Ipiranga, (avenida Ipiranga) rua da Consolação, (Consolação) Rebouças até a Cidade Universitária.

E – O senhor mencionou o Largo da Concórdia. Hoje está bem diferente?

Prof. Mário Jorge: Sim, não é mais terminal de ônibus. Hoje os ônibus que antes paravam no Largo da Concórdia oriundos da Cidade Universitária não param mais no Largo da Concórdia param no Parque Dom Pedro II.

E – Mas me parece que antigamente o Largo da Concórdia era uma espécie de ...

Prof. Mário Jorge: Hoje não. Ele perdeu essa função de terminal.

E – E por que o senhor acha que isso ocorreu?
Prof. Mário Jorge: Eu acho que isso tem a ver com a estação da linha do metrô. E a zona leste, teve mais uma opção. Não precisava mais parar no Largo da Concórdia. Então para a zona leste o Largo da Concórdia basicamente está na zona leste. No Parque Dom Pedro já é um pouco mais diversificado. Quem quiser ir para o Cambuci, quem quiser ir para o Ipiranga, quem quiser ir para outros lugares pode descer no Parque Dom Pedro e tomar outros destinos. Mas quem descia no Largo da Concórdia não tinha destinos a não ser a zona leste. E como a zona leste depois foi contemplada com o metrô, me parece que perdeu a razão de ser o Largo da Concórdia ser um terminal de ônibus para a zona leste.

E – O senhor lembra de outros itinerários importantes além deste do trabalho para casa e para USP que o senhor fez por algum tempo e foi importante?

Prof. Mário Jorge: Não havia possibilidade. A possibilidade era o Patriarca – Cidade Universitária ou Largo da Concórdia – Cidade Universitária. Só essas duas possibilidades.

E – Quanto a esses itinerários que o senhor fazia, (por exemplo,) existia algum monumento, algum edifício, alguma instituição que foi desativada e o senhor observou, por exemplo: ali existia uma agência do correio, uma loja, um centro cultural, etc e não existe mais....?
Prof. Mário Jorge: O que sempre chamava atenção é o fato de quando se tomava o Penha – Lapa passava-se na época, antes de haver o calçadão, do lado do Edifício Martinelli e que sempre era um atrativo. Passava-se do lado do atrativo. Isso sempre me chamou atenção. Faz parte do meu imaginário dessa época, dos anos 70 ao 80. O edifício Martinelli. Fabuloso e decadente. Todo mundo falava mal do Martinelli porque era uma favela vertical na época. E eu não conseguia compreender porque um prédio tão bonito daqueles podia ter virado uma favela vertical. Isso nos anos setenta.

E – Mas por que as pessoas chamavam de favela vertical?
Prof. Mário Jorge: Porque o Edifício Martinelli caiu em decadência e começou a ser invadido por famílias de baixa renda que não pagavam condomínio, não pagavam nada disso e os elevadores foram desativados. As pessoas subiam pela escada. Não tinha lugar para jogar lixo então jogavam no fosso do elevador. Quando o prefeito Olavo Setúbal, em 1975, desapropriou o edifício Martinelli, o lixo já estava no sexto andar do prédio, do fosso do elevador. E de lá aconteceram crimes, assassinatos, suicídios e pegou fogo em alguns andares.

Foi quando o prefeito Olavo Setúbal resolveu desapropriar o prédio. Tanto que até hoje grande parte dos organismos da prefeitura municipal, ele era prefeito na época, ainda se encontra hoje no Martinelli. Houve uma remodelação, uma reutilização do edifício Martinelli. De um lugar que era uma verdadeira favela, os espaços, as salas eram divididas, um lugar tão granfino que abrigou até um hotel de categoria, cinema de categoria, e tudo, de repente virou nada.

E – O senhor mencionou que os restaurantes e empresas que existiam no centro se deslocaram para outra região?

Prof. Mário Jorge: Não podemos esquecer do Fasano, começou no centro. Do centro ele foi para o mezanino do Conjunto Nacional na avenida Paulista. E no mezanino ele atingiu seu apogeu quando ele recebeu pessoas como o próprio Che Guevara que jantou, se não me engano, ou almoçou, não recordo, no Fasano. Muitas empresas de categoria saíram, por exemplo, o Empório Normal, da rua Sete de Abril, que vendia importados, hoje só tem no shopping, se não me engano, se não fechou, só tem no shopping Ibirapuera. Era uma casa de importados. Bebidas importadas, essas coisas todas. E estava no centro, na rua Sete de Abril. O centro abrigava muitas coisas importantes.

E – Era um centro financeiro e comercial?

Prof. Mário Jorge: Era um centro financeiro, comercial e, em certa medida, de lazer também. Hoje se fala de festival de cinema de São Paulo onde lançam filmes prestigiosos, alguns fora de circuito, mas de grande prestígio junto à crítica. Na época, o festival de cinema agregava cinemas do centro da cidade como o Cine Coral, por exemplo, que é na Sete de Abril. Antigamente um comerciante para conseguir uma loja na Sete de Abril ele esperava de cinco a oito anos. Para conseguir esvaziar uma loja, para ele conseguir montar o comércio dele. Hoje está sobrando. Ninguém quer mais.

E – Os cinemas que eu lembro, e que surgiram nos anos cinquenta, são o Marabá, Ipiranga, etc....

Prof. Mário Jorge: Eram cinemas chiques na época. E o Cine Marrocos, atrás do Teatro Municipal, que até hoje há escadaria de mármore, estava próximo de onde hoje tem o prédio sede da Votorantin e era um hotel chamado Hotel Esplanada que abrigou grandes artistas. Como hotel ele recebeu, como hóspedes, grandes artistas de Hollywood que iam fazer a avant premiérer no Brasil justamente no Cine Marrocos que era do lado.

E – O senhor lembra de alguns desses artistas?

Prof. Mário Jorge: Um que eu nunca me esqueci foi o Tyrone Power, o ator que fez o papel do Zorro, o primeiro Zorro, e Maureen O´Hara, que fez um papel no segundo filme:Corcunda de Notre Dame com Edmund O'Brien, também ficaram hospedados lá. Eu cheguei a vê-la no tempo do Esplanada. Essa é uma recordação incrível que eu tenho da década de setenta. Aliás, final da década de sessenta que aconteceu isso. E na avenida São João, por exemplo, O Cangaceiro, do Lima Barreto, que hoje é um clássico do cinema nacional, foi lançado no Cine Arte Palácio em frente ao Paissandu que hoje é um cinema que (nem sei se está aberto ainda, mas a última vez que eu vi ele) exibia filme pornográfico. O Mazzarope fez o lançamento de todos os filmes dele também no Arte Palácio.

E – O centro também era um local residencial ou não? Ou era só cultural, comercial e financeiro?

Prof. Mário Jorge: O centro de São Paulo foi deixando gradativamente de ser comercial. Embora, verdade seja dita, a parte mais comercial do centro é a parte considerada muito granfina, muito chique, que é o centro novo próximo a Praça da República. Há apartamentos lá ainda com mármore de Carrara no chão. Apartamentos na avenida São Luis, que continua, atrás do Colégio Caetano de Campos continua a avenida São Luis, apartamentos com 600 metros quadrados. São apartamentos muito, muito requintados. Só para uma elite que não era, vamos dizer assim, o creme de la creme da elite paulistana, porque essa já morava nos Jardins e o Jardins é antigo, pois começaram o loteamento em 1910, mas já era uma classe média alta de profissionais liberais de grande prestígio como grandes advogados, grandes médicos, grandes figuras do rádio.

E – O senhor lembra de algum?

*Prof. Mário Jorge:*Por exemplo, o Nicolau Tuma, (não sei se está vivo ainda, muito, muito antigo) eu tive a oportunidade de entrevistá-lo e ele morava na avenida São Luis em um apartamento fantástico. Ele foi o radialista da revolução de 32. Veja só a importância dele. Muitos cineastas famosos moraram na avenida Ipiranga. O Jean Claude Bernadet, que foi professor aqui da ECA, também morava nas imediações.

E – Essas pessoas se deslocaram para outros lugares, por exemplo: a Av. Paulista e outros em função do que,? Questão econômica, ou.....

Prof. Mário Jorge: Eu creio que o problema do centro foi uma decadência ocorrida em função, no meu entender, da saída dos grandes estabelecimentos. Primeiro, o centro ficou muito promíscuo. E a classe média não gosta muito dessa promiscuidade. Como se não bastasse, a questão crucial: a questão do estacionamento no centro. As pessoas não querem tomar transporte coletivo. Elas querem deixar o carro na porta do estabelecimento com valete. Coisa que é impossível hoje no centro.

E – Essa promiscuidade ocorreu, talvez, em função do desemprego coisa assim?
Prof. Mário Jorge: Eu acho que ouve uma diversificação. Isso tem a ver com alguns propósitos: o zoneamento da prefeitura, por exemplo. A partir da segunda grande guerra, a prefeitura foi muito condescendente com novos empreendimentos. Surgiu o edifício Mirante do Vale, lá no Vale do Anhangabaú, que aproveitou um resto do prestígio de que gozava o centro, mas com centenas, milhares de conjuntos comerciais isso fez com que, também, fosse um motivo de promiscuidade. Na verdade acho que as leis de zoneamento permitiram a promiscuidade. A legislação de zoneamento permitia essa promiscuidade. (O centro começou cada vez mais a ficar um lugar) Numa ocasião eu fiz uma pesquisa para o Pró-Centro para saber qual era a imagem que as pessoas tinham do centro. Deu disparado local de trabalho e nunca mais local de lazer. As pessoas começaram a identificar apenas como local de trabalho. Conjuntos comerciais, lugar ligado ao comércio, a escritórios e a esses aspectos todos. Esse já não é um fenômeno que aconteceu apenas no centro. Isso eu tive oportunidade de estudar no meu mestrado. Sempre quando há uma promiscuidade muito grande, a elite vai procurar outros lugares. Isso aconteceu no centro na época que a elite morava no centro. Os barões do café moraram no centro. Na rua Florêncio de Abreu e Brigadeiro Tobias. Depois virou promíscuo e muitos mudaram para Campos Elísios. Os descendentes, aliás. O Campos Elísios tinha alguns problemas muitos sérios. É uma região mais baixa. Eles mudaram para Higienópolis e depois para a avenida Paulista. E da avenida Paulista para Jardins. Veja a própria avenida Paulista. Quando permitiram que houvesse estabelecimento de ensino, que é o Colégio Rodrigues Alves, quando permitiram o Hospital Santa Catarina, quando permitiram tudo isso, a elite mudou. Para redutos que fossem apenas residenciais. Esse é um episódio importante da mudança da elite do centro.

E – O Brás, Belém, e outros bairros operários, não fica muito longe do centro? Nas décadas de 60 e 70, industrias foram desativas, esses operários deslocaram-se para outros lugares.

Prof. Mário Jorge: É verdade. E tem outro detalhe no caso do Brás. Eu vejo meu tio-avô. Ele morava a meio quarteirão da fábrica onde ele trabalhava. As pessoas moravam no Brás também por que tinha um complexo de fábricas lá.

E – O senhor lembra de algumas?

Prof. Mário Jorge: Lembro. A Mariângela, por exemplo. É uma grande fábrica têxtil, de uma família de italianos, que deixaram na mão de um filho que não tinha capacidade para negócios e ela faliu. Adelina. Todas fábricas tinham o nome dos filhos dos pioneiros que as montaram e eram grandes empresas. Os Irmãos Espínula, perto da estação Bresser do metrô. O esqueleto da fábrica foi demolido há apenas dois anos. As pessoas moravam ali, próximas também. Ficou inviável ter fábricas lá.

E – E por que?

Prof. Mário Jorge: Vários motivos. Primeiro a conjuntura econômica. Essas fábricas cresceram muito em função da guerra. Tinha, as vezes, até três turnos de trabalhadores. Porque a Europa nada produzia por causa da guerra na década de quarenta. Havia necessidade da produção. Foi quando cresceu muito a indústria têxtil no Brás. E metalúrgica também em certos lugares do Brás. Quando houve outros concorrentes em outros lugares já não compensou produzir no Brás até mesmo porque a concorrência já estava mais modernizada em termos de maquinaria e o preço do imóvel no Brás já era proibitivo se comparado com outras regiões que tinham incentivos fiscais.

E – Elas se descolaram para ...?

Prof. Mário Jorge: Muitas morreram, faliram. Faliram, a Mariângela, a Adelina e outras.

E – Mas por incompetência do administrador, ou pela conjuntura econômica ?

Prof. Mário Jorge: Eles na verdade não estavam capitalizados, não estavam preparados. O problema do empresário brasileiro é que ele não se prepara para haver uma segunda geração gerindo uma empresa. Aliás é por isso que se diz que no Brasil existe o avô rico, pai remediado e filho pobre.

E – Não são educados para administrar a empresa .....

Prof. Mário Jorge: Não são educados. A gente vê até pela mentalidade do brasileiro. Você veja. Eu vejo lá na minha região, na Penha. Se o fulano é filho de um dono de posto de gasolina ele já se acha rico. Ele acha que não precisa trabalhar mais. Está faltando esse espírito de passar de pai para filho o legado, o mote, o paradigma empresarial.

E – Não somente a falência e quebra das empresas ocorreram também pela importação .....
Prof. Mário Jorge: Não só. Na verdade foram muitos os motivos que levaram essas firmas a falirem. Desde a incompetência administrativa das novas gerações, que não foram preparadas para isso, até mesmo alguma coisa maior que é a concorrência de empresas muito mais modernizadas e com uma estrutura administrativa profissionalizada. Coisa que não havia no Brás. No Brás havia uma estrutura administrativa familiar. A indústria podia ter o quarteirão inteiro, como é o caso dos Irmãos Espínola, gigantesca, mas ainda a forma de administrar era familiar, não profissional. E eles tinham resistência que entrasse um administrador de fora nas empresas para administrar a empresa. Não precisa ir longe. Isso aconteceu até com o Grupo Pão de Açúcar. O Abílio Diniz estava quase falindo. Com tanta pujança eles não faliram porque abriram os olhos e colocaram pessoas de fora, administradores profissionais no Grupo Pão de Açúcar. Antes era um cabidão. Tinha o primo, o filho do primo, todos em pontos chaves administrando o Pão de Açúcar, mas não eram profissionais. Ainda continuavam no esquema de administração familiar.

E – Então não é em função das multinacionais que chegaram no Brasil, nos anos ssessenta, setenta, que as empresas brasileiras quebraram ?
*Prof. Mário Jorge:*Na verdade em determinados ramos não houve um "boom" de uma vez só na chegada das multinacionais. Não foi desse jeito. Elas foram chegando aos poucos. Mesmo as que chegaram, chegaram com um esquema administrativo muito eficiente. Coisa que os brasileiros não estavam preparados para isso. Esse é um componente importante que fez com que essas empresas quebrassem.

E – Por exemplo, esses trabalhadores das empresas têxteis. Eu lembro que no Brás, no Belém havia um empresa que produzia calçados, Alpargatas, há ainda o Café Seleto .....
Prof. Mário Jorge: A São Paulo Alpargatas que hoje é a Anhembi Morumbi. É a sede da Faculdade Anhembi Morumbi. Mas a Alpargatas não faliu. Ela só mudou de lugar. Logisticamente não dava para ela ficar lá. São caminhões e mais caminhões e mais caminhões. Não dava.

E – A configuração do bairro não permitia.

Prof. Mário Jorge. Outra que vai mudar logo. Fica próximo a linha do trem, é a Leite Paulista. Quando pego o metrô, e este passa por cima da linha do trem, a gente vê a quantidade de veículos, de caminhões vindos das bacias leiteiras do interior de São Paulo, e que ficam horas e horas parados lá, porque não tem logística de transportes para entrega do leite e derivados. Vai chegar uma hora que a própria Companhia Paulista vai sair de lá também.

E – E os operários, ou migram junto com a empresa ou procuram outro emprego.

Prof. Mário Jorge: Ou migram junto ou vão procurar outra coisa.

E – Voltando ao seu itinerário de ônibus. O senhor lembra alguma coisa marcante?

Prof. Mário Jorge: Uma coisa marcante da minha época de faculdade, no final dos anos setenta, embora fosse mais fora de mão para chegar até a zona leste, muitas vezes eu tomava o Praça do Patriarca, em frente ao prédio da História. Porque? Porque ele ia pela rua Augusta e a rua Augusta ainda não tinha entrado em decadência. A rua Augusta era bonita.

E – Isso nos anos oitenta?

Prof. Mário Jorge: A partir de setenta e sete. Eu entrei na USP em setenta e sete. Nos anos seguintes a setenta e sete.

E – Mas tinha o que? Residências, bancos.....?

Prof. Mário Jorge: Eram lojas com vitrines viradas para a rua, com muitos artigos. Não era aquela coisa medrosa que tem hoje. Onde as pessoas tem medo de vitrine por medo de vandalismo. Ainda tem muitas lojas com vitrine, mas perto do que havia na década de setenta mudou bastante. E aquele trecho da Paulista, no sentido centro, hoje só tem inferninho. Não era assim nos anos setenta. Havia ainda muitas lojas boas. Tanto que um hotel de categoria, que é o Caesar Park, era naquele pedaço, que depois não agüentou. Ele saiu de lá.

E – Porque eu li que, nos anos setenta, na rua Augusta, tinha muitas casas noturnas.....

Prof. Jorge Mário: Não. O que é casa noturna?

E – Casas noturnas chiques.

Prof. Mário Jorge: Chique. Tinha, por exemplo, o Pirandelo, que foi a casa do Oswald de Andrade, e está ali até hoje. Se não me engano é uma cantina hoje. O Caesar Park, o Frevo, que ainda está lá, mas pequenininho. Basicamente isso que tinha. Tinha a Medieval, mas já não tinha qualidade. Era uma boate chamada Medieval que tinha uma armadura na porta. Já não se considerava coisa de categoria. Ainda lojas. Lojas que vendiam artigos de praia, cadeiras de praia, mas não era de plástico não, era coisa fina, coisas de madeira para piscina. Tinha grifes, tinha antiquários. Hoje Não era nem o público alvo.

E – E o senhor andou de ônibus de elétrico?

Prof. Mario Jorge: Raramente andei de ônibus elétrico. Só quando eu precisava por algum motivo chegar a igreja Nossa Senhora do Brasil, que situa-se no final da rua Augusta com a avenida Europa. É uma igreja bonita. Tem um estilo histórico. Eu gostava de freqüentar aquela igreja, então eu tomava ônibus elétrico porque ele passava na porta. Ia rápido e vinha um atrás de outro.

E – E a qualidade do transporte público naquela época era boa?

Prof. Mário Jorge: Depende. Nós tínhamos linhas boas e linhas péssimas. E, o pior de tudo, é que nem sempre a gente tinha passe. Não era um tempo muito bom para os ônibus, porque você dava o dinheiro para o cobrador, muitas vezes o cobrador dizia que não tinha troco. Era direto isso. E ficava com um pouco de cada um. Os cobradores da época era um pouco sócios da empresa. Isso é um negócio que sempre me marcou muito. Minha praga. Eu falei: um dia ainda não vai mais precisar de cobrador e eles não vão roubar mais os centavos do trabalhador. Realmente até chegar uma época em que não precisa mais. Bota lá o cartãozinho e vai. Era precisar de troco ou os caras pediam e, se não tinha, eles mandavam aguardar para nunca aparecer o troco. Isso era um negócio ruim. Outro negócio ruim na zona leste é que muitos ônibus eram muitos sujos, com barata. O desleixo das empresas de ônibus era tão grande que cabia ao próprio motorista varrer o ônibus. Do lado da cadeira dele, havia uma vassoura, para varrer o ônibus. De tão sujo que era, ele ficava com vergonha de dirigir o ônibus naquele estado, e ele mesmo varria, o motorista e cobrador. Esse é um lado muito ruim. Mas o lado do cobrador foi o pior de todos.

E – O senhor lembra de empresas que existiam naquela época e hoje não existem mais?

Prof. Mário Jorge: Uma das piores empresas que havia era a Penha-São Miguel. Hoje,não existe mais. Que eu saiba, não. Eles eram uma potência, faziam Parque Dom Pedro direto. Eram uns ônibus verde e amarelo. Eles queriam fazer uma média com o regime militar então pintaram todos os ônibus de verde e amarelo com um mapinha do Brasil. Um horror os ônibus. Os motoristas (?) que corriam sem responsabilidade, muitos e graves acidentes aconteceram nessa empresa. Os cobradores muito desqualificados, muito mal-educados para com o público. Isso também eu me recordo. Como não havia na Rangel Pestana os corredores do meio, os pontos de ônibus estavam todos concentrados à direita e ficava aquela fila de ônibus. Eu me lembro que na época eu trabalhava em banco e estudava na zona leste, no Colégio Gabriel Ortiz, perto da Vila Esperança. Eu todo santo dia chegava atrasado na escola porque ficava um ônibus atrás do outro para pegar passageiro e não andava. A fila de ônibus não andava. Era tanto ônibus e tanto passageiro só em um lado da rua. Eles não tinham a idéia de fazer um corredor no meio para escoar. Além de ônibus muito, muito cheios. Mais ou menos como o metrô seis horas da tarde. Todos iam dessa maneira. Um negócio terrível.

E – Então deveria ter poucos ônibus ...
Prof. Mário Jorge: Tinha bastante ônibus, mas talvez não na necessidade da população. Eu fico imaginando, se já chegava atrasado com aquela fila de ônibus para todos pegarem passageiros no mesmo ponto, se tivesse mais ônibus, quanto mais atrasado eu chegaria? Eu também fico pensando nessa lado. Isso me marcou muito, muito. Eu sofri dentro de ônibus para sair do centro e chegar na minha escola na zona leste. Sofri muito, muito, muito mesmo.

E – Da zona leste para a universidade ...
Prof. Mário Jorge: Da zona leste para a universidade só não sofri mais, porque meu curso era à tarde. Porque, se fosse de manhã, sofreria do mesmo jeito.

E – O senhor lembra de linhas que foram desativadas nesse percurso, nesse seu itinerário?
Prof. Mário Jorge: O Penha-Lapa foi desativado. A linha de ônibus Penha-Lapa. Da Penha não se faz mais Lapa. O Penha-Lapa virou o Penha-Ceasa. Hoje é o Penha-Ceasa.

E – O senhor lembra o nome da empresa que administrava essa linha?
Prof. Mário Jorge: Empresa de ônibus Penha-Lapa. EO Penha-Lapa.

E – O senhor lembra ou sabe quem são os donos dessa empresa?
Prof. Mário Jorge: Não sei. Eu tinha tanta raiva que não queria nem saber quem era os donos.

E – Com o surgimento de novos itinerários de ônibus, metrô, etc, a configuração da cidade mudou. O que senhor destacaria como marcante, neste cenário?
Prof. Mário Jorge: De bom ou de ruim?

E – Os dois...
Prof. Mário Jorge: Eu acho que o metrô foi um grande avanço. A configuração a partir da estação da linha do metrô foi um grande avanço. O que me parece uma burrice é eles demorarem tanto tempo para fazer com que comboios saíssem de determinadas estações, nos confins da zona leste, e chegassem vazios às estações para encher no meio do caminho em determinados horários. Porque sete da manhã, por exemplo, na estação Vila Matilde do metrô, não se consegue entrar no metrô. É tão cheio que quando abre a porta não cabe mais ninguém para entrar. Agora colocaram, em determinados períodos, um trem vazio saindo da estação Vila Matilde. Como tem trens saindo de outras estações mais adiante. É a única maneira do trabalhador, que está no meio do caminho, conseguir embarcar no metrô. Demorou anos para isso acontecer. E eu não entendia, jamais, porque que não acontecia isso. A mesma coisa na volta, seis horas da tarde para voltar para zona leste. Tem trens vazios que saem da estação República. Outros saem da estação Anhangabaú e outros saem vazios da estação Sé. É para escoar aquele povo que não consegue entrar mais dentro do metrô que já veio cheio da Barra Funda cheio. Isso me marcou profundamente. Eu ficava imaginando: isso é tão simples fazer. Porque que não fazem? Pessoalmente eu gosto muito de andar de metrô. Engraçado isso. Ônibus não gosto tanto, não. Mas metrô eu gosto.

E – Me parece que o metrô tem um inconveniente: é tão rápido e a gente não observar as ruas, as coisas que estão acontecendo la fora. Eu penso que, isso talvez seja uma perda para quem, por exemplo, é historiador.....
Prof. Mario Jorge: Com certeza. Em termos de conforto, em determinados horários, se tomar muito cheio não é confortável. Mas ainda é mais confortável do que o ônibus. O ônibus vai e vem e para. E vai e fecha a porta. Um negócio terrível. Para zona leste o ônibus ainda é bastante terrível. No metrô não tem congestionamento. Ele só para nas estações. Isso sim. Para o historiador ... eu também gosto de andar muito à pé. Muitas vezes eu faço circuitos à pé. Coisa que eu poderia tomar condução eu faço à pé. Só para saber como está a situação

daquele lugar que eu não conheço a muito bem. Algumas vezes eu fui à pé do Parque Dom Pedro até a biblioteca Cassiano Ricardo que fica no Largo do Bom Parto, no Tatuapé.

E – Essa discussão entre automóvel e ônibus. Praticamente quem usa o ônibus ou metrô são: à classe média ou classe média baixa. Com a redução do preço do automóvel, a aquisição de veículos torno-se mais fácil, e conseqüentemente o congestionamento na cidade aumentou. Se a qualidade do ônibus fosse melhor, os usuários deixariam seus carros em casa e.....
Prof. Mário Jorge: Eu acho que melhoraria. Eu sou da época do frescão, anos 1980. Sabe o que era o frescão? Lembra do frescão? O frescão era o seguinte: era uns ônibus chamados executivos. Eles saíam ali da Líbero Badaró, esquina com a avenida São João. A idéia era justamente tirar os carros da rua porque tinha aquela questão da gasolina ser cara, a crise do petróleo. Essas coisas todas. O que eles fizeram? Colocaram ônibus confortáveis como se fossem ônibus de viagem. O preço, ele era, mais ou menos, três a quatro vezes o preço de uma passagem normal. Mas se ia sentado, tranqüilo. O cobrador não tinha catraca, não tinha nada. O cobrador ia nas poltronas receber o dinheiro. Eu lamento de terem tirado o frescão, porque muita gente, executivos, essa gente toda que tem problema de estacionamento, de pagar estacionamento, por que ele acaba sendo caro, e nem todas as empresas têm estacionamento disponível. Então, eles acabavam usando esse tipo de ônibus, o ônibus chamado executivo. E tiraram o executivo. Tinha executivo até aqui para a Cidade Universitária. Tiraram o executivo da Cidade Universitária. Não tem mais. Eu não sei porque tiraram. Não sei se acham inviável. Eu estou achando hoje a passagem de ônibus muito cara. Dois e trinta, muito caro. Porque minha mulher, por exemplo, ela usa o carro para trabalhar. Ela trabalha na SP Turis. Ela vai da Penha até a SP Turis. Na ponta do lápis, a diferença entre ela ir de ônibus e ir de carro, dá quase por aí. Por que isso? Porque o preço da passagem é muito caro. Sabe, dois reais e trinta é mais do que um dólar. Se a gente for pensar chega a um euro. Mas se a gente for pensar nos preços das passagens em muitos países do primeiro mundo ele representa centavos. Centavos de dólar. E aqui nós estamos mais do que um dólar. Um dólar está menos de dois reais, está um e noventa e pouco, e nós estamos pagando dois e trinta. Pensar que um ônibus chegaria a mais de um dólar seria inimaginável há uns anos atrás. Uma coisa curiosa. Houve sempre uma paridade, na época que eu trabalhava como office boy, entre o preço de um pastel e o preço de uma passagem de ônibus. Hoje o pastel está custando um real, um e vinte, e a passagem de ônibus está dois e trinta. Veja como o pastel ficou para trás se comparado com o transporte. O transporte ficou caro.

Prof. Nabil Bonduk – FAU/USP (área de atuação: urbanismo, políticas públicas e transporte público) – setembro de 2007

Entrevistadora: Como o senhor analisa a relação entre transporte público e urbanismo?

Prof. Bonduk. Eu fiz um estudo sobre transporte público e expansão periférica da cidade de São Paulo. Analiso a formação do loteamento periférico com à população de baixa renda. Neste estudo tratei da alteração do padrão periférico de crescimento urbano, que é um conceito de expansão urbana baseada na formação do loteamento periférico, através da abertura de loteamento precário em um processo de extensão horizontal e que tem ao mesmo tempo um processo de ocupação baseada na construção da casa própria e da auto construção .

São Paulo como outras cidades brasileiras tiveram um processo de formação das áreas periféricas bastante forte e significativo do seu crescimento horizontal onde não existia alternativa para a população de baixa renda que vai procurar comprar um lote próprio, é o que vai garantir o acesso casa própria através da alto construção, aqui o transporte coletivo é fundamental para que os loteamentos se instalem.

Nos anos 30, 40 e 50, todos os seminários que ocorreram se discutiam muitos sobre a questão da habitação, já estava claro que a infra-estrutura essencial para viabilizar o processo de expansão da periférica era o transporte público. As pessoas se viravam, para obter água, luz, esgoto, sem transporte publico não era possível viabilizar. Nesse processo de crescimento horizontal e abertura de loteamentos periféricos, o transporte coletivo é fundamental para viabilizar o acesso, sem este não era possível o deslocamento entre o local de trabalho e moradia.

O transporte coletivo na época era realizado somente por ônibus e bondes. Os bondes pela suas características, pressupõem uma cidade mais concentrada, pois o investimento nesse tipo de transporte solicita trilhos, tração elétrica, veículos e toda sistema operacional que é necessário, então ele pressupõe uma área de concentração urbana , ao contrário do sistema de ônibus, pode ser instalado em um processo de expansão horizontal, pois o custo é baixo, necessitam apenas da rede viária e do veículo para se deslocar .

Os primeiros ônibus em São Paulo começaram a circular no início do século XX, muitas vezes o veículo pertencia ao proprietário de ônibus que executava o trabalho de cobrador e motorista, como também circulava com o veículo no horário que lhe convinha, de

manhã, tarde ou noite. Esse procedimento permite trabalhar com área de baixa densidade porque acaba viabilizando um sistema barato.

Então o sistema de ônibus vai viabilizar o processo de horizontalização da cidade. Isso começa nos anos 1920 lentamente com os bondes. Os bondes aproximadamente no final dos anos 20, a Light começa a reagir porque começa a perder espaço no mercado de transporte público perde usuários. As empresas privadas começam a monopolizar o transporte coletivo. A Light não consegue o monopólio geral dos transportes coletivos, o governo da época também não se mostrar interessado em assegurar esse monopólio, então a Light, cujo contrato para executar o fornecimento de energia elétrica era de 40 anos, acaba por se desinteressando de gerir o sistema de transporte coletivo por bonde, diante do predomínio do sistema de transportes públicos por ônibus, a Light abandona a gestão do sistema de bondes a partir daí se cria a CMTC, que assumi os serviços de transportes coletivos em São Paulo.

Mas gradativamente o que vai ocorrer nos anos 50, que a frota de ônibus cresce e os bondes são retirados lentamente de circulação. Nos anos 60, os bondes começam a serem retirados e ocorre o predomínio absoluto do sistema de ônibus, este passa a ser único meio de transporte coletivo. Mas geralmente o trem acaba sendo associado ao ônibus, pois o percurso residência/trabalho é distante, um numa ponta, outro na outra e com isso o ônibus predomina.

Nos anos 50 e 60 a CMTC não dá conta da demanda de usuários, então e começa a surgir as permissionárias e o transporte coletivo clandestino, é um tipo de ação extremamente descentralizada, caótica e gradativamente a CMTC vai organizando o sistema de permissionárias, transporte coletivo, as, as linhas, etc .

Porém é um sistema cujo peso, é cada vez mais sustentado pelas permissionárias que de certa forma, associada ou não, vão impulsionar o processo de expansão horizontal da cidade principalmente a partir dos anos 1960.

Teremos uma certa limitação, no que diz respeito à abertura de loteamentos e infra-estrutura se o transporte coletivo não se expandir. O ônibus é essencial para garantir o acesso, é por isso que há uma associação entre as empresas de ônibus e as empresas de loteamento, é uma associação muito forte e presente na cidade, então você terá os subúrbios (bairros periféricos) onde os bairros vão se adensando e a distância e deslocamento realizados pelos usuários de transportes coletivos são cada vez maior. A situação das linhas partem de um ponto longe e se dirigem para o centro da cidade ou subcentros (hoje esta aperfeiçoado: zoneamento geográfico de São Paulo (Centro Expandido, área 1 – noroeste, área 2 – norte, área 3 – nordeste, área 4 – leste, área 5 – sudeste, área 6 – sul, área 7 – sudoeste e área 8 – oeste; com as cores usadas nos ônibus e placas de ruas) distantes, isso se combina com o

preço da tarifa, antes do bilhete único as pessoas que necessitavam pegar dois transportes, pagavam duas passagem.

Nessa lógica de transporte coletivo e das linhas que viabilizam o deslocamento de um ponto até sua extremidade através dos terminais de ônibus – A E. Carvalho; Amaral Gurgel; Bandeira; Capelinha, Carrão Casa verde; Grajaú; Guarapiranga; João Dias, Jardim Angela; Jardim Britânia; Lapa; Terminal Mercado; Dom Pedro II; Parelheiros; Penha; Pirituba; Princesa Isabel; Sacomã; Santo Amaro; Sapopemba; Teotonio Vilela, São Mateus; São Miguel; Tiradentes; Varginha; Vila Nova Cochoeirinha; e Vila Prudente; isso é uma lógica que é ilógica do ponto de vista da organização do sistema transporte coletivo porém, há uma lógica entre a relação entre as empresas de loteamento e as empresas de ônibus; e a rentabilidade das linhas, para dar conta da demanda de passageiros, daí temos uma associação importante que permitiu a expansão do processo periférica da cidade.

Entrevistadora: No que diz respeito ao anos 80, como o senhor analisa esse processo de expansão horizontal da periferia e o transportes públicos, uma vez que, a "década perdida" reduziu os postos de trabalho ?

Prof. Nabil Bonduk: Quanto aos anos 80, o que posso lhe dizer é que, até hoje está se tentando reorganizar o sistema de transporte coletivo através da criação dos corredores de ônibus (Pirituba/Lapa/Centro; Campo Limpo/Rebouças/Centro; Capelinha/Ibirapuera/Centro; Itapecerica/João Dias/Centro; Santo Amaro/Nove de Julho/Centro; Inajar/Rio Branco/Centro; Parelheiros/Rio Bonito/Santo Amaro; Jardim Ângela/Guarapiranga/Santo Amaro; Paes de Barros), cuja alternativa surgiu no final dos anos 70.

O primeiro corredor de ônibus foi Avenida Paes de Barros na Moóca, nos anos 80, o corredor da Avenida Nove de Julho que começa na gestão de Mário Covas (1983 – 1986), e termina na gestão do Jãnio Quadros (1987 – 1988). Depois na gestão de Luiza Erundina (1989 – 1992) vamos ter o corredor de ônibus da Cachoeirinha.

Nesse período foi pensado um sistema de estrutura para transporte coletivo baseado em corredores de ônibus, ou seja um sistema segregado. A partir dos anos 1990, com aumento do números de carros na rede viária, o deslocamento dos ônibus se fez com baixa eficiência, daí a prefeitura municipal de São Paulo executar este sistema. Ou seja, o sistema de estrutura para o transporte coletivo baseado em corredores e terminais de ônibus , foi a principal iniciativa dos planejamentos políticos, no que diz respeito ao transporte público.

Antes de se pensar no bilhete único, pensou-se em corredores e terminais de ônibus, pois era necessário escoar os ônibus para áreas mais distantes, logo, garantir transporte para as regiões periféricas, ou seja, viabilizar o deslocamento da população com menor poder aquisitivo.

Os corredores e terminais de ônibus dão acesso as áreas periféricas. Foi aprovado no Plano Diretor do Município de São Paulo de 2001 e 2002, um sistema de linhas de transportes, estruturais e alimentadoras. Ou seja, foi elaborado um Plano de Reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de São Paulo com a finalidade de aperfeiçoar uma rede de transportes interligadas por meio das linhas alimentadoras (fazem a ligação bairro-estação-bairro e integração com o metrô) e por meio dos corredores e terminais troncais. Esse fato vem responder a demanda dos anos 1990 com o crescimento das vans.

Quando a Luiza Erundina assume a prefeitura do Município de São Paulo, a prefeita faz um esforço enorme quantidade de recursos para subsidiar o transporte coletivo. No meu ponto de vista foi um equívoco, pois afundou a administração municipal, uma vez que ela não conseguiu dar conta, pois o custo para reestruturar e manter a CMTC foi muito alto.

Quanto Paulo Maluf assumiu a prefeitura de São Paulo, ele privatizou a CMTC. Com o crescimento das vans para substituir a demanda do transporte coletivo, daí cria um certo caos no sistema organizado de transporte coletivo, ou seja, o números de usuários por ônibus começam a reduzir, logo ele se torna viável a manutenção do transporte oficial.

Na gestão da Marta Suplicy foram criadas as linhas com micro-ônibus para viabilizarem o sistema de mais eficiente com:eliminar as viagens (linhas) de ônibus com baixo índice de utilização nos corredores radiais, com o objetivo, de aumentar a velocidade do transporte coletivo e reduzir o tempo de viagem dos usuários, regularizar e reduzir o custo sistema operacional, reduzir o fluxo de ônibus nos pontos de parada ou terminais na área central, reduzir a atuação de comércio e serviço em torno dos terminais de integração com a finalidade de possibilitar ao usuário um deslocamento mais confortável, em outros.

No meu ponto de vista, hoje o sistema de operação do transportes coletivos não se organizou adequadamente, pois não se executam a reestruturação do transportes públicos, como deveria ser feita.

Com todos os esforços efeitos, sistema de transportes públicos não consegui eliminar o deslocamento ponto a ponto, ou seja, a distancias a serem percorridas por transportes coletivos ainda são muito longas. A operação reguladora no que diz respeito a tempo de espera, paradas nos terminais e deslocamento dos veículos, ainda continua ineficiente.

Com O Bilhete Único as condições para melhor o sistema operacional de transportes coletivos, estão dadas, hoje é possível.

Entrevistadora: Parece-me que há um embate entre as empresas de transportes por ônibus e o bilhete único, uma vez que elas "reduziram" seus lucros com o sistema de integração e.....

Prof. Bonduk: Como eu lhe disse, dos anos 1960 em diante os transporte coletivo se expande, e os veículos estão nas mãos das permissionárias, de modo que, a expansão periférica e horizontal, foi garantida; por mais precário que o sistema de transporte público fosse. O acesso ao trabalho e ao local de moradia foram viabilizados por essa rede de frotas de ônibus permissionárias , viabilizando a expansão da periferia do município de São Paulo.

Foi um sacrifício tanto para o usuário de ônibus, como para a cidade de São Paulo, pois o processo de horizontalização da periferia, demanda infra-estrutura altíssima. Bem ou mal o usuário se deslocava para o trabalho e para sua residência.

Com o bilhete único, os terminais e corredores de ônibus, estão abertos os caminhos para viabilizar um padrão de mobilidade na cidade de São Paulo. Hoje há um horizonte para a mobilidade dos transportes coletivos que alguns anos atrás não havia.

Entrevistadora: Parece-me que o bilhete único foi uma "ação pública mágica", para aumentar a oferta de usuários de transporte público, uma vez que a classe média baixa está adquirindo seu automóvel, principalmente no final dos anos 1990, cujo preço foi reduzido e sendo pago em várias parcelas.

Prof. Bonduk: O bilhete único muda a lógica do deslocamento. Um pessoa de baixa renda não poderia parar no meio do caminho para fazer compras ou visitar um parente ou amigos e o fizesse, teria que pagar duas ou mais conduções, com o bilhete único, muda a lógica de deslocamento na cidade de São Paulo. Isto é essencial para que o município dê cidadania. Cidadania é mobilidade para as pessoas mudarem de eixos.

Demos um grande passo, porém falta muito ainda. Demos um passo no primeiro momento, hoje, no que diz respeitos a política de transporte público, está parada.

O bilhete único reduz o deslocamento ponto a ponto, responde a uma necessidade do trabalhador. Facilita o acesso dos usuários às linhas de ônibus ou redes de transporte de alta capacidade, reduzindo tempos de espera e custos de transferência entre linhas ou redes de diferentes modos de transporte público, e com maior mobilidade.

Operacionalizado em 2004, o Bilhete Único, permite que o passageiro fazer várias integrações de ônibus pagando uma única passagem dentro do período de duas horas. Em São Paulo, o sistema conta com cartões diferenciados para cada tipo de usuário como:

Bilhete Único	***Descrição***
Comum	Bilhete Único Comum com direito a 4 viagens durante 2 horas
Estudante	Bilhete Único Estudante com direito a 4 viagens durante 2 horas
Idoso	Bilhete Único Idoso
Vale-Transporte	Bilhete Único Vale-Transporte com direito a 4 viagens durante 2 horas
Personalizado	Bilhete Único com direito a 8 viagens durante 2 horas
Obeso/Gestante	Bilhete Único com direito a 8 viagens durante 2 horas com saída pela porta da frente
Deficiente	Bilhete Único com ou sem acompanhante

Uma questão importante, até os anos 1990, a maioria das pessoas tinham um único trabalho ou emprego, ou seja imperava o modelo de produção fordista, hoje há mais flexibilidade nos setores comércio, serviços e empresas; logo o bilhete único veio facilitar os vários tipos de deslocamentos favorecido pelos novos arranjos industriais, o que é um avanço do ponto de vista do espaço urbano.

Hoje o trabalhador tem mais alternativa de deslocamento por meio do transporte público, do que tinha no passado, contudo, o sistema de transporte continua precário necessitando ser reestruturado, mesmo tendo os serviços regular, seletivo e de fretamento.

Serviço Regular - Composto por conjuntos de linhas operadas por Empresas Privadas, pela modalidade 'concessão' ou 'permissão', ligando pelo menos dois municípios que fazem parte da mesma região metropolitana. São atendidos por ônibus urbanos comuns, sendo permitido o transporte de pessoas sentadas e em pé.

Serviço Seletivo - Composto por conjuntos de linhas operadas por Empresas Privadas, pela modalidade 'concessão' ou 'permissão', ligando pelo menos dois municípios que fazem parte da mesma região metropolitana. São atendidos por ônibus rodoviários, sendo permitido apenas o transporte de pessoas sentadas.

Sistema Fretamento - É regulamentado pelo Decreto nº 19.835/82, e sua característica básica é a cobrança periódica para execução dos serviços.

Operador Regional de Coletivo Autônomo (ORCA)

Corredor Metropolitano São Mateus – Jabaquara

Entrevista Com o Historiador Waldemar Correa Stiel.

Entrevistadora – Como ocorre a sua relação com o transporte coletivo em São Paulo ?

Stiel – Nesse período, até próximo de 68, havia o transporte coletivo, junto com ônibus e bonde. O bonde tinha as linhas restritas aos trilhos. E o ônibus, então, era remanejado conforme as companhias que tinham o monopólio. Agora, nesse período, não sei dizer no momento sobre a movimentação das linhas. Seria muito mais fácil verificar no Guia de Ruas de São Paulo.

E – O itinerário, o senhor lembra. Se era bastante intenso.

Stiel – Isso é difícil de dizer porque nessa época eu trabalhava fora. Não tinha possibilidade de estudar essa parte de ônibus. Meu hobby nessa parte era sobre os bondes. Depois que acabaram os bondes é que eu me guiei mais para os ônibus. Os ônibus, naquela época, não lembro muito. Talvez no livro (História dos Transportes Coletivos em São Paulo)tenha, mas, assim de momento, não lembro.

E – O senhor não lembra das empresas, de alguns itinerários?

Stiel – Isso não. É muito difícil de lembrar. Eram muitas. Porque o ônibus era um sistema de transporte que, como é até hoje, mais se movimentava à custa da procura. É o contrário dos ônibus e trólebus que seguem a sua linha tanto dos trilhos como da rede aérea. Então, se o ônibus servia uma população X, se não estava dando lucro naquele virava para outro. Conseguia da prefeitura um alvará de licença para outra linha e saía daquela. Mas como eram muitas linhas aqui em São Paulo não se pode dizer que era X a linha, X aquela. Não há como saber. Só procurando dados no Guia de Ruas da cidade, da época, que a gente pode conseguir alguma coisa. Assim de lembrança, não.

E – E sobre os bondes. O senhor lembra?

Stiel – Aconteceu isso. O bonde foi perseguido pelo ônibus. Não foi auxiliado pelo ônibus, pois o ônibus seria um auxiliar do bonde. Mas, não. O ônibus tornou-se um perseguidor do bonde. As linhas de ônibus serviam, preferivelmente, onde tinha linha de bonde. E as linhas de bonde é que promoveram a expansão da cidade. Bairros foram formados a custa das linhas de bonde. Muitos bairros como o Jardim Paulista, Jardim Europa, Vila Maria, Jardim Paulistano foram construídos, pagos pelas empresas imobiliárias que queriam promover a expansão e, então, pagavam a Light para estender as linhas de bonde até lá porque era uma

expansão. E os ônibus entraram seguindo o mesmo trajeto dos bondes. Outros bairros mais distantes não se pode dizer assim de momento quais eram, quais não eram. Eu lembro somente a parte dos bondes. Depois os bondes foram se extinguindo pouco a pouco à custa da interferência dos ônibus.

E – Então as linhas de bondes se estenderam em função do crescimento dos bairros que as empresas imobiliárias atuavam?
Stiel – Sim. Isso da década de vinte para cá. Não depois.

E – Não em função, por exemplo, da instalação de indústrias e da população morar próximo. Não foi esse o determinante.
Stiel – Isso foi no início da instalação das linhas de bonde. Mas depois a companhia foi se ramificando se assentando. Aí então começou a procura de bairros mais distantes, porque a terra era mais barata. E os trabalhadores que queriam morar em um lugar mais barato e, uma condução melhor, forçavam a instalação das linhas de bondes que eram o único transporte coletivo na época. Assim foram se estendendo, ramificando todas as linhas de bondes para bairros mais distantes. Isso ajudou muito a situação da cidade. Mas de 1924, 1925 para cá, começaram a entrar os ônibus querendo substituir o bonde. Com isso foram se ramificando também e acabaram com os bondes. Pelas estatísticas normais o ônibus tem um certo número de passageiros em hora sentido, depois vem o bonde, depois vem o pré-metrô, que é o bonde garrafa, depois vem o metrô, depois vem o suburbano. Mas esse buraco entre o ônibus e o pré-metrô ficou vazio, que era o bonde, e que não temos mais.

E – E o ônibus acabou suprindo esse vazio?
Stiel – Não. Não supriu. Ficou vago esse espaço. Nós temos um excesso de veículos ônibus na rua, não temos o pré-metro e as linhas de metrô muito pequeno, muito restrito, porque é caríssimo. Uma condução cara e que não se expandiu. O transporte está restrito só aos ônibus e os ônibus na situação em que estão, além de serem poucos, praticamente, não tem possibilidade de se expandir por causa do trânsito. O trânsito segura tudo. Dizem que há quinhentos carros novos por dia na cidade e cada automóvel transportando um passageiro, que é o motorista, mais ninguém. Se tornou um transporte individual. Antigamente um bonde transportava cento e vinte, cento e trinta passageiros. Um ônibus transporta noventa, às vezes, até cem, apertado. Seriam cem carros na rua que estão tomando espaço. Não existe uma solução para o trânsito. A única solução é o metrô mesmo, mas o metrô é quase impossível

pelo preço de construção e o tempo que leva. Uma solução mais viável são esses corredores de ônibus, mas isso, também, está sendo muito demorado. O trólebus era o substituto ideal do ônibus para evitar poluição, mas estão tirando os trólebus. Estão evitando de construir linhas para trólebus. Tiraram muitas linhas. Nós tínhamos um dos maiores serviços de trólebus da América do Sul. Agora, acho, temos um dos menores.

E – Os trólebus começaram a circular nos anos oitenta ou antes?
Stiel – Quarenta e nove. Logo na fundação da CMTC.

E – E porque o senhor acha que os trolebus estão sendo tirados aos poucos?
Stiel – Foi o mesmo que aconteceu com os bondes. É um transporte que não usa combustível importado, então, é perseguido. O trólebus não polui. Não é poluidor. Cada veículo trólebus tem uma vida útil de trinta a quarenta anos. O que não acontece com o ônibus, com dez. Que é quase descartável.

E – Só dez anos?
Stiel – É por aí. Também não interessa para a indústria automobilística construir um trólebus para durar trinta, quarenta anos. E o motor, que não polui, não expele fumaça nem nada. Mas a constituição é um tributo e foi contra os trólebus. Ficou nessa situação. O trânsito praticamente parado o dia inteiro. Quase não se anda nas ruas. É isso que acontece.

E – Os planos econômicos, o plano Bresser, o Verão e outros, dos anos oitenta, incidiram de maneira direta nessa configuração do transporte público no município de São Paulo?
Stiel – Não. Porque em qualquer lugar no mundo, se houver redução de petróleo, não vai para frente. Qualquer iniciativa que evite o combustível petróleo é barrada. Não vai para frente. No início o trólebus era subvencionado pelo governo. Uma parte da energia elétrica o governo pagava. Como acontece com o diesel. Mas tiraram. Não tiraram do diesel. Tiraram essa subvenção e taxaram em cima disso. A partir do transporte elétrico, além de pagar uma taxa enorme, ainda, nas horas de pico, estabeleceram uma taxa maior, mais alta. E a eletricidade que consome um transporte elétrico é muito pouca. O consumo é muito pequeno. Como aconteceu com os bondes. Tiveram que acabar com os bondes. Em várias partes do mundo estão voltando, estão reagindo, porque é primeiro mundo. Mesmo as ferrovias que usavam tração elétrica, acabaram com a tração elétrica. Agora é só diesel. No mundo inteiro a tração principal das ferrovias é elétrica. Não é só aqui não. São coisas que é difícil de explicar.

E – A crise do petróleo que ocorreu em 73 e 79 prejudicou o transporte público?

Stiel – Prejudicou e bastante. Justamente por causa da falta de combustível. Do preço. E apesar que naquela época ainda era mais barato do que hoje. Hoje um barril de petróleo, eu estava vendo ontem, estava oitenta e não sei quantos reais. Naquela época estava quinze, dezesseis (reais), cruzeiros, o barril de petróleo, uma coisa assim. Lá em Santos mesmo me falaram que ele acabou em 71. Em 1973, a crise. Se tivesse demorado mais dois anos o bonde ninguém mais tirava. Porque, com a crise do petróleo, eles voltariam. Mas não deu. Não deu para segurar.

E – No final da década de 1970, foi elaborado um projeto para reativar o sistema trolebus. O senhor lembre?

Stiel – Naquela época era um dos melhores serviços da América do Sul. Nós tínhamos trolebus rodando, eram os mais antigos do mundo em tráfego. Ainda em tráfego. No início dos anos 1980, Acabaram com tudo.

E – Mas em função do que? O senhor tem alguma ...

Stiel – Da taxação da eletricidade. Começou a ficar proibitivo. Apesar que dava lucro na época. Mas é que os trólebus são de propriedade da prefeitura. A empresa só praticamente aluga os trólebus para funcionar.

A empresa alugava da prefeitura. Os trólebus são da prefeitura ainda. Nessa época era tudo da CMTC. A CMTC mantinha a rede aérea, os trólebus. Era um serviço exemplar. Mais depois acabou a CMTC e os trólebus ficaram com a prefeitura. A empresa começou a usar os trólebus e alugar da prefeitura.

E – Que empresa? O senhor lembra?

Stiel – Himalaia. Fica no no Tatuapé. Agora é a única que tem.

E – Naquela época havia muitas empresas?

Stiel – Naquela época tinha várias. Tinha o consórcio que era dos antigos funcionários da CMTC, a Santo Amaro. Há vários que eu não me lembro no momento. Aqui em Santo Amaro, na garagem de trólebus, tem quase duzentos trólebus encostados lá. Eles afirmam que não tem recuperação.

A empresa Meta, de Santo André e São Bernardo, comprou vinte trólebus deles, reformou inteirinho e estão lá trafegando. Mas, para eles, não tem recuperação aqui. Para eles (Meta) é recuperável. Não é que não tem, é que não querem recuperar.

E – E esses trólebus que estão na Santo Amaro pertencem a quem?
Stiel – A prefeitura. A SPtrans.

E – Como a CMTC atuava na manutenção do transporte coletivo, antes de ser privatizada no governo de Paulo Maluf em 1993 ?
Stiel – O problema da CMTC sempre foi a política. Como toda empresa estatal, tudo é política que impede. Excesso de funcionários, toda "politicagem" dentro que acabou com a companhia. Era uma companhia exemplar, muito boa. Tinha muito material bom, mas era um déficit constante.

E – E agora com a SPTrans administrando o senhor acha que está melhor?
Stiel – Agora são várias companhias. Cada uma delas é uma. Não tem como dizer que aquela é melhor que essa. A SPTrans só fiscaliza. É um órgão fiscalizador, praticamente.

E – E essas empresas que operam o senhor lembra de alguma? Acha que uma é melhor que a outra? Por exemplo, a UNISUL.
Stiel – Unisul. Ela tem várias. Uma é a Viação Paratodos, outra é a antiga Jabaquara e outra é Tupi. As três unidas é que formam a Unisul. É uma das melhores que tem, eu nunca vi eles fazendo greve. Eu moro aqui há vinte e seis anos. É uma boa empresa. Tem ônibus novos agora. Trocaram todo o tear rodante. Muito boa. Desse bairro. Aí fora eu não viajo muito de ônibus. Raramente eu vou à cidade. Quando eu vou à cidade pego metrô Jabaquara. E outras companhias eu não sei.

E – E quando o senhor chegou aqui, há dezesseis anos atrás, já existia essa Unisul?
Stiel – Não. Era a Viação Paratodos que é uma do grupo, este cresceu bastante.

E – Se a empresa nunca fez greve, é porque os motoristas e os cobradores devem ter um salário satisfatório.

Stiel – Que eu lembro nunca houve. Mesmo durante as greves que eles faziam, essa aqui continuava funcionando. Eu achava até exemplar.

E – E o senhor sabe quem é o dono desse grupo?
Stiel – Não sei. Como eu lhe disse, o meu hobby mesmo era na época dos bondes. Eu só entrei na parte dos ônibus por ser uma coisa atual, mas não é que eu goste mesmo.

E – E o senhor começou a se interessar por ônibus a partir de quando? Se seu hobby era bonde
Stiel – Foi quando acabaram os bondes. E eu queria continuar nessa pesquisas sobre transporte. Então substituiu os bondes e eu peguei o ônibus. Fui procurar saber sobre os ônibus.
E – Como o senhor vê o transporte aqui no município ou mesmo na sua região? Região sul ?
Stiel – O transporte coletivo em São Paulo deixa muito a desejar e o trânsito que não deixa andar. O particular é que atrapalha de tudo quanto é jeito o trânsito. E o nosso motorista, o motorista brasileiro, eu já disse, é o pior motorista do mundo. Não existe outro pior. Não respeitam nada. Não respeita o código de trânsito e as leis. Existe pouca fiscalização. Você anda um pouquinho dirigindo aí e vê o que é desrespeito às leis.

E – Mas eu penso que os próprios motoristas não recebem treinamento para atuar no transporte, logo não respeitam o usuários?
Stiel – Há tempos eu estive em Brasília. Brasília é uma cidade que foi construída só para automóvel. Mais nada. Agora que está fazendo um metrô lá. Mas se você sai de uma esquina aqui, você vai atravessar, diante da faixa, é lógico. Pisou na faixa, o cara vai e para. Deixa você passar. Aqui se você pisa na faixa ele vai em cima de você. Quase te mata. Lá eles respeitam um pouco. Porque essa mentalidade lá e aqui não? O cara já vem com aquela cabeça.

E – No seu cartão o senhor colocou Advogado-Historiador. Tem algum período da História que o senhor aprecie mais e se dedicou mais?
Stiel– Não. Somente a de transporte coletivo: bonde e ferrovia. Tudo o que anda sobre trilho. Eu morava próximo a Santo Amaro. Próximo a estação dos bondes. Onde os bondes ficavam fazendo manobra e talvez por isso eu me interessei por transporte coletivo. Eu tinha um irmão e ele não se interessava por isso. O que a gente gosta, gosta, não é?

E – Em Santo Amaro existia um terminal dos bondes, é isso?
Stiel – É, e também tinha uma estaçãozinha de trem, este era a vapor chamada Santo Amaro, que era a antiga estrada de ferro que ia para Santo Amaro. Até faz uns vinte e cinco, trinta anos tinha a estação ainda. Era onde tem um colégio agora chamado Lineu Prestes. Ali tinha uma estação. O trenzinho parava ali. Depois quando a Light colocou bonde elétrico, em 1913, ela fez ali uma estação de carga. O bonde entrava. Os bondes de carga levavam carga para lá, madeira, o que fosse. Faziam manobras ali dentro. Nós morávamos em frente. Do outro lado da rua. Talvez eu ficava ali na janela olhando aquele movimento e gostava.

E – Após 1913, é que os bondes começaram a circular.....
Stiel – Em 1913 os bondes circulavam em São Paulo e Santo Amaro. Esse trenzinho passava pela São Judas, Domingos de Moraes, Jabaquara, São Judas, desciam aqui no Aeroporto até Santo Amaro.

E – O trem a vapor. E depois esse percurso foi feito pelo bonde ou não?
Stiel– Não. O bonde fazia outro percurso. Era avenida Ibirapuera e Vereador José Diniz., isso até o fim de sessenta e um.

E – O terminal Santo Amaro era uma espécie de ponto final dos bondes ?
Stiel – Não. Era só estação de carga. O bonde continuava e ia até o Socorro perto da Represa.

E – Qual era o circuito do bonde?
Stiel– Santo Amaro, entrava na avenida Adolfo Pinheiro, Largo 13 de Maio, depois descia e saia no Largo do Socorro. Lá ele fazia um balão e voltava.

E – E esses bondes eram os abertos ou os fechados?
Stiel – Fechados. A linha Santo Amaro servia dois municípios. Santo Amaro era um município separado de São Paulo. Era considerado ferrovia pelo estado. A Light tinha de apresentar a escritura separada porque era ferrovia. Então tinha que ser carro fechado. Diferente dos carros abertos da cidade. Era uma estrada de ferro. Chamada até hoje de Santo Amaro. É o restante.

E – Parece que naquele triângulo financeiro lá do centro circulou alguns bondes, não foi? Praça da Sé, aquela região...

Stiel– Circulou. Na Quinze de Novembro até 1937, tiraram todos os bondes do centro da cidade. O prefeito Flávio Prado. Eles começaram a sair de vários pontos fora: Ramos de Azevedo, Largo da Sé e Largo São Bento. Não entravam mais no centro da cidade.

E – E por que o prefeito Flávio Prado tomou essa decisão?

Stiel – Muito interditado. Tinha congestionamento no centro. Passear de bonde congestionava muito o centro.

E – E as pessoas não reclamaram de ter de andar a pé no centro. Não havia muitos ônibus ainda, ou havia?

Stiel – Havia bastante. Justamente mais também a pedido da Light. Porque a Light, em 1939, acabava o contrato. E ela vendo que havia essa perseguição contra os bondes e que não havia possibilidade de continuar avisou a prefeitura que não queria continuar com o serviço dos bondes. Então a prefeitura começou a procurar um outro sistema para substituir os bondes. E não achava. Em 1939 começou a guerra , o prefeito era o Prestes Maia. Naquela época, com o governo ditatorial de Getúlio Vargas, Prestes Maia entrou em contato com o governo e o Getúlio fez um decreto obrigando a Light a manter o serviço de bonde porque não havia mais possibilidade de ampliar o serviço de ônibus por causa da falta de combustível. A Light manteve o serviço até o fim da guerra quando formou-se a CMTC. A CMTC foi formada para substituir a Light. E ele ainda iria manter o serviço de bonde porque achava que era uma possibilidade de transporte. E de fato era.

E – Os bondes do centro foram retirados em 37, então os ônibus começaram a circular na área central?

Stiel – Sim, Logo puseram uma linha chamada circulante. Se você descia do bonde, por exemplo, na Praça da Sé e ia tomar um bonde para Pinheiros na Praça Ramos de Azevedo pegava esse ônibus circular dava a volta e descia lá.

E – O senhor lembra do nome das empresas de ônibus circular , em trinta e sete?
Stiel – Empresa Jabaquara. Ainda existe a garagem aqui na Jucelino Kubitchek. Era daqueles irmãos Avelange que depois formaram a Viação Cometa. Agora ainda é Cometa mais é de outros.

E – Ainda essa família detém essa empresa de ônibus?
Stiel – Não sei se essa família detém.

E – Quando o bonde foi desativado na região sul, em Santo Amaro, o perfil do bairro mudou?
Stiel – Não. Pouca coisa. Eles fizeram a avenida onde trafegava o bonde que, aliás, o bonde poderia ser mantido ali porque não atrapalhava o trânsito.

E – Qual avenida? Essa Santa Catarina?
Stiel – Não. Vereador José Diniz. continuação da Ibirapuera. Mas tiraram os bondes dali e fizeram uma avenida. Por sinal uma avenida estreita. O projeto do antigo prefeito Prestes Maia era o metrô seguindo o mesmo trajeto dos bondes que, aliás, agora, a companhia do metrô está projetando fazer uma ligação entre a estação Santa Cruz e a estação do Terminal Santo Amaro, que vai para o Campo Limpo, ligando pela avenida.

E – Quando o bonde foi desativado nessa região de Santo Amaro praticamente a configuração itinerária não mudou? Nada foi desativado, por exemplo, uma igreja, um museu, uma biblioteca, uma padaria, etc tudo continuou como antes?
Stiel – Não. Tudo continuou a mesma coisa. Não houve mudança radical. A não ser a mudança dos trilhos para o asfalto.

E – E no centro da cidade, quando foi desativado os bondes, mudou alguma coisa?
Stiel – Mudou por causa da dificuldade que teve o povo de se locomover de um bairro a outro que passava pelo centro. Aí tinha que descer num ponto atravessar toda a cidade para pegar outro carro. Às vezes não tinha possibilidade de pegar esse ônibus circular porque aumentava a despesa. Então se tinha um bonde, por exemplo, o trinta e nove, Vila Mariana, que saía aqui de onde tem o Colégio Arquidiocesano, ia até a Ponte Grande, descia o Largo da Sé, Quinze de Novembro, Largo São Bento, Rua Florêncio de Abreu ia até o pontilhão do Rio Tietê.

E – Isso ocorreu quando?
Stiel – Até 1937. Depois que eles cortaram isso o povo que ia da Vila Mariana para Santana, por aí, tinha que descer na Praça da Sé andar toda a rua Quinze de Novembro até o Largo São Bento para pegar lá outra condução para ir embora para casa. Atrapalhou muito o transporte dessas pessoas.

E – E não houve manifestação, protesto, greve?
Stiel – Não. Não houve. E muitas linhas de bondes naquela época também foram suspensas porque a Light alegava que não dava lucro.

E – E aí mais para frente surgiu a CMTC e supriu essas linhas ou não?
Stiel – Não. Continuou a mesma coisa. No tempo do prefeito, senhor Jânio Quadros eles começaram a aumentar alguma linha, como, por exemplo, fizeram várias linhas de grande extensão. A maior delas foi Lapa-Penha. Tinha bonde que saía da Lapa e ia até a Penha. Tinha doze quilômetros de destino.

E – De bonde? Fim dos anos 1960?
Stiel – Por aí. Cinqüenta e oito, cinqüenta e nove. E outra vinha daqui de São Judas a Santo Amaro. Também era grande. Bem extensa. Essas linhas supriam vários bairros. Ajudou muito. Mas foi em sessenta, por aí. Quase no fim dos bondes.

E – E quem era o prefeito?
Stiel – Era Jânio Quadros.

E – Parece que foi idéia dele também trazer aquele ônibus de dois andares, não é?
Stiel – Isso foi agora nessa gestão dele. Mais essa foi na primeira gestão.

E – Eu li, também, que teve uma ocasião em que a CMTC aumentou a tarifa e o povo denominou a CMTC :custa mais trinta centavos.
Stiel – É. Foi em quarenta e sete que a CMTC começou a operar. A Light vinha mantendo o serviço a duzentos réis aquela época. Depois em quarenta e dois passou a vinte centavos. Desde 1909 deixaram essa tarifa dos bondes. Por isso que ela alegava que não dava lucro. E não dava mesmo. Porque havia inflação e o preço não subia. E de um dia para o outro a CMTC aumentou de vinte para cinqüenta. Então houve aquela briga, quebra-quebra tremendo

que, ajudado pelas empresas de ônibus, forçando o povo a protestar contra os bondes, queimaram bondes, queimaram ônibus, queimaram o diabo. Foi uma revolta popular.

E – Eram ônibus das empresas particulares, até então?
Stiel – É. Naquela época tinha muita empresa particular. O transporte ficou um caos naquela época. Que além de poucos bondes que restaram, poucos ônibus a gente às vezes .Eu trabalhava na cidade saía cinco, seis horas da tarde. Para pegar um ônibus entrava numa fila e as oito horas, mais ou menos, é que a gente conseguia entrar no ônibus. Aquela fila que andava, anda, anda, anda na Praça da Sé.

E – E o senhor morava onde naquela época?
Stiel – Aqui mesmo, em Santo Amaro, Campo Belo e trabalhava no centro, e me deslocava de bonde. Isso, em sessenta, cinqüenta e oito, quarenta.

E – O senhor lembra de algum fato interessante ou inusitado que ocorreu durante esse percurso de bonde de sua casa para o trabalho?
Stiel – Não. Não lembro assim de momento. Está muito longe essa época. Assim de momento, não.

E – E durante esse percurso tinha algum edifício, alguma praça que lhe chamava sua atenção?
Stiel – Não. Eu sei que a viagem de bonde aqui de onde eu morava no Campo Belo até a cidade era muito interessante. A gente fazia amizades. As vezes a mesma pessoa que a gente encontrava na ida, as vezes, na volta, ficava conversando, trocando idéias. Era uma fonte para gente.

E – Contrário de hoje, não?
Stiel – Completamente. Também não havia tanto roubo. A gente não tinha tanto medo de sair de casa.

E – Porque hoje as pessoas tomam ônibus e ficam olhando pela janela. Na época do bonde era diferente. Olhavam a paisagem da cidade?
Stiel – Sim. Quando estava sozinho, as vezes, ficava olhando a paisagem porque eu gostava de ver. Quando viajava de trem também eu gostava de ficar olhando a paisagem. Sempre gostei de olhar tudo, de ver tudo. Anotar as coisas que eu via. Vem da pessoa, não é?

E – E desse percurso de ônibus, anotou alguma coisa?
Stiel – Não. Não.

E – A garagem de ônibus Santa Rita, o senhor chegou a conhece-la?
Stiel – Conheci. Fui muitas vezes lá.

E – Como era? Porque eu estive lá e não tem mais nada.
Stiel – Não tem? Quando eu estive lá tinha tanta coisa. Ele tinham muito material antigo lá porque o Gaetano Ferolla, que fundou o museu da CMTC, guardou muita coisa para o museu. Não cabe lá ainda. Inclusive um desses de dois andares do Jânio Quadro. Não sei para onde é que eles levaram, se não está lá na Santa Rita. Estava lá.

E – Quando eu estive lá fui visitar a biblioteca, mas a biblioteca não tem nada de transporte público, somente alguns livros sobre literatura brasileira. O senhor lembra desse lugar? Como era?

Stiel – Lembro pouco. Lá eles reformavam todos os ônibus. Não sei se eles reformaram lá. Montavam, faziam as carrocerias. A maioria dos trólebus que trafegavam aqui na rua Augusta foram feitos lá. Só usaram o material elétrico dos antigos americanos.

E – Os ônibus eram produzidos ou apenas manutenção? Produzidos no Brasil?
Stiel – A carroceria sim, a caixa não. Usavam só a parte elétrica dos antigos bondes alemães e ingleses.

E – Os chassis eram importados?
Stiel – Sim e a carroceria produzida na garagem Santa Rita.

E – Isso quando? Em sessenta?
Stiel – É. Sessenta, sessenta e cinco. Fizeram uns duzentos ou trezentos trólebus lá.

E – Só para circular em São Paulo?
Stiel – Sim, no município de São Paulo. E além de trolebus, alguns ônibus também. Reformaram muito, muitos. Era uma boa oficina.

E – Existia outra garagem tão grande quanto aquela?
Stiel – Aqui em São Paulo, não. No Rio de Janeiro existia aquela própria oficina da Light. Cidade Light. Eles chamavam.

E – E a SPTrans? O senhor conhece essa empresa? Sabe como ela atua?
Stiel – Não. Não conheço, não. Eu tenho ficado distante do assunto transporte público, porque não estava bem de saúde Agora que estou me recuperando, nós estamos em batalha contra a retirada dos trólebus e tentamos falar com o secretário do meio ambiente.

E – Como é o nome dele?
Stiel – Eduardo Jorge. Porque já que eles estão fazendo essa propaganda para a melhoria do ar nós fizemos uma ONG que, ainda não está registrada, mas vai se chamar Respira São Paulo. Dentro disso vamos ver se a gente encaixa a volta dos trólebus para evitar a poluição exagerada da atmosfera. Componente do diesel e do petróleo. Mesmo o gás que, eles tanto alardeiam, também polui. Pouco, mas polui.

E – E quem está participando desse projeto? O senhor e quem mais?
Stiel – São vários amigos que estão se reunindo. Por enquanto (?) do museu da imigração. Sábado passado tivemos uma reunião lá para discutir esse projeto. Somos todos pesquisadores. Um trabalha em uma coisa, outro trabalha em outra, mas, quando reúne, é só trólebus, ônibus e ferrovia.

E – Quando o senhor começou a trabalhar com transporte público seu interesse primeiro foi ferrovias ?
Stiel – Bondes, meu primeiro livro foi sobre os bondes foi no quarto centenário até. Em 1954. Saiu um livro de tudo quanto é assunto, menos transporte. Então pensei, poderia fazer qualquer coisa sobre transporte. E comecei a curiosidade. Fiquei quinze anos quase. Eu ainda estava trabalhando. Na folguinha eu ia em biblioteca, procurava dados, escrevia para pessoas que eu conhecia. Falava com o pessoal no tráfego. Naquela época ainda tinha os bondes funcionando. Tanto que o pessoal do tráfego me conhecia de tudo quanto é jeito. Uma vez me ofereceram até para dirigir um bonde para conhecer o trabalho. E eu fui. Fiquei quase quinze anos para escrever aquilo ali. Fiz o texto e para achar o editor? Ninguém se interessava. Acharam que era um assunto que não tinha procura, que não tinha saída. Em 1976, entrei em

contato com a editora McGraw Hill do Brasil e esta se comunicou com a Edusp, a Editora da Universidade de São Paulo. Eles acharam boa a idéia. Juntaram e editaram o livro. E, em um ano, já estava esgotado.

Agora estou para lançar um outro, uma nova edição do livro: História dos Transportes Coletivo em São Paulo. A primeira edição foi em 1978.

E – Retomando, e a CMTC. O senhor freqüentou essa empresa?
Stiel – Freqüentei. Eu tinha carta branca da diretoria para entrar em todas estações, fotografar o que eu queria. Tanto que muitas fotos que eu tirei foram sumindo. Tem fotos minhas aí que eu tirei de bonde e tudo.

E – Durante as suas visitas à empresa o senhor lembra de algum fato interessante ou inusitado que ocorreu? Interessante, que o senhor lembre?
Stiel – Não. Muito pouco. Lembrar assim de momento, não.

E – Um ônibus da CMTC. Um modelo antigo ?
Stiel – Não me lembro no momento.

E – O senhor já teve alguma discussão com motorista ou cobrador de ônibus?
Stiel – Nem com motorneiro. Conheci um que era da linha Santo Amaro, o senhor Pedro, não há quem no bairro não conheça. Circula no bairro, qualquer bairro próximo de Indianópolis, Moema, Brooklin, pessoa idosa, fala do seu Pedro Bismonte. Ah, todo mundo "Ô o seu Pedro, como eu me lembro dele". Era uma pessoa que todo mundo gostava. Daqueles que via você vindo e ele parava, abria a porta do bonde onde você estive.

E – Isso era comum ou era só esse ...
Stiel – Não. Só esse, somente o senhor Pedro. Havia outro lá para o lado de Santana, cujo apelido dele era bailarino, esse também. Não sei porque. Esse também era folgadão, alegre. Todo mundo o conhecia por aqueles lados.

E – Hoje os motoristas de ônibus não fazem isso. Não param fora dos pontos, caso contrário recebem multas.
Stiel – Se eles pararem, também, eles podem ser chamados atenção.

E – E depois que os bondes foram desativado o senhor começou a andar de ônibus ?
Stiel – Sim Não tinha outro tipo, não é? Ônibus ou trolebus.

E – E o senhor andou com esses veículos até quando? Até setenta?
Stiel – Até hoje. Quando eu vou ao centro, vou de metrô, mas, daqui ao metrô, eu tenho pegar um ônibus. Às vezes eu pego um táxi daqui até estação Conceição ou Jabaquara.

E – Praticamente o senhor morou na zona sul a sua vida toda, então? Porque escolheu o Campo Belo para morar?
Stiel – Antes eu morava na rua Pedroso, na Liberdade. Depois mudei para o Campo Belo. Eu não notei a diferença naquela época.

E – E hoje, está diferente?
Stiel – Naquela época era fácil a condução. Por causa da liberdade de trânsito. A gente pegava o bonde em Santo Amaro e, em vinte, trinta minutos, estava na cidade. Agora, se a gente for de carro, leva uma hora, uma hora e meia. Se for de metrô leva quarenta minutos.

E – Mas parece que o circular com automóvel se tornou mais intenso a partir dos anos setenta, não é?
Stiel – Justamente por isso. Porque é um excesso de veículos em uma cidade que ...

E – Não foi planejada para tal?
Stiel – Começou pequena. E continua pequena, no que diz respeito a expansão dos transportes coletivos. Hoje fomos no Carrefour da Santa Amaro, depois fomos um pouco para cima. Eles estão abrindo a avenida em frente ao Banespa na Av. Vereador José Diniz. Vai estar tudo parado ali porque de três pistas fica uma só. Pronto. Forma um funil. Estão trabalhando lá, alargando a avenida. É uma coisa necessária. Aquilo há anos precisava ser aberto.

E – O senhor lembra: a partir do momento que a frota de ônibus se tornou maior, em função do bonde ser desativado, o ônibus não supriu as necessidades de transporte coletivo. O senhor lembra de algum bairro que foi modificado com a circulação constante de ônibus?

Stiel – Não. Porque quando a CMTC começou a monopolizar todas as empresas de ônibus que existiam. Como existe hoje, existia naquela época em 47. Monopolizou tudo, menos três: Alto da Móoca, Alto do Pari e Alto do Ipiranga, se não me engano. Eram três. Não sei porque. O resto tudo o que existia se tornou CMTC.

Mas, o que aconteceu, começou uma empresa aqui, num bairro que dava muito lucro para a CMTC, por "politicagem", qualquer outra coisa, a CMTC passava a concessão para ela. Foi indo, foi indo e a CMTC ficou com as piores linhas. E as outras empresas começaram ... Começaram a surgir novas empresas pouco a pouco tomando conta das melhores linhas e isso, em parte, provocou a extinção da CMTC também. Porque ela começou a dar déficit e quebrou, pouco a pouco.

E – E o patrimônio da CMTC foi ...
Stiel – Acabou a verba.

E – E os prefeitos diante desse declínio da CMTC também não se posicionaram?
Stiel – Não. É difícil, não é?

E – Por exemplo, entre os proprietários de empresa, o senhor lembra de algum que faz parte do contexto político?
Stiel – Um deles foi os irmãos Avelange. Eles tinham a melhor empresa de ônibus de São Paulo que era a Auto Viação Jabaquara. E essa Viação Jabaquara se tornou a Viação Cometa.

E – Que existe até hoje, não é?
Stiel – Sim, mas não sei a quem pertence hoje. Uma empresa de renome. E outras grandes companhias que eu não lembro no momento. Porque não era do meu ramo nessa época.