



A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE SÃO PAULO: DO CAFÉ AO METRÔ

Victor Marques Caldeira

FAU-USP | victormarquescaldeira@gmail.com

Sessão Temática 04 - metropolização do espaço: planejamento, governança e gestão

Resumo: Este artigo analisa o desenvolvimento espacial na aglomeração urbana de São Paulo, com foco na implantação tardia do metrô, à luz da acumulação entravada brasileira. Retoma os vetores industrializante paulista entre o café, a migração, consolidando seu mercado consumidor e impulsionando a urbanização. Analisa os interesses e os conflitos internos entre proprietários de terras, que são parte relevante do processo que moldou o espaço da metrópole de forma precária e determinante. O metrô, como importante elemento estruturador do espaço capitalista em intensificação, foi proposto desde o início do século XX, e adiado por mais de 70 anos diante da incompleta transição entre os estágios de desenvolvimento no país. Apenas em 1968, quando a aglomeração urbana já estava consolidada em sua dinâmica econômica, a Companhia do Metropolitano de São Paulo foi fundada. O estudo conclui que a implantação tardia dessa infraestrutura, que iniciou tímida operação apenas em 1974, e os entraves impostos pelo modelo de acumulação resultaram em um espaço segregado e com precariedade de infraestrutura, o que contribui para perpetuação da reprodução da sociedade de elite nacional.

Palavras-chave: metrô; produção do espaço; acumulação entravada; São Paulo; industrialização.

THE REPRODUCTION OF SPACE IN THE URBAN AGGLOMERATION OF SÃO PAULO: FROM CAFÉ TO THE SUBWAY

Abstract: *This article analyzes spatial development in the urban agglomeration of São Paulo, focusing on the implementation of the subway, in light of Brazil's hindered accumulation. It revisits the industrializing vectors, including coffee and migration, consolidating its consumer market and driving urbanization. Analyze the interests and internal conflicts between landowners, which are a relevant part of the process that shaped the metropolis' space in a precarious and decisive way. The subway, as an important structuring element of the intensifying capitalist, was proposed since the beginning of the 20th century, and postponed for more than 70 years due to the incomplete transition between the country's development. It was only in 1968, when the urban agglomeration was already consolidated in its economic dynamics, that the São Paulo Metropolitan Company was founded. The study concludes that the late implementation of this infrastructure, which began timid operations in 1974, and the tax obstacles imposed by the accumulation model resulted in a segregated and precarious space, which contributes to the perpetuation of the reproduction of the elite society.*

Keywords: *subway; production of space; hindered accumulation; São Paulo; industrialization.*

LA REPRODUCCIÓN DEL ESPACIO EN LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SÃO PAULO: DEL CAFÉ AL METRO

Resumen: *Este artículo analiza el desarrollo espacial en la aglomeración urbana de São Paulo, centrándose en la implementación del metro, a la luz de la acumulación obstaculizada brasileña. Reanuda los vectores industrializadores de São Paulo entre el café y la migración, consolidando su mercado consumidor e impulsando la urbanización. Los intereses y conflictos internos entre propietarios de tierras, que son parte relevante del proceso que configuró de manera precaria y decisiva el espacio de la metrópoli. El metro, como elemento estructurante del espacio capitalista en intensificación, fue propuesto desde principios del siglo XX, y postergado por más de 70 años debido a la transición incompleta entre las pasantías del desarrollo del país. Recién en 1968, cuando la aglomeración urbana ya estaba consolidada en su dinámica, se fundó la Compañía Metropolitana de São Paulo. El estudio concluye que su implementación tardía, que comenzó un tímido funcionamiento recién en 1974, y los obstáculos impuestos por el modelo de acumulación han producido un espacio segregado y precario, lo que contribuye a la perpetuación de la reproducción de la sociedad de élite.*

Palabras clave: *metro; producción del espacio; acumulación obstaculizada; São Paulo; industrialización.*

INTRODUÇÃO

Entre as infraestruturas das grandes aglomerações urbanas, um importante elemento estruturante do espaço metropolitano é o metrô. Viabilizando o transporte de pessoas em alta capacidade, capaz de vencer rampas superiores aos demais modos ferroviários, de operar em alta velocidade média relativa, baseada em sua segregação de tráfego, e de elevada eficiência energética. Uma de suas características é diretamente urbanística: pode ser enterrado. Viabiliza-se, assim, a circulação em locais altamente adensados.

Compreender os processos que estruturam o espaço exige um atento olhar para suas origens, de forma a embasar as intervenções do Estado no mercado. Um ponto de vista privilegiado para qualquer análise espacial se dá a partir das relações sociais que o produzem. Nas sociedades capitalistas contemporâneas, essa relação é fundamentalmente voltada à produção de mercadorias. Relações essas que apresentam diferentes estágios e particularidades, em cada mercado concreto, para um objetivo comum: a acumulação de capital.

Uma vez que as bases da economia capitalista tornaram as aglomerações urbanas o *locus* da acumulação por excelência, a produção espacial deu-se de forma mais ou menos integrada, de acordo com os níveis de desenvolvimento locais. A aglomeração urbana de São Paulo, a maior metrópole da América do Sul, e uma das maiores do mundo, apresenta seu espaço marcadamente segregado, o que implica, como esperado, na condição de suas infraestruturas. A metrópole é composta por 39 municípios, dos quais apenas a capital, São Paulo, é atendida pela rede do metrô. São 20,7 milhões de habitantes, que geram mais de 40 milhões de viagens, diariamente. Os residentes dos 38 municípios (excluindo a capital), representam 28% do total de viagens realizadas pelo modo de transporte, mais que qualquer zona da capital isoladamente, mesmo não sendo diretamente atendidos pelo sistema. O tempo médio de cada viagem realizada por transporte coletivo na aglomeração é superior a uma hora (São Paulo, 2019).

Partindo da realidade atual e compreendendo que os processos que culminaram na fundação da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP), em 1968, guardam estreita relação com o desenvolvimento particular da acumulação brasileira, devemos o estudo de caso aqui analisado: a busca por explicitar os elementos de desenvolvimento entravado.

CAPITAL E ESTÁGIOS DE DESENVOLVIMENTO

O estudo do desenvolvimento da organização social capitalista levou a elaboração de diversas abordagens de periodização (Engels, Lenin, Sweezy, Bkharin), de acordo com as condicionantes da reprodução social. Dentre as periodizações mais difundidas, estão as: imperialista, livre-concorrencial, industrial, financeiro, monopolista, globalizado, dentre outras. Na busca por evidenciar os reflexos espaciais de cada período, adotamos a periodização na qual os estágios capitalistas são: extensivo, intensivo e crise. Essa estrutura apresenta especial interesse para a matéria, uma vez que enfatiza uma das relações

fundamentais da reprodução social capitalista: o processo de generalização da forma mercadoria.

O estágio extensivo é aquele originário, tido por alguns autores como primitivo. Nele, as relações capitalistas estão em expansão, seu crescimento é vultuoso e acelerado. Mais precisamente, sua taxa de crescimento é determinada por dois fatores somados: a extensão da nova relação produtiva de assalariamento (que lhe provém a maior parcela de crescimento), e o avanço das técnicas produtivas. O estágio extensivo promove grande deslocamento de pessoas e sua concentração, uma vez que, ao desassociar o trabalhador da terra, por meio da imposição da propriedade privada, impõe um mercado de venda de trabalho assalariado próximo às atividades produtivas. No capitalismo nascente, as técnicas são de simples operação. O trabalhador é um insumo produtivo facilmente substituível, frente à grande oferta potencial. As aglomerações urbanas que emergem aceleradamente no período, apresentam características espaciais comuns, com o predomínio da precariedade, com baixas condições de habitação, saneamento, transporte, educação, dentre outras. A atuação do Estado é relativamente discreta, garantindo os direitos individuais de propriedade e liberdade. As intervenções no espaço são, em geral, oriundas de capitais individuais. Não à toa, a formação ideológica que acompanha esse estágio é a do *liberalismo*. Entenda-se, aqui, a ideologia enquanto elemento de mediação entre o indivíduo e o social que, para além da compreensão instrumental do termo, garante as condições para a reprodução da ordem social vigente (Deák, 2016, p. 114).

Uma vez estendida a relação de produção capitalista, virtualmente, à toda a massa potencial do mercado, esse termo se esgota. Neste momento, inaugura-se seu segundo estágio: o intensivo. A equação básica da acumulação passa a depender de seu termo restante: a elevação das técnicas produtivas. Para manter o processo de acumulação em níveis viáveis, a tecnologia produtiva precisa crescer de tal forma a elevar ao máximo possível a produtividade da economia. O estágio passa a demandar trabalhadores especializados, possuidores de mínimas habilidades para operação dos processos em complexidade crescente, o que demanda melhorar suas condições de vida e, conseqüentemente, remuneração. Nos mercados em que o processo de acumulação corre desimpedido, esse momento provoca importantes reflexos no espaço: observam-se melhorias de qualidade em todas as infraestruturas urbanas. O Estado passa a promover intervenções maiores no mercado, principalmente nas infraestruturas, que demandam certo grau de coordenação (o que passará a ser denominado de planejamento), e conseqüentemente, no espaço. A forma ideológica que acompanha esse período é a da social-democracia, o Estado de bem-estar social – que, por sinal, nunca teve aderência à realidade brasileira (assim como o próprio estágio intensivo, como será visto).

Por fim, o livre e desimpedido processo de acumulação dos estágios anteriores culmina no terceiro estágio, que não chega a ser propriamente um estágio de desenvolvimento, mas sim sua crise. Os contínuos incrementos de tecnologia perfazem um fenômeno de superprodução.

Passam a ser aceitas margens cada vez menores na acumulação, o que alguns autores denominam como uma queda generalizada nas taxas de acumulação. Para maior compreensão dessa questão, é necessário aprofundar a aparente fixação do preço de mercado pelo equilíbrio entre a oferta e a demanda. O preço, na que se propõe como a regra dos mercados, os mercados concorrenciais, oscila sempre com a tendência de igualar-se ao preço de produção. Como o preço de produção é dado pelo custo total dos meios (capital fixo, circulante e lucro à taxa média esperada da economia), isso resulta numa taxa de retorno acima ou abaixo da taxa média esperada, o que determina o aumento ou redução da quantidade produzida, tendendo ao nivelamento da taxa de retorno à taxa média de lucro. Com a acumulação claudicante, a produção do espaço enfrenta um paradoxo: ao mesmo tempo que demanda a manutenção de certas condições mínimas para operação das técnicas produtivas elevadas, passa a prescindir de sua utilização máxima. Desse paradigma, surge a forma ideológica típica desse estágio: o neoliberalismo. Uma tentativa de remercadorização da economia, remando contra o incremento da atuação do Estado no estágio anterior. Contudo, a tentativa de retorno não instaura a condição original.

Ao se observar o desenvolvimento capitalista no Brasil, há que se notar qualquer coisa diversa ao livre fluxo de acumulação. O espaço nacional apresenta marcantes distinções daquele de mercados capitalistas desenvolvidos: baixa cobertura de serviços básicos, desigualdades acentuadas nas taxas de renda, de acesso às oportunidades, de criminalidade, de moradia, de lazer, entre outros. As metrópoles brasileiras, como consequência, apresentam uma elevada desigualdade em todos os quesitos. Ao observarmos o espaço, é fácil evidenciar seu alto grau de diferenciação.

O ESPAÇO DA ACUMULAÇÃO ENTRAVIDA

O espaço é produto das atividades que nele se realizam. Dito de outra forma, o espaço é estruturado por meio do trabalho, mediante a provisão de infraestruturas. As infraestruturas são elementos diversos, que podem até certo ponto serem replicados, e proveem condições diferentes às localizações. Essas sim, únicas e irreproduzíveis. Isso torna cada espaço único: a interconexão das infraestruturas com as localizações, por meio do trabalho, molda o fenômeno chamado *produção* do espaço. Importa destacar que esse fenômeno não é estático, sendo que o espaço está em constante *reprodução* num processo dialético no qual cada intervenção caminha em direção a homogeneizar esse espaço e, como consequência, desencadeia um processo equivalente de diferenciação.

No desenvolvimento desimpedido da acumulação, a cada novo estágio de desenvolvimento são demandadas certas condições de infraestrutura de forma que viabilizem a operação das técnicas produtivas correlatas. Isso reflete-se nas condições do espaço urbano, forçando um gradual incremento nas infraestruturas, de forma tanto a consumir as tecnologias geradas, tanto como para promover as condições de reprodução necessária às forças de trabalho especializadas. Nessa ótica, o sistema de metrô surge no final do século XIX, como uma resposta às necessidades de circulação das aglomerações urbanas cada vez maiores.

A partir do século XX, foi implantado em todas as grandes aglomerações urbanas capitalistas desenvolvidas. Tornou-se elemento estruturante do espaço urbano dos mais impactantes. Conformando alterações de uso e ocupação do solo não só por seu traçado, como por toda a aglomeração. Diversas outras infraestruturas, de transporte ou não, articulam-se com os sistemas de metrô.

No Brasil, o particular processo de acumulação, que se diferencia da trajetória desimpedida, foi delineado por Deák (1991), e nomeado como *acumulação entravada*. Diante das características coloniais que reestruturaram as relações sociais e unificaram o mercado nacional, que mais tarde se instalaria o desenvolvimento capitalista, conformou-se uma sociedade distinta daquela *burguesa* (tradicional em nações em que a revolução capitalista se deu por completa), imperando por essas terras uma típica *sociedade de elite*.

Nessa sociedade nacional, os estágios de desenvolvimento capitalista não tomaram um curso livre e desimpedido, fato que moldou o espaço nacional até os dias presentes. A maior metrópole produzida por essa sociedade é a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Tal qual o espaço nacional, a RMSP apresenta profundas desigualdades espaciais – fruto de uma produção do espaço desigual. O Metrô-SP, uma de suas infraestruturas mais articuladoras, apresenta uma rede com extensão concentrada, e muito aquém das demandas da aglomeração, contribuindo diretamente para as desigualdades espaciais vivenciadas.

Uma vez que esse trabalho tem como objetivo analisar a correlação entre o entravamento do desenvolvimento capitalista brasileiro pela ótica do metrô de sua maior aglomeração, iremos analisar a relação entre o capital que impulsionou seu desenvolvimento, e o desenrolar econômico-social até a fundação da Companhia, em 1968.

ORIGENS DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

A colonização do planalto paulista ocorreu a partir dos povoamentos litorâneos de São Vicente (fundado em 1532) e de Santos (1545). A capitania de São Vicente permaneceu distante devido à sua posição excêntrica em relação às grandes atividades exploradoras do Brasil colônia. Entre o final do século XVI e início do XVII, vivenciara apenas uma pequena mineração aurífera de caráter local (Prado Jr., 1994).

O percurso entre a planície litorânea e o povoamento que originou São Paulo, nos campos gerais do planalto, deu-se por meio do Caminho do Mar (uma das muitas rotas utilizadas pelos povos indígenas), onde a serra atinge uma de suas altitudes mais baixas: 800 metros. A instalação de um empreendimento jesuíta voltada para a catequização dos povos nativos estabeleceu um assentamento que gravitou em torno de seu Colégio, em 1554. Em 1558, a até então São Paulo de Piratininga, recebe a investidura oficial de freguesia.

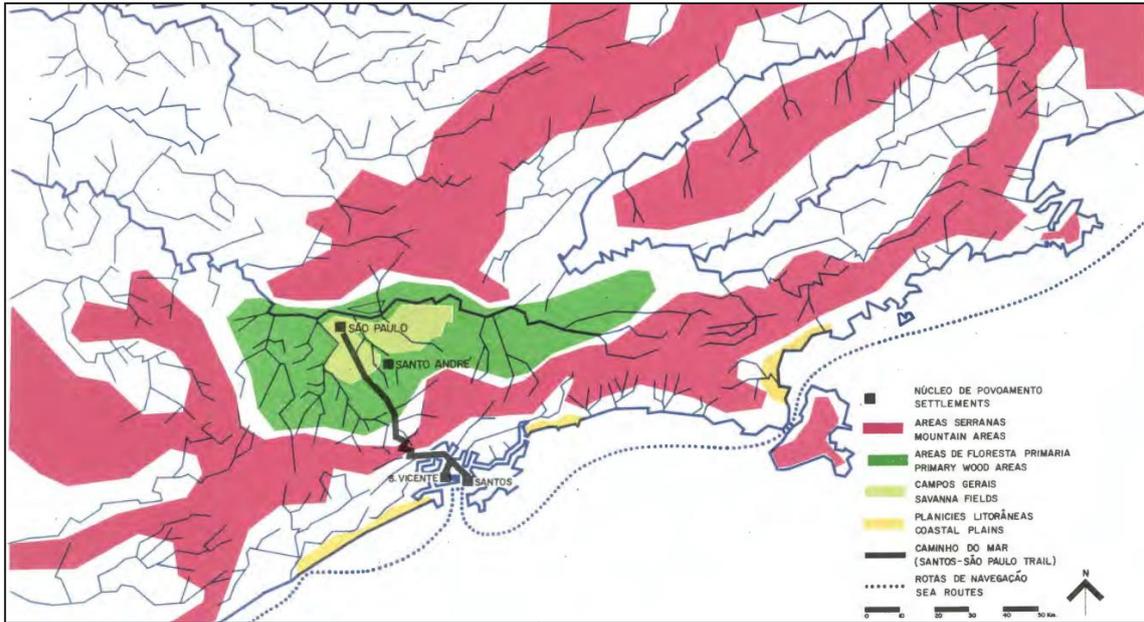


Figura 1: Caminho do Mar: percurso de ligação entre a planície litorânea e o planalto.

Fonte: São Paulo (Município), 1968. Vol. I p. 25.

Até meados do século XIX, São Paulo havia sido pouco mais que um ponto de partida das bandeiras (expedições para captura de pessoas para serem escravizadas) e de conflitos com a Espanha para expansão das fronteiras nacionais. Tal condição foi incapaz de alçar a localidade a qualquer coisa mais do que uma pequena vila, contando com aproximadamente 13 mil habitantes em 1850.



Figura 2: Principais direções das bandeiras.

Fonte: AZEVEDO, A. 1958.

A GESTAÇÃO DA MAIOR METRÓPOLE NACIONAL (1850-1920)

As bases institucionais para o desenvolvimento capitalista brasileiro foram lançadas em 1850. Naquele ano, foram baixadas a Lei de Terras, e a Lei Eusébio e Queiróz. A primeira formalizava a propriedade privada no país, a segunda procurava extinguir o tráfico de pessoas escravizadas, garantindo assim um mercado de mão-de-obra assalariada.

Desde então, diversos focos de uma indústria nascente começam a aparecer no país, como indústrias de tecelagem pelo Nordeste e no Rio de Janeiro, até então capital federal. No início da década de 1870, as três maiores aglomerações urbanas no país eram as do Rio de Janeiro (275.000 hab.), de Salvador (129.000 hab.) e do Recife (117.000 hab.).

CAFÉ: O MOTOR DA ACUMULAÇÃO

O curso da história transpôs completamente o eixo da acumulação capitalista, a partir da inserção do cultivo do café. Inicialmente cultivado nas encostas do Rio de Janeiro, logo migrou para o local no qual encontraria seu primeiro grande centro produtor: o médio e alto vale do Rio Paraíba. Contudo, o cultivo nessa localidade logo declinou, diante de um sistema de exploração, até então, descuidado e extensivo. O centro produtor rumou para o oeste. Ao centralizar-se em Campinas, estendeu-se em faixa contínua até Ribeirão Preto. Essa localidade destacou-se na produção por apresentar condições de relevo mais contínuas e favoráveis ao cultivo em larga escala.

A nova dinâmica posicionou São Paulo no centro econômico do país, tornando-se a primeira grande atividade econômica do Brasil independente. A produção que, outrora, era exportada pelo porto do Rio de Janeiro, passa a ter vazão pelo de Santos. Em 1860, o comércio exterior passa a gerar superávits crescentes, muito superiores a tudo quanto o Brasil já conhecera no passado (Prado Jr., 1994. p. 168).

Diante da necessidade de escoamento em larga escala da produção do interior até a baixada santista, tomou forma um dos maiores empreendimentos de infraestrutura até então realizados: a São Paulo Railway, denominada posteriormente de Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ), inaugurada em 1867. Seu trajeto perpassou a atual aglomeração urbana de São Paulo. Conformou, em seu entorno, os primeiros bairros fabris e residenciais para operários, como o do Brás (Langenbuch, 1968).

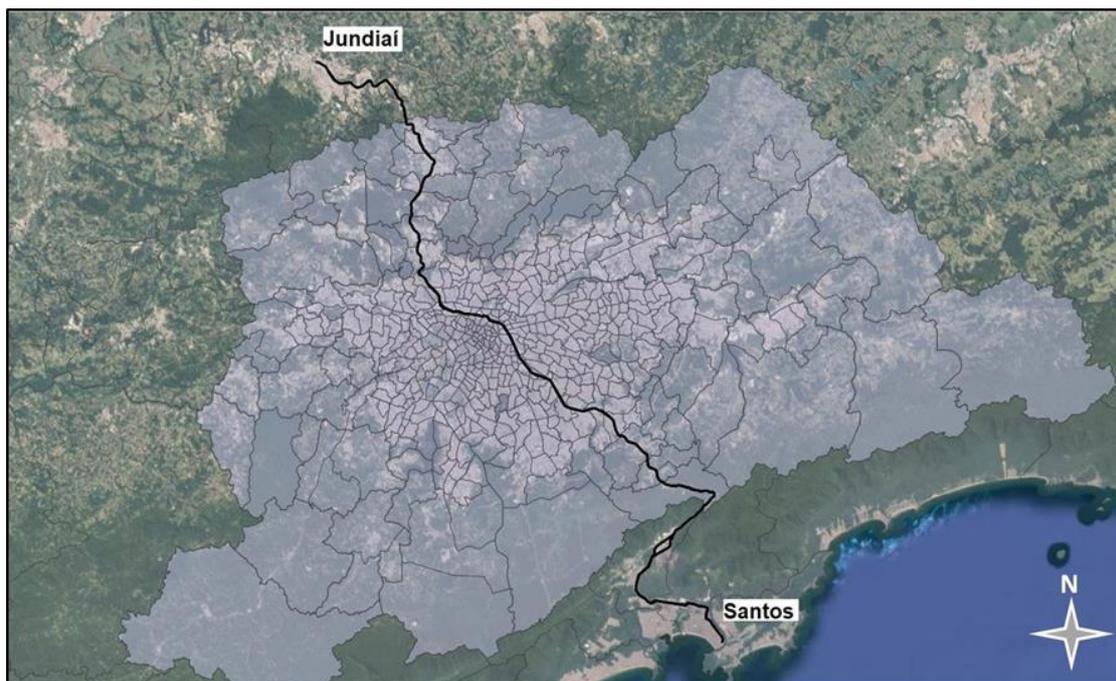


Figura 3: Representação aproximada do traçado principal da EFSJ. Em destaque a RMSP sobre a imagem de satélite das machas urbanas da região em 2021.

Fonte: Elaboração do autor sobre imagens de satélite Google Earth.

A região foi atravessada, também, pelas estradas de ferro Sorocabana, vinda do Oeste em 1875, e pela São Paulo-Rio, à nordeste, em 1877. Essa confluência tornou a localidade um entroncamento ferroviário. Diante dessa expansão, impulsionada pelo crescimento avassalador do capitalismo extensivo, a população da RMSP registra alto crescimento. As taxas médias anuais, entre os séculos XIX e XX, chegam a mais de 30%.

ANO	POPULAÇÃO RMSP	TX CRESC. (%/a)
1836	12.000	
1874	23.000	2,41
1886	44.000	7,61
1900	240.000	31,82
1920	579.000	7,06
1940	1.311.000	6,32
1950	2.198.000	6,76
1960	4.905.000	12,31
1970	8.172.000	6,66
1977	10.273.000	3,67
1987	14.192.000	3,81
2000	17.878.000	1,99
2010	19.676.000	1,00
2022	20.744.000	0,45

Tabela 1: Crescimento da população da RMSP no período entre 1836 e 2022.

Fonte: Deak (2016), Langenbuch (1970), Metrô (Pesquisas OD87, OD 97), IBGE (2000,2010,2023).

A despeito do elevado crescimento populacional, o Rio de Janeiro ainda liderou a produção industrial nacional até a primeira guerra mundial. Contribuiu, em 1907, com mais de 33% da produção industrial do país, ao passo que São Paulo participava com pouco mais de 16% (Mamigonian, 1976).

A IMIGRAÇÃO E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA A INDUSTRIALIZAÇÃO

Entre o final do século XIX e início do XX, o continente europeu experienciava relações capitalistas plenas, ou no mínimo emergentes; compreendendo capital, aqui, enquanto relação social. Após o reduzido fluxo de imigração para o Brasil que, até o ano de 1885, concentrou-se principalmente no sul do país (apenas 5% dos imigrantes foram para São Paulo), a expansão cafeeira modificou o cenário. Em 1886, a província de São Paulo possuía aproximadamente um milhão de habitantes – pouquíssimos deles residentes na capital. A partir desse período, passa a abrigar 1,39 milhão, em 1890, e 2,28 milhões de habitantes, em 1900. A taxa de crescimento anual, no período, superava os 5%. Mais que o dobro da nacional. A capital, importa destacar, apresentava crescimento ainda superiores. No último quartel do século XIX, São Paulo recebeu mais de um milhão de estrangeiros. Até meados do século XX, receberia mais da metade dos ingressantes no Brasil, chegando a ter aproximadamente 50% de sua população composta por imigrantes italianos.

Esse contingente de pessoas vivenciou o aprofundamento das relações capitalistas na indústria e na agricultura europeias. Desse processo, resultaram correntes migratórias, na qual a esmagadora maioria eram lavradores despojados de suas terras em busca de retorno à condição de proprietários. Encontraram, no Brasil, uma estrutura econômico-social latifundiária-escravagista. De tal efeito que, no caso paulista, esse cenário lhes facilitou a ascensão econômica e social, contudo, limitou-lhes, no longo prazo, sua força de expansão (Mamigonian, 1976).

Esboça-se, no período, uma cisão: por um lado, destacavam-se os fazendeiros, fortemente ligados à terra – que mais tarde reclamariam para si os impulsos industrializantes. Já os imigrantes, de outro, inseriram-se nesse contexto como trabalhadores das fazendas, pequenos negociantes e/ou, exportadores e importadores de diversos produtos. Ademais, uma massa populacional de ex-escravizados avolumava-se às margens, num contexto substituição da mão de obra nas lavouras.

As iniciativas industriais paulistas enfrentaram, inicialmente, a concorrência do Rio de Janeiro. A abundância de mão de obra, bem preparada para as novas relações exigidas, bem como a existência de um mercado consumidor amplo, beneficiado pelos excedentes do café, pesaram em favor de São Paulo. A participação da indústria da Guanabara/Rio, na produção nacional, caiu de 84% em 1870, para 35% em 1900 (Singer, P. 1968, p.52). Sua participação na produção industrial cairia gradativamente, até a liderança passar para São Paulo, já no pós-guerra.

As iniciativas pioneiras foram na indústria têxtil, e, de fato, partiram da aristocracia rural. Em 1866, existiam no Brasil nove fábricas de tecidos, nenhuma delas em São Paulo. As seis

primeiras que começaram a funcionar na província foram fundadas entre 1870 e 1876 – cinco das quais no interior (Canabrava, A. P., 1951, p.275). Importantes levantamentos de cadastro industrial do período assinalam diversos estabelecimentos paulistas fundados por fazendeiros do café: Cia. Antártica Paulista, Vidraria Santa Marina, Tecidos Votorantim, etc. (Bandeira Jr., 1901). Entre os primeiros industriais paulistas, destacam-se Antônio da Silva Prado, Alvares Penteado e Lacerda Franco.

Seus estabelecimentos fabris eram grandes, apesar de poucos. Em contraponto, muitos imigrantes tornaram-se, no período, “capitalistas sem capital”. Surgem diversos estabelecimentos pequenos, fundados ou controlados por imigrantes. Teriam eles desenvolvido parcela significativa da industrialização paulista – e nacional. Pesquisas do período indicam que, na virada do século XIX para o XX, os operários especializados em todos os ramos industriais haviam trabalhado em fábricas europeias, e que aproximadamente 75% de todos os operários paulistas eram estrangeiros (Bandeira, Jr., 1901 p. XVI).

OS REFLEXOS ESPACIAIS DO ESTÁGIO EXTENSIVO

O elevado crescimento da aglomeração, a partir do último quartel do século XIX implicou em um esforço de transformação, que foi denominado por alguns historiadores como a “segunda fundação de São Paulo”. Dentre as intervenções do período, podemos citar o calçamento das ruas do triângulo histórico (que originalmente restringia a aglomeração), a abertura e o alargamento de vias, esboçando um circuito viário integrando áreas de expansão urbana. Obras de drenagem e aterros, iluminação pública a gás e a implantação de um sistema de bondes tracionados por animais também compuseram as intervenções do período.

O presidente da província, João Theodoro Xavier de Mattos (Partido Conservador, 1872-1875), explicita suas intenções em relatório endereçado à Assembleia Provincial, em 14 de fevereiro de 1875: transformar a capital em polo residencial e de negócios, concentrando o impulso de desenvolvimento da província, e atraindo os detentores do poder econômico, até então dispersos pelo interior. Diversos projetos de avenidas e *boulevares* circulares em torno da aglomeração foram encampados, sem sucesso, nessa época. Muitas das ideias do que, ao final da década de 1920, seriam materializadas no “Plano de Avenidas”, tiveram seus primeiros ensaios nesse período (Campos Filho, 2002).

Uma questão foi central no último quartel do século XIX: a busca pela centralização do poder econômico do café paulista, na capital. Os esforços para essa atração marcariam profundamente o espaço da aglomeração. Sua expansão foi acentuada com a abertura de novos loteamentos, como: morro do Chá, Campos Elísios, Vila Buarque, Santa Cecília, Avenida Paulista, Higienópolis. O mesmo trem que escoava a produção de café para a baixada, regressava com materiais de construção importados empregados na renovação arquitetônica da capital, à moda europeia – coqueluche da elite cafeeira.

A partir da Proclamação da República, as ações voltadas à pavimentação de ruas, estradas, pontes, viadutos, transporte público, iluminação, entre outros a cargo do governo provincial,

passam a ser atribuição municipal, por meio de intendências. O crescimento populacional, elevadíssimo da última década do século XIX, concentrou-se principalmente nos distritos mais populares: a taxa média de habitantes por domicílio passa de 6,2, para aproximadamente 10. No bairro de Santa Ifigênia, por exemplo, a população quase quadruplica em apenas três anos: vai de 14 mil habitantes, em 1890, para 43 mil em 1893 (Campos Filho, 2002. p.14).

A cidade de São Paulo consolidava-se como a “capital do café”, à medida que seu espaço se reproduzia para tal, abrindo espaço para as novas atividades demandadas: indústria, comércio e serviços. O antigo centro histórico seria gradualmente renovado arquitetonicamente à similaridade europeia. Entre 1903 e 1911, foram construídos o Teatro Municipal e o alargamento da rua Quinze de Novembro, destinada a concentrar um polo comercial. A política sanitária vigente garantia a expulsão da população negra e de baixa renda, que residia na porção central, coibindo cortiços e outros usos “indesejáveis”, ao passo que nessas localidades eram construídos os primeiros edifícios da aglomeração.

No plano da representação política, em 1898, aboliu-se o sistema de intendências em favor da criação do cargo de Prefeito Municipal. Seu primeiro ocupante foi o ex-conselheiro imperial e integrante do Partido Conservador, Antonio da Silva Prado. Prado foi um conhecido expoente de uma das famílias mais ricas da província, e seu pensamento repercutiria por todos os seus sucessores. De família paulista por gerações, sua importância e histórico político antecedem até mesmo seu cargo como prefeito municipal, tendo sido em: 1862, delegado; 1866, fazendeiro, criador de gado e deputado provincial; 1868, ferroviário; 1872, deputado geral; 1876, presidente da Caixa Econômica; 1877, presidente da câmara municipal, jornalista e chefe do partido conservador; 1884, ministro da agricultura, comércio e obras e ministro de estrangeiros; 1887, senador, comerciante, banqueiro e superintendente do serviço de migração, e; 1890, deputado constituinte e industrial (Orsello, M. A., 1983. P. 78). Permaneceu a frente da prefeitura até 1910. Foi sucedido por Raimundo Duprat (1911-1914), Washington Luís (1914-1919), Álvaro Azevedo (1919-1920) e Firmiano Pinto (1920-1926), todos eles com o perfil característico da época: ligados diretamente aos proprietários de terras, integrantes do PRP – partido hegemônico do poder e, advogados.

O período extensivo marcou um exponencial crescimento das atividades comerciais, quase todas ainda concentrada no tradicional “triângulo” – tornando a região desde logo, congestionada. Neste período, verifica-se um êxodo da população de baixa renda do núcleo histórico paulistano. Tal processo, leva à formação dos primeiros subúrbios paulistanos, modificando o espaço no qual havia, até então, um cinturão de chácaras que rodeavam a centralidade histórica (Lagonegro, 2003, p. 109). Como resultante desse ajustamento, observa-se a consolidação da porção central de São Paulo como um destino cada vez maior de viagens pendulares a trabalho, inaugurando uma situação de conflito entre a ocupação e a circulação do espaço local.

AS PRIMEIRAS INICIATIVAS PELO METRÔ EM SÃO PAULO

A geração e distribuição de energia elétrica (desde 1901), telefonia e os transportes públicos (desde 1899) estavam a cargo da companhia canadense Light & Power Co. A empresa, que detinha capital britânico, implantou diversas linhas de bonde elétrico, a primeira delas conectando a Estação da Luz ao Largo de São Bento.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELO SISTEMA DE BONDES		
Ano	Viagens anuais	Viagens anuais per capita
1915	50.512.580	106
1920	90.931.206	157
1925	146.041.067	293

Tabela 2: passageiros anuais transportados pelo Sistema de bondes em São Paulo.

Fonte: Memorial Explicativo da São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd. Publicado no jornal O Estado de São Paulo de 12/06/1927, p. 20.

Em 1912 a rede atingia 190 km de extensão. Em destaque, na Figura 4, o traçado da rede existente no ano de 1927.

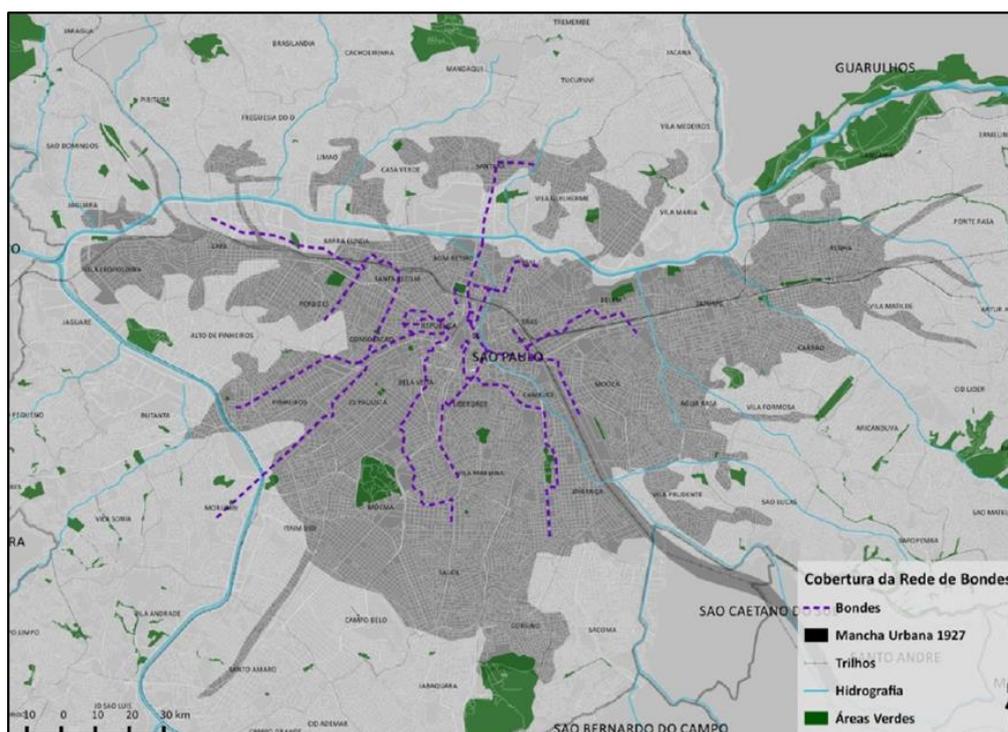


Figura 4: Rede de bondes de São Paulo, operados pela companhia Light, em 1927. É possível observar que o sistema de bondes, à época, apresentava distribuição pela mancha urbana em maior proporção que o atual sistema de metrô, que será detalhado mais à frente.

Fonte: São Paulo (Estado), 1986.

Diversas iniciativas isoladas, já na virada dos séculos XIX e XX, propunham a implantação de um sistema subterrâneo, para dar cabo às demandas crescentes de circulação. No ano de 1898, o coronel Benedito Galvão de Moura Lacerda, enviou à Câmara proposta para a construção e exploração de uma estrada de ferro. Seu objetivo era a implantação de uma linha de bondes que circundasse o centro da capital (Projeto Lei 376, 23/12/1898). Alguns anos

depois, em 1904, foi a vez de Filipe Antônio Gonçalves encaminhar à Prefeitura proposta para a construção de uma estrada de ferro subterrânea que ficou conhecida como “Metropolitana”. Outro movimento nesse sentido, foi o promovido pelo engenheiro-arquiteto Heribaldo Siciliano. Apresentou projeto à Câmara em novembro de 1924. Pretendia autorizar estudos e orçamento para a implantação de um sistema de viação subterrâneo para transporte de passageiros e cargas em São Paulo.

A geração de eletricidade, inicialmente voltada ao atendimento da iluminação residencial e dos bondes, passa por um crescente incremento de consumo por parte da atividade industrial. A década de 1920 marcou um importante ponto de inflexão nas ações direcionadas ao setor transporte na metrópole. Será esse o período de gestação de dois planos que se antagonizarão: o Plano Light e ou Plano de Avenidas. O primeiro, uma tentativa da companhia Light de dar sobrevida aos seus serviços de bondes. O segundo, o plano geral de embelezamento e ordenamento, que privilegiará a opção rodoviária e consolidará o modelo radioconcêntrico da forma urbana na aglomeração nascente.

A BUSCA PELA INTENSIFICAÇÃO INDUSTRIAL E A FUNDAÇÃO DO METRÔ (1926-1968)

Na segunda metade da década de 1920, em São Paulo, passam a ser perceptíveis os indicativos da transição no estágio da acumulação. O claudicante processo de industrialização, bem como às iniciativas pela implantação do metrô, são indícios disso. O gradual esgotamento da possibilidade de extensão do assalariamento passa a demandar cada vez mais a intensificação dos processos produtivos. Para tal, a atuação do Estado torna-se, par e passo, mais relevante. Desse novo cenário, emerge uma nova disciplina: a do planejamento, tal como a conhecemos hoje. Do período emergem os primeiros grandes planos atinentes ao desenvolvimento urbano e ao sistema de transportes da metrópole, visando à concatenação das ações do Estado e do mercado. Isso marca uma gradual tentativa de articulação em busca do provimento ordenado de infraestruturas, oferecendo a superação da oferta dessas como empreendimentos de capitais individuais, como visto até então.

UM NOVO PERFIL EMERGENTE

Um indício específico dessa mudança estrutural está na substituição do perfil político à frente da prefeitura: em 1926 é eleito José Pires do Rio, o primeiro dos prefeitos-engenheiros, arquétipo que terá seu auge na figura de Prestes Maia, anos depois. Pires do Rio é oriundo do PRP, mesmo partido dominante da época, contudo apresenta o perfil tecnocrata do planejador emergente, representante de um Estado mais “racional” e interventor.

Das ondas migratórias que chegavam à São Paulo, parte dela deslocava-se para trabalhar nas lavouras, onde era tratada com preferência frente aos negros e direcionada para assentamentos distantes das aglomerações. A parcela restante era absorvida na própria aglomeração urbana de São Paulo, incrementando o processo de industrialização, que se

diversificava cada vez mais. Para dar cabo à demanda de moradia, foi estruturada legislação específica, que previa o desenvolvimento de “vilas operárias modelo”: comunidades autossuficientes e isoladas do tecido urbano. Tais habitações resultaram, na prática e em descompasso com a legislação, em precários cortiços às margens das ferrovias, sem nenhuma garantia de mínimos padrões de qualidade habitacional.

Como plano de fundo geral, o grupo tradicional dos cafeicultores apresenta uma cisão, refletida no racha do PRP, que denota a polarização do grupo (Lagonegro, 2003, p. 55). De um lado, restaram os representantes favoráveis ao desenvolvimento industrial, como: Álvares Penteado, Whashington Luiz, Carlos de Campos e Roberto Simonsen. Esse grupo manteve-se no partido político dominante à época – o PRP, e fundaram o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) (Simões Jr., p 56), que futuramente se tornaria a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP). Pelo outro lado, dissidentes criaram, em 1926, o Partido Democrático (PD). Esse grupo encampou uma renovação dos interesses rurais de forma mais objetiva. Entre seus expoentes estavam Antônio Prado e Victor Freire. Em 1930, o grupo ligado ao PD apoiará a tomada do poder nacional, por Getúlio Vargas, ponto fim a política do “café com leite”, como forma de apejar do poder local o tradicional PRP, que pendia em favor do estímulo ao desenvolvimento industrial.

O CONSENSO PELO RODOVIARISMO

Com a crescente demanda por eletricidade, a companhia Light se tornará central no conflito. A usina de Parnaíba, sua primeira usina em São Paulo, no rio Tietê, atingiu sua capacidade instalada, de 16.000 kW, no ano de 1912 (Leme, 1990, p. 184). Com o contínuo incremento da demanda industrial, observou-se uma virada na prioridade dos investimentos da companhia, outrora direcionados ao seu setor de transportes, para o setor elétrico, com apoio da Prefeitura de São Paulo e do grupo político do PRP. A empresa firma acordo com a Prefeitura, no qual recebe o controle da geração de eletricidade no município em troca de alterações no contrato de transportes, unificando e estabelecendo um teto tarifário, além de garantir outras classes de subsídio – o que, na prática, estabeleceu uma espécie de subsídio cruzado entre os setores elétrico e de transportes.

Quando Washington Luís assumiu a Prefeitura, em 1914, ele havia sido um dos expoentes da industrialização do grupo ligado ao PRP, e conseqüentemente um incentivador da “Light da eletricidade”. Ao mesmo tempo, foi um dos precursores do rodoviarismo no país, disseminando a famosa expressão “governar é abrir estradas”. Essa convergência de interesses, o latifundiário-industrial e o rodoviarista, culminou com o afluxo de capital estrangeiro, captado pela Light, na construção do complexo elétrico de Cubatão. Esse empreendimento direcionaria um novo vetor de expansão imobiliária e industrial em São Paulo. A localização das indústrias até então instaladas na região, dava-se ao longo dos eixos ferroviários, principalmente os da Estrada de Ferro Santos a Jundiáí, que perpassava a aglomeração pelos bairros do Bom Retiro, Brás, Ipiranga, Santo André, Barra Funda, Lapa e Pirituba. A partir do empreendimento da usina de Cubatão, o principal foco de crescimento

rumou para o sul, fletindo em direção ao então município de Santo Amaro e às margens do rio Pinheiros. As novas localizações industriais rumariam, ainda, em direção à Diadema, São Bernardo do Campo até atingir a futura via Anchieta. Resultantes desse processo, foram a incorporação de Santo Amaro pelo município de São Paulo, em 1935, e a conformação do parque industrial na região do ABCD paulista (Lagonegro, 2003, p. 62).

A Companhia Light, diante de um crescimento em sua lucratividade no setor de energia, ao passo que vivenciava um esgotamento no ramo de transportes, propõe, em 1927, um Plano de Remodelação do Sistema de Transportes Públicos de São Paulo, no qual estava inserido um sistema de Metrô. Note-se que, nessa época, os bondes da Light encontravam concorrência crescente com os ônibus nascentes. A companhia contrata o engenheiro Norman Wilson, que capitanearia o que foi chamado de plano integrado de transportes coletivos, que integrava bondes, ônibus, trens e subterrâneos (Eletropaulo, 1986, p.52). No mesmo ano, foi enviado à Prefeitura e ficou conhecido como “Plano Light”. Contudo, embasado por um processo difuso de justificação, acusando-o de ser monopolista, o projeto foi reprovado. Pairam aqui diversos elementos de conflito da anterior relação entre o mercado e o Estado, e o novo momento que indicava a transição entre os estágios de desenvolvimento vivenciados no período.

A demanda pelo incremento na atuação do estado é visível, também, diante da importância que os planos passam a apresentar nesse período. O jovem Prestes Maia, que mais tarde ocuparia o cargo de prefeito, trabalhava para a prefeitura desde a gestão de Pires do Rio. Sob a supervisão de Ulhoa Cintra, também engenheiro, atuando junto à estrutura da comissão de melhoramentos do Tietê, é gestado o que viria a ser o “Plano de Avenidas”, em 1930. Em síntese, o plano buscava configurar a metrópole num formato radial-concêntrico e, em contraponto a suas inspirações europeias, propunha a desconcentração da aglomeração por meio de avenidas perimetrais e radiais. O plano tratou da necessidade de um sistema de metrô, porém de forma acessória e eventual, a ser pensado apenas quando a metrópole atingisse seu primeiro milhão de habitantes. Criticava, ainda, a proposta da Light sob a argumentação de que seria uma obra com a pretensão de adensar um espaço central “nanico e arcaico”, sendo “uma proposta correta enquanto transporte, mas errada como urbanismo” (São Paulo, 1930). Para Prestes Maia, antes da implantação do Metrô, seria necessário remodelar e descentralizar as atividades da porção central, expandindo o centro velho indefinidamente, por meio de um perímetro de irradiação. Tal visão fazia jus a corrente que enxergava os benefícios da inexorável “cidade industrial moderna”. Para Lagonegro (2002), Prestes Maia procurou preservar as características essenciais da cidade sobre a qual atuou, ou seja, não procurava impor limites ao seu crescimento nem via no seu desenvolvimento os “males” da cidade moderna. O modelo de cidade vigente enquadrava-se nas proposições da Escola Sociológica de Chicago: a expansão centrífuga da cidade industrial não é nada senão o desdobramento de interesses de negócios privados, restando ao Estado a execução de obras públicas de forma a viabilizá-la.

Com a construção da usina de tração, após retificação do rio Pinheiros, a empresa Autoestradas S.A. executou, entre 1928 e 1932, a pavimentação de uma via partindo da avenida Rodrigues Alves até o município de Santo Amaro, desencadeando um intenso processo de incorporação imobiliária. Em 1934, loteou e vendeu 4,4 milhões de metros quadrados da Chácara Flora, o primeiro condomínio rodoviário fechado de São Paulo (Zmitrowicz, 1984 p.118). Diversos outros empreendimentos similares se seguiram, como os empreendidos pelo Companhia City, o que veio a impulsionar o mercado automobilístico crescente. Importa destacar que parcela importante do ideário desenvolvimentista paulista residiu na atração pelas modernas técnicas de transporte. A Companhia City patrocinou a realização de uma prova automobilística internacional para promover o Jardim América, bem como construiu o autódromo em Interlagos, inaugurado em 1939. Por sua vez, a Autoestradas implantou uma pista de pouso de aviões em seus terrenos entre a avenida Washington Luiz e o córrego da Tração, em Congonhas. Todos os empreendimentos citados compõem o vetor de crescimento originado pelos investimentos da companhia Light, em eletricidade.

O deslocamento do eixo de desenvolvimento, somado à abertura de novos loteamentos modificaram as características habitacionais historicamente observadas. Dos sobrados contíguos entre si e com fachada aberta diretamente para a rua, típicas da porção central, passa a ser observado um novo formato: a residência unifamiliar isolada em generosos lotes, com recuos em todos os lados, destinados aos jardins privativos (Orsello, M. A., 1983, p. 65). Como efeito, a taxa de adensamento da aglomeração cai de 110 hab/ha, em 1914, para 60 hab/ha no ano de 1954 (Villaça, 1978).

ADENSAMENTO EM SÃO PAULO			
Ano	Área ocupada (ha)	População	Densidade (Hab/ha)
1881	375	31.000	83
1905	2.739	279.000	102
1914	3.760	415.000	110
1930	17.653	822.400	47
1954	47.330	2.834.100	60
1957	63.995	3.242.800	51
1963	91.340	4.884.900	53
1972	126.030	9.072.000	72

Tabela 3: densidade da aglomeração de São Paulo.

Fonte: adaptado de Villaça, 1978.

As diversas famílias de fazendeiros de café que tinham sido precursoras no ramo industrial nos períodos anteriores às guerras, a esta altura já tinham perdido o controle de seus negócios para os imigrantes. Algumas delas ainda reingressariam no ramo após 1930, sem que isso significasse grande impacto no processo de industrialização paulista. A mudança do controle industrial foi tão visível, que um representante dos fazendeiros se queixou dos imigrantes alegando que tinham chegado de terceira classe para “empobrecer antigas

famílias da aristocracia rural, genuinamente brasileiras” (Dean, W. 1971, p. 76). Há levantamentos que indicam o decaimento da aristocracia cafeeira já no início do impulso industrializante, reduzindo em larga escala seu prestígio social (Morse, R. M. 1970, p. 235). Uma pesquisa governamental, de 1935, que abrangia 714 indústrias paulistas, indicou que 72,9% delas tinham origem não luso-brasileira (Willens, E., 1955, p.129). Ao final da primeira guerra, os grandes grupos industriais paulistas, como Votorantim, Matarazzo, Jafet etc., concentravam-se no ramo têxtil. Nos 30 seguintes anos, sua atuação passou por forte diversificação, abrangendo os setores de cimento, siderurgia e química. Essa estrutura perduraria até 1955, período no qual a industrialização de São Paulo foi comandada pelos grandes empresários paulistas, em sua maior parte de origem imigrante (Mamigonian, A. 1976, p. 97).

O eixo rodoviário São Paulo – Santos, que se desenvolveu a partir dos empreendimentos da eletricidade em Cubatão, chegou a ser definido como o “*locus* da segunda revolução industrial no Brasil”, de acordo com Ramiz Gattás, líder empresarial da época. Esse impulso foi catalisado pelo período do pós-guerra, no qual a industrialização atingiu níveis elevados diante das restrições das importações. O período coincide com a instalação das primeiras montadoras de veículos importados desmontados, como a Ford e a General Motors, em território nacional, implantadas na região. Resultou em polos geradores de empregos e negócios em escala inédita, demandando intensas áreas para fins industriais e residenciais, principalmente ao longo das vias de transporte (Villaça, 1978, p. 62).

Entre os anos de 1940 e 1950, teve início a expansão da localização industrial além dos limites administrativos do município de São Paulo, período este de formação/consolidação do ABCD Paulista enquanto polo importante da indústria automobilística, e parque complementar de autopeças. A expansão da indústria para o entorno do município de São Paulo, dentre outros fatores, foi facilitada com o fim da dependência logística da ferrovia, diante do grande investimento no transporte rodoviário, com a abertura de grandes rodovias como a Dutra, Anchieta, Anhanguera etc.

Os capitais estrangeiros, que até o momento preferiam aportar no país em ramos que não eram especificamente industriais, como eletricidade, estradas de ferro, telefonia, passam a inundar o mercado industrial nacional. Essa inversão ocorre, principalmente, a partir de 1954, quando se dá, em nível nacional, uma mudança nos rumos da política industrial. A instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc), por exemplo, foi um dos instrumentos que viabilizou a entrada desses investimentos fabris no Brasil (80% deles em São Paulo), ao lançar as bases da relação entre os capitais estatais, nacionais e estrangeiros no país. Essas indústrias estrangeiras, não só competiam com as nacionais no mercado brasileiro, como também se constituíam como plataformas de exportação para toda a América Latina. Tal política acentuou o direcionamento das atividades industriais voltadas para a exportação, para além de demandar forte investimento em políticas de subsídios. Esse cenário se consolidou com a implantação do regime militar, em 1964 (Mamigonian, A. 1973).

P. 97). O primeiro carro montado no país – o Fusca – pela Volkswagen, foi lançado em 1959. Importa destacar que até a década de 1970, o Brasil chegou ao posto de terceiro maior produtor de automóveis do mundo, atrás apenas dos EUA e Japão. Tal produção era constituída exclusivamente por empresas transnacionais instaladas em território nacional, e tornou-se componente importante da atividade econômico-industrial do país.

O contexto da ação do Estado, no âmbito do provimento de infraestruturas, estava representado por meio do Plano de Avenidas. O plano causou profundo impacto, não só no meio técnico, como na opinião pública da população paulista e brasileira. Tão grande foi sua projeção, que Prestes Maia foi convidado para assessorar trabalhos em vários municípios do país. No ano de 1938, foi nomeado pelo então interventor federal no estado, Adhemar de Barros, prefeito da capital. Ocupou o cargo por sete anos (1938 – 1945). Há quem afirme que essa normação ocorreu pelo próprio Getúlio Vargas, “à revelia” de Adhemar de Barros, pelo prestígio técnico de Prestes Maia. Durante sua gestão, sofreu acusações de ter assumido postura “tímida e beneplácita” diante dos interesses fundiários, bem como tendo se negado a onerar os chamados “terrenistas”, grandes especuladores imobiliários da época. Contudo, avançou em grandes obras previstas em seu Plano de Avenidas, apesar de sua implantação fragmentada.

O METRÔ VOLTA À CENA

A questão do metropolitano voltaria a ser discutida, de forma relevante, apenas no ano de 1945, movida pela publicação da premiada monografia do engenheiro Mario Lopes Leão. Intitulada “O Sistema Metropolitano em São Paulo”, argumentou pela insuficiência dos modos de transporte em superfície para resolver as questões de circulação nas grandes metrópoles porque “de um lado não puderam aumentar com grande rapidez a superfície habitável das cidades e, por outro lado, as atividades no “centro” tornaram-se tão intensas que saturaram rapidamente as artérias de circulação.” Para ele, o metropolitano “não é um simples meio de transporte. É também um elemento de urbanização” (Leão, M. L., 1945, p. 225-232). Em 1945, apenas no município de São Paulo, já residiam mais de 1,5 milhão de habitantes. Projeções da época apontavam que, em 1975, contaria com 4 milhões de moradores – projeção que foi em muito superada.

Por duas ocasiões, em 1950 e em 1954, Prestes Maia lançou candidatura ao governo do Estado, porém não logrando êxito em nenhuma delas. Em 1955, assume Juvenal Lino de Matos (1955-56), eleito para ocupar a cadeira deixada por Jânio Quadros, ao sair do executivo municipal para assumir o governo do Estado. Enquanto prefeito, Lino de Matos instituiu a Comissão do Metropolitano, que seria presidida justamente por Prestes Maia. A comissão foi encarregada de elaborar um sistema de transporte metroviário para São Paulo. Importa destacar que o Engenheiro Mário Lopes Leão, apesar de integrar o quadro técnico da prefeitura e de ser autor do premiado trabalho sobre a implantação do metrô, não foi nomeado como um de seus componentes. Prestes Maia, que em 1930 advogaria contra o “Plano Light”, em favor do “Plano de Avenidas”, defendendo a postergação do sistema

metropolitano o quanto fosse possível, em 1956 passaria a ser o responsável pela elaboração do projeto de implantação do sistema de que tanto protelara.

Em 1956, assume a prefeitura Vladimir de Toledo Piza (1956–57). Em sua gestão são finalizados os trabalhos da Comissão do Metropolitano: o relatório final foi intitulado como “Ante-projeto de um Sistema de Transporte Rápido para São Paulo”. Prestes Maia o apresentou, em junho, na Câmara Municipal e, em agosto, no Instituto de Engenharia. Tinha a pretensão de lançá-lo para o público em novembro, porém o prefeito Toledo Piza se antecipa e, no início do mês, lança em diário oficial uma publicação abrindo concorrência para a construção imediata de uma linha de metrô, a qual a empresa vencedora deveria seguir as diretrizes estabelecidas no Ante-projeto. O ato de Toledo Piza desencadeia protestos nos meios técnicos e políticos envolvidos com os assuntos urbanísticos, retornando as discussões praticamente à estaca zero. Tendo concorrido três empresas com tecnologias distintas: os Metrô de Paris e Tóquio e o grupo teuto-sueco ALWEG, sendo a última a vencedora, o certamente levantou uma série de críticas: o prazo exíguo para apresentação das propostas, a falta de clareza nos objetivos e a divergência entre as características dos sistemas. Todos os fatores citados levantaram sérias suspeitas e explicitaram a crítica de um jogo de cartas marcadas (Lagonegro, 2003). A despeito das críticas e do não avanço da tentativa de Toledo Piza, especula-se que essa manobra teria sido uma forma de capitalizar politicamente para Adhemar de Barros a implantação do metropolitano, importante quadro político ligado a posturas populistas, pauta a qual passa a advogar.

Maior estranhamento do que a condução dos trabalhos da comissão do metropolitano restarem a cargo de Prestes Maia, serão seus resultados: a comissão indica como necessidades prévias ao metrô, a execução de algumas das avenidas projetadas, em 1930, e até então não executadas. Imperava, ainda, a mesma lógica do Plano de Avenidas: primeiro as avenidas, depois o metrô. Toledo Piza contrata, em sua gestão, a equipe da Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplica aos Complexos Sociais (SAGMACS), relevante escritório de planejamento urbano fundado sob o pensamento do dominicano francês Louis-Joseph Lebet. Fruto da contratação está uma análise acerca do projeto da comissão do metropolitano, que dentre suas conclusões consta: “que por mais cuidadosamente estudado que tenha sido, não deixará de agravar a monopolização e tornar o trânsito a pé quase impossível no centro (...)”. Apesar de sua análise contrária, no geral, ao metropolitano, a SAGMACS considerou viável a implantação da linha norte – sul constante do estudo, bem como retomou a ideia de uma linha leste – oeste nos moldes da constante no Plano de Avenidas de 1930.

No ano de 1957, Adhemar de Barros vence Prestes Maia na eleição para prefeito, por apertada margem de 51% dos votos. É justamente no período da gestão de Adhemar que o grupo ligado à Anhaia Mello, que antagonizara, por mais de três décadas, entre idas e vindas, com Prestes Maia, consegue emplacar avanços em suas pautas urbanísticas: a Lei N 5.261 e o Plano Diretor de 1957. Este Plano Diretor, elaborado com a liderança de Carlos Lodi, sob a

premissa da descentralização, trouxe uma nova concepção para o Metrô, suprimindo justamente a linha norte – sul, a mais pacífica em sua concepção, entre os diversos estudos realizados até então. Para Orsello (1983, p. 205), é difícil explicar a razão pela qual um projeto de metrô bem-feito e de fácil execução foi substituído por outro apenas um ano depois, sendo o último de péssima qualidade, com diversos erros elementares e praticamente inexecutável.

Os estudos e trabalhos ligados à comissão do metropolitano são totalmente abandonados no período. Em depoimentos do engenheiro Gomes Cardin Sangirardi, que foi funcionário do Departamento de Urbanismo na administração de Adhemar, em alinhamento com os pensamentos de Anhaia no período, a crítica à implantação do metropolitano no período dava-se em função da necessidade da adoção de legislação de controle do uso do solo antes de novos investimentos ou obras, e que o metrô provocaria excessivo congestionamento na região central, anulando suas vantagens para além de comprometer excessivamente as finanças municipais.

Nas eleições seguintes ao executivo municipal, em 1961, Prestes Maia elege-se para um mandato de quatro anos. Em sua nova gestão, abandona completamente os trabalhos que vinham sendo desenvolvidos em conjunto com a SAGMACS e o Plano Diretor, elaborados na gestão anterior. Suas intenções ao assumir a prefeitura pela última vez ficaram registradas em entrevista ao jornal Estado de São Paulo em 24/06/1962: “15.000 metros – dos 100.790 da projetada rede do metropolitano de São Paulo – pretende o prefeito Prestes Maia executar até o final de seu período governamental em 1965 com recursos próprios da prefeitura, sem qualquer empréstimo...”. E prossegue “O prefeito Prestes Maia considera que essa linha, na realidade, “custará quase nada”, ou melhor, “ficará um pouco do que a prefeitura terá de dispendar para construir a avenida 23 de Maio (ex-Itororó)”. Apesar de não ter implementado o Metrô, Prestes Maia levou a cabo diversas obras viárias em sua última gestão, como pontes e viadutos e as avenidas marginais do Tietê e do Pinheiros.

Foi apenas na gestão do prefeito José Vicente de Faria Lima (1965-1969), sucessor de Prestes Maia na chefia do executivo municipal que, em 1966, foi instituído o Grupo Executivo Metropolitano (GEM), comissão criada sob o argumento-justificativa da falência do Plano de Avenidas, enquanto solução para o fluxo de deslocamentos em São Paulo. O GEM promove uma contratação, cujo escopo envolveu a realização da primeira pesquisa de origem e destino de viagens de São Paulo, bem como a execução do projeto básico do futuro Metrô.

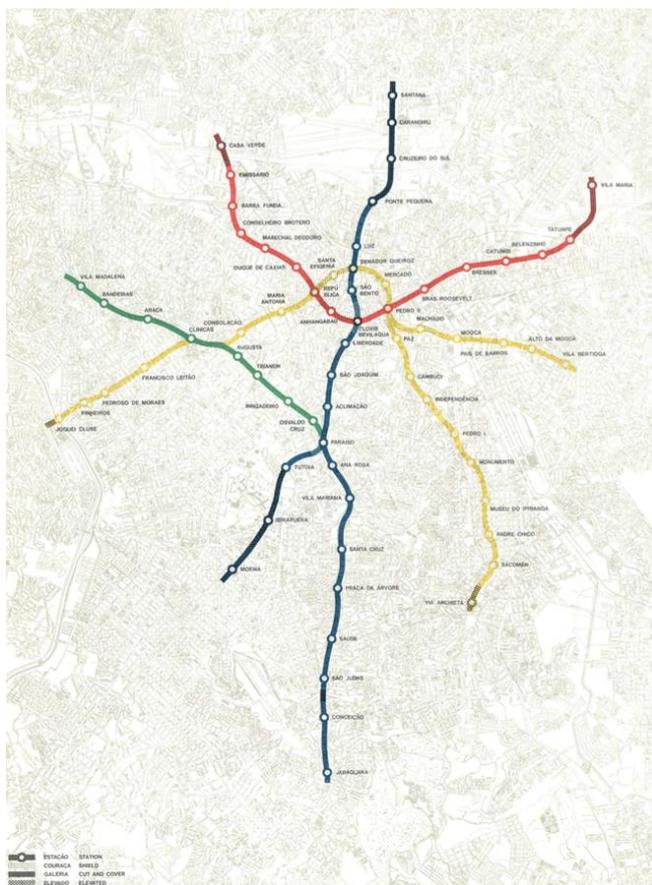


Figura 5: Rede ideal proposta para o metrô
 Fonte: São Paulo (Município), 1968. Vol II. P. 116.

Os resultados desse estudo foram publicados em documento conhecido como Relatório HMD, em 1968, ano de fundação da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Para alguns autores, o prefeito teria sido beneficiado pela reforma tributária de 1967 que foi, posteriormente, apontada inclusive pelo consórcio HMD em seus estudos, como a grande viabilizadora do empreendimento. O Metrô, enfim fundado, teria sua primeira linha (Linha 1 – Azul), de sentido norte-sul, em operação apenas no ano de 1974.

CONCLUSÕES

A partir de 1850, especialmente após o deslocamento do eixo da atividade econômica nacional, torna a aglomeração urbana de São Paulo o cenário de maior destaque da acumulação de capital do país. Durante o estágio extensivo, que perdurará até seu esgotamento, entre as décadas de 1920 e 1930, a região é foco de intenso processo de migração e de substituição da mão-de-obra, antes escravizada, por migrantes habituados às relações produtivas capitalistas.

Desse encontro, originam-se importantes traços urbanos: emerge um grande mercado consumidor; marginalizam-se enormes contingentes de ex-escravizados; dá-se um embate entre as tradicionais famílias proprietárias de terras e as atividades econômicas desenvolvidas pelos imigrantes em escala crescente. Todos esses elementos marcam importantes reflexos espaciais, diante do elevado processo de urbanização.

Ao longo do estágio extensivo, São Paulo recebe diversos investimentos de capitais estrangeiros, enquanto empreendimentos individuais, de forma a garantir sustentação a atividade exportadora. Pode-se destacar os capitais britânicos nas atividades ferroviárias, bem como a inserção da anglo-canadense Light, nos transportes de passageiros locais e na produção de eletricidade. São realizadas diversas obras de pavimentação e embelezamento públicas, com foco voltado diretamente para a atração de fazendeiros do interior para a capital. Esse movimento marca a desconcentração do triângulo histórico e a modificação dos padrões históricos de habitação.

Quando a extensão das relações produtivas passa a demonstrar esgotamento, a intensificação industrial toma cena, em escala até 1930 e em diversificação no pós-guerra. São Paulo se consolida como centro da produção industrial nacional, e um embate interno entre os proprietários de terras (grupos favoráveis e contrários a política industrial), e externo contra os imigrantes industrialistas se escancara. É neste momento que se pode observar um marcante obstáculo ao livre fluxo da acumulação na região. O conflito entre o interesse ligado à terra e a atividade exportadora, que na aglomeração urbana reflete-se na demanda pela expansão das atividades e desenvolvimento de novos eixos de expansão e valorização imobiliária, polariza com o desenvolvimento industrial autônomo que, na visão das famílias tradicionais, culminaria em um processo de “empobrecimento” dessas oligarquias. Esse evento encontra seu ápice em meados da década de 1950, na qual ocorre uma reviravolta na política industrial nacional. Desse momento em diante, há uma invasão de capitais estrangeiros que dominam o setor. Isso leva, gradualmente, a um sufocamento das indústrias de capital nacional (que será completado na abertura total do período neoliberal, em 1990), bem como molda definitivamente as políticas industriais e de infraestrutura para um modelo exportador, em analogia às atividades agrárias fundadoras da atividade econômica local.

Desde antes da virada para o Século XX, o metrô já era apontado como uma demanda necessária para a circulação em São Paulo. Essa solução estava implantada ou em planejamento em diversas aglomerações pelo mundo. Durante o estágio extensivo, os

capitais individuais estrangeiros, no Brasil, estavam voltados quase que exclusivamente para a atividade agroexportadora. Parte pequenas deles tratava de buscar auferir lucros com algumas atividades de caráter local nas aglomerações, como a Light com o sistema de bondes. Já os capitais nacionais, foram alocados para a importação de produtos importados ou na provisão de infraestruturas e reformas urbanas para aderir a um padrão europeu da metrópole, a exemplo da construção do Teatro Municipal.

Quando a acumulação passa a demandar uma intensificação, a primeira proposta concreta para estruturação dos sistemas de transporte veio, ainda, como resultante de capitais isolados. O “Plano Light”, de caráter multimodal, porém monopolista, é apresentado e objetivamente descartado, em favor de um endosso do Estado para uma estruturação urbana por meio de avenidas e desconcentração. Esse movimento guarda indícios do conflito entre a antiga e a nova forma de relacionamento do Estado com o mercado, discussão ideológica do período. A partir de 1930, o Estado impulsiona um modelo de desenvolvimento extensivo, de baixa densidade, voltado para novos empreendimentos residenciais e industriais. O espaço estava sendo ajustado para a substituição do parque industrial nacional em plataforma de exportação de produtos estrangeiros para toda a América Latina. A organização produtiva nacional voltava-se para o que historicamente acostumou-se a fazer: exportação de bens.

O esgotamento do estágio extensivo, no Brasil e em São Paulo, não engendrou o intensivo. Mas sim um claudicante processo de acumulação entravada, como definido por Deák, no qual apenas parte dos excedentes acumulados se realizaram no país, sendo a outra parcela expropriada. De tal sorte que, para a manutenção desse modelo, os entraves espaciais são parte da fórmula que mantém esse processo de acumulação tal qual sempre foi. Garantindo assim, a reprodução da sociedade de elite brasileira.

O metrô, essa importante infraestrutura urbana, não está alheio a esse processo. Enquanto a aglomeração urbana de São Paulo sofria estrangulada por extensos problemas de circulação e de poluição, sua implantação à similaridade de outras grandes aglomerações mundiais foi protelada, por diversas vezes, sob os mais diversos argumentos. Apenas em 1968, mais de 70 anos após as primeiras manifestações em favor de sua implantação, e depois que a aglomeração estava moldada e funcional para a reprodução dos processos econômicos históricos, é que a companhia sequer seria fundada.

Dessa forma, expõem-se algumas das correlações entre os planos e os estágios de desenvolvimento capitalistas no Brasil. Em especial, os entraves impostos ao livre processo de acumulação após 1920, no qual as ações de planejamento do Estado e as efetivas intervenções no espaço resultaram na reprodução de um espaço desigual, sem integração e com deficiências em infraestruturas importantes para a elevação das condições de produtividade, que em muito foram superadas em outras importantes aglomerações urbanas capitalistas. Reflexos os quais perduram até os dias atuais no espaço e na sociedade brasileira.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Aroldo. **Geografia do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
- BANDEIRA JR, Antonio, Francisco. **A indústria no Estado de São Paulo em 1901**, São Paulo: Typografia do Diario Official, 1901.
- BRESSER PEREIRA, L. C. Origens étnicas e sociais do empresariado paulista. São Paulo: revista administração de empresas, edição de junho, 1964.
- CAMPOS, Candido Malta. Antecedentes (Cap. 1). In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta. **A cidade que não pode parar**: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackenzie, 2002.
- CANABRAVA, Alice. Piffer. **O desenvolvimento da cultura do algodão na província de São Paulo (1861-1875)**. São Paulo: tese para provimento de cátedra. Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas da Universidade de São Paulo (USP), 1951.
- DEÁK, Csaba. **Revista Espaço e Debates**. Acumulação travada no Brasil e a crise dos anos 80. São Paulo; n. 32, p. 32-46, 1991.
- DEÁK, Csaba. **Em busca das categorias da produção do espaço**. São Paulo: Annablume, 2016.
- DEAN, W. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Editora Difel, 1971.
- LAGONEGRO, M. A. **Metrópole sem metrô**. São Paulo: tese, FAU-USP, 2003.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio Claro - SP: Tese (doutorado), v. 2, Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, 1968.
- LEÃO, Mário. Lopes. **O metropolitano em São Paulo**. São Paulo: 1945.
- LEME, Maria Cristina da Silva. (Re)visão do Plano de Avenidas. São Paulo: tese (doutorado). FAU-USP, 1990.
- MAMÍGONJAN, Armen. "O processo de industrialização em São Paulo". **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo: n. 50, p. 83-101, 1976.
- MORSE, Richard. M. **Formação Histórica de São Paulo**. São Paulo: Difel, 1. Ed. 1970.
- ORSELLO, M. A. **Planejamento Urbano em São Paulo (1899 - 1961)**: introdução ao estudo dos planos e realizações. São Paulo: dissertação, Fundação Getúlio Vargas (FGV), 1983.
- PRADO, JR. Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: editora brasiliense, ed. 41, 1994.

SÃO PAULO (Estado). **História & Energia 3**. O Metrô da Light. São Paulo: Departamento de patrimônio histórico, Eletropaulo, 1986.

SÃO PAULO (Estado). **Pesquisa de origem e de destino 2017 da RMSP**: relatório síntese. São Paulo: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2019.

SÃO PAULO (Município). **Ante-projeto de um sistema de trânsito rápido**. São Paulo: 1956.

SÃO PAULO (Município). Comissão do Tiete. MAIA, Francisco, Prestes. **Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo**. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930.

SÃO PAULO (Município). Grupo Executivo Metropolitano (GEM). **Relatório do consórcio Hochtief-Montrel-Deconsult (HMD)**. São Paulo: 1964.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

VILLAÇA, Flávio. **A Estrutura territorial da metrópole sul brasileira**: áreas residenciais e comerciais. São Paulo: tese (doutoramento), FAU-USP, 1978.

WILLEMS, Emilio. Brazil (Cap. 4). In: **The positive contribution by immigrants**, Paris: Unesco, p. 119-147. 1955.

ZMITROWICZ, Witold. **As obras públicas de engenharia e sua função na estruturação da cidade de São Paulo**. São Paulo: tese (doutoramento), EPUSP, 1984.