

História/Geografia

Leia os textos e veja as imagens, observando as datas e os momentos históricos a que se referem:

“Em 1872 São Paulo conseguiu tornar-se importante nó de estrada de ferro, beneficiando assim sobremaneira o seu comércio. (...) Esse ano (...) não trouxe só isso para São Paulo. A cidade foi beneficiada com iluminação a gás (...) e o tráfego de bondes a burros (...), com uma única linha do largo do Carmo à Estação da Luz. Os carros de aluguel aparecem, os esgotos começam. Chegam, mais volumosas, as levas de imigrantes. A lavoura cafeeira prospera”.

Eurípedes Simões de Paula. “Contribuição monográfica para o estudo da segunda fundação de São Paulo”, in *Revista de História*. São Paulo, n° 17, 1954, p. 170-173



“O cavalo e a carroça
Estavam atravancados no trilho
E como o motorneiro se
impacientasse
Porque levava os advogados para os
escritórios
Desatravancaram o veículo
E o animal disparou
Mas o lesto carroceiro
Trepou na boléia
E castigou o fugitivo atrelado
Com um grandioso chicote”

Oswald de Andrade. “Pobre Alimária”.
Pau-Brasil (1925). São Paulo, Globo, 1990, p. 115

“Poucas vezes na história do urbanismo terá ocorrido um fenômeno semelhante (...). Há um século [em 1880], a cidade contava com trinta mil habitantes e, a partir do momento em que a ferrovia chegou às novas terras produtoras de café, a cidade conheceu um crescimento incontrolado. Crises econômicas, revoluções, guerras, nada conseguiu inflitir a curva de crescimento da cidade. Com os imigrantes vieram novas técnicas de construir e a cidade foi reconstruída integralmente, disso resultando uma nova imagem: a metrópole do café. (...) Até a Segunda Grande Guerra a cidade conservou

sua imagem de metrópole do café. A partir de então, os grandes empreendimentos imobiliários vieram destruir, um a um, os documentos arquitetônicos da cidade. Os poderes públicos sempre ficaram para trás da iniciativa privada e um código de obras anacrônico permitiu um uso abusivo do solo”.

Benedito Lima de Toledo. *São Paulo: três cidades em um século*.
São Paulo: Duas Cidades, 1983, p. 141

“Embora os moradores e cientistas sociais ainda concebam e discutam a cidade em termos da polarização centro-periferia que dominou a expansão da cidade dos anos 1940 aos anos 1980, uma terceira forma vem se configurando desde os anos 1980 e mudando consideravelmente a cidade e sua região metropolitana (...) As transformações recentes estão gerando espaços nos quais os diferentes grupos estão muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns”.

Teresa Pires do Rio Caldeira. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: 34/Edusp, 2000, p. 211



1. Condomínio de luxo no Morumbi, ao lado da favela Paraisópolis.

Tuca Vieira. Folha Imagem, 2004. In: CAMPOS, Cândido M. e outros (orgs.). *São Paulo: metrópole em trânsito*. São Paulo: SENAC, 2004, p. 198.

2. Vista aérea do centro, década de 1950.

Anônimo. In: GERODETTI, João E. e outro. *Lembranças de São Paulo*. São Paulo: Studio Flash, 1999, p. 35.

3. Esquina da Rua Direita com Rua São Bento, década de 1920.

Anônimo. In: MUSA, João Luiz e outros. *São Paulo, anos 20: andar, vagar, perder-se*. São Paulo: Melhoramentos. 2003, p. 131.

Redija um texto dissertativo que utilize, sem reproduzir, o material apresentado nesta proposta e que apresente e analise:

- As mudanças ocorridas na cidade de São Paulo entre o final do século XIX e o início do século XX (imigração, modernização e mudanças econômicas).
- O perfil da cidade da década de 1970 em diante e as formas de segregação urbana.

Resposta

Com relação ao primeiro tópico da proposta, o candidato poderia, em sua dissertação:

a) apresentar as transformações vividas pela cidade de São Paulo durante o final do século XIX e início do XX, entre as quais se destacaram: o crescimento populacional – decorrente, em especial, do ingresso de imigrantes europeus – e a sua modernização infra-estrutural (sistema de iluminação a gás, linhas ferroviárias responsáveis pela ligação da cidade, entre outras regiões, com o porto de Santos e com a área interiorana paulista, e bondes movidos a burros).

b) analisar os principais fatores responsáveis por essas transformações, salientando, entre outros aspectos:

i) o crescimento econômico paulista, suscitado, em especial, pela expansão cafeeira e pelas atividades comerciais, bancárias, industriais e de serviços dela inicialmente decorrentes;

ii) a criação da Hospedaria dos Imigrantes, no final do século XIX, responsável pelo fortalecimento de um mercado de trabalho livre na cidade, atraindo fazendeiros interessados na contratação de mão-de-obra e propiciando, além disso, a sedentarização de parte dos imigrantes europeus;

iii) o crescimento das linhas ferroviárias estaduais e da infra-estrutura energética no entorno da capital paulista (hidroelétricas, principalmente), possibilitando, assim, certa concentração de unidades fabris na cidade, devido à disponibilidade de energia e às ligações com o mercado consumidor e com a produção de matérias-primas interioranas.

Sobre o perfil da cidade da década de 1970 em diante e as formas de segregação urbana, o aluno poderia notar os seguintes pontos:

● A partir da década de 1970 temos o recrudescimento do processo de urbanização e do fenômeno da "explosão urbana";

● Um processo acelerado e caótico, na qual a infra-estrutura cresceu numa velocidade inferior ao crescimento demográfico, levando a uma progressiva queda na qualidade de vida da população paulistana;

● Acentuado processo urbano de verticalização e periferação (expansão horizontal da cidade);

● Decadência da zona central e bairros concêntricos, que se apresenta por meio do aumento dos cortiços, degradação dos serviços urbanos e da paisagem, crescimento da informalidade e da criminalidade;

● Deslocamento do centro econômico-financeiro da zona central para a Avenida Paulista e mais recentemente, também, para a Avenida Luiz Carlos Berrini;

● Crescimento dos movimentos sociais, como os dos "sem-teto", do número de favelas e de invasões ou ocupações irregulares em terrenos públicos e/ou privados.

● Crescimento do transporte individual, priorizado em relação ao transporte público e coletivo, culminando nos freqüentes congestionamentos;

● Degradação ambiental do espaço urbano retratado pela ocupação irregular dos mananciais, pela poluição atmosférica, hídrica e visual e pelo deficiente sistema de coleta e reciclagem do lixo urbano; diminuição das áreas verdes (pequeno número de avenidas arborizadas e parques); aumento da impermeabilização do solo, com enchentes freqüentes nos meses mais chuvosos;

● A paisagem urbana como resultado da atividade antrópica expressa nas diferenças entre classes sociais. Olhando a paisagem urbana internamente, notamos vários aspectos importantes em sua configuração, tais como: a segregação espacial ("bairros nobres" e condomínios fechados junto de favelas e cortiços); predomínio do "espaço de consumo" (shopping centers) sobre os espaços públicos e coletivos de lazer (parques); entre outros exemplos;

● A cidade de São Paulo está modificando seu perfil econômico de metrópole industrial para cidade global, prestadora de serviços e centro empresarial e financeiro.