

Os caminhos do sanitarismo ao rodoviarismo nos projetos das várzeas do rio Tietê

Maiara Santana Oliveira¹, Fernanda Padovesi Fonseca²

1. Graduanda em Geografia e estudante de iniciação científica - FFLCH/USP *maiaraoliveirasantana@gmail.com

2. Pesquisadora e Professora do Departamento de Geografia - FFLCH/USP

Palavras Chave: Rio Tietê, Cartografia, Rodoviarismo.

Introdução

Esta pesquisa discute a conformação urbana atual da cidade de São Paulo a partir do estudo dos projetos propostos para o Rio Tietê: retificação do curso do rio, sanitização das várzeas, e por fim, instalação de vias marginais a partir dos anos 1940.

O recorte histórico estudado compreende o período entre o final do século XIX até os anos 30 do século XX, ano em que o Plano de Avenidas é publicado. É realizada a análise e discussão dos mapas dos diferentes projetos propostos, entre eles o de Saturnino de Brito, sanitarista responsável por projetos em cidades como Recife e Santos. A partir dessa análise busca-se refletir sobre a adoção do rodoviarismo como modelo de mobilidade na cidade de São Paulo, o que implicou na desvinculação do Tietê, e posteriormente de diversos rios da cidade, da paisagem urbana além do desaparecimento das atividades sociais, recreativas e também econômicas que historicamente os rios possuíam. A pesquisa enfoca também os discursos de urbanistas e da população além dos discursos que podem ser apreendidos do material cartográfico produzido no âmbito dos projetos.

Resultados e Discussão

Na pesquisa foram adotados procedimentos metodológicos a partir dos Geógrafos Brian Harley e Michel Lussault para a análise cartográfica dos projetos para o rio e suas várzeas. Esses autores consideram os mapas documentos tão significativos como outras fontes verbais e não verbais e propõem que sejam analisados dentro de uma perspectiva que considere os contextos, de modo a compreender a sua dimensão retórica e depreender os seus discursos. Ademais, Lussault ainda considera que a cartografia pode ser um agente ativo dentro do processo social, orientando as mudanças no espaço representado, o mapa como um “Operador Social” (LUSSAULT, 2007).

Foram avaliados os discursos dentro dos quais a produção cartográfica dos projetos para o Tietê foi estruturada. Harley (2005) propõe a realização da análise de três contextos para o processo de investigação: o contexto do cartógrafo, o contexto de outros mapas e o contexto da sociedade.

Conclusões

Assim, a cartografia dos projetos de retificação do rio e sanitização das várzeas do Tietê são representações de diferentes visões de cidade pensadas para São Paulo do século XX.

A implantação do Plano de Avenidas na cidade de São Paulo a partir dos anos 40 estabelece o carro e ônibus como principal meio de locomoção na capital. Resulta

disso, entre outras coisas, o apartamento da sociedade do uso social do rio e sua progressiva desvinculação da paisagem urbana. Até um dado momento, a população aproveitava o rio e suas várzeas. Entretanto esse uso recreativo tais como a prática de remo e natação no Tietê, além da prática do consagrado futebol de várzea não foi contemplado na maioria dos projetos, com exceção ao de Saturnino de Brito. A domesticação desse rio, finalizada há pouco mais de meio século, transformou sua fisionomia. Antes cheio de curvas, hoje o Tietê atravessa São Paulo e a região Metropolitana, espremido entre paredes de concreto.

A cartografia produzida durante os trinta primeiros anos do século XX para os projetos do rio Tietê apontam para um cenário de conflito urbanístico pelo qual passava a cidade de São Paulo e contribuem para o entendimento das mudanças efervescentes naquele período histórico. O pensamento ainda incipiente de preocupação com a cidade e do surgimento de um planejamento para o urbano, em um primeiro momento, tinham Paris como parâmetro para os projetos. Posteriormente, Chicago, cidade Estadunidense tomada por carros, avenidas, arranha-céus e outdoors, pode ser considerada como referência de cidade moderna para novos projetos. Os rios da cidade estavam presentes nos mapas produzidos até os anos 30 do século XX. O modelo rodoviarista, assimilado do modelo de mobilidade norteamericano passa a influenciar gradativamente os projetos e os rios são deixados em segundo lugar nos planos que racionalizam o espaço a partir da lógica que pensa e projeta em uma cidade prioritariamente para o automóvel particular. Dentro desse contexto, o tratamento dos rios e várzeas e sua inserção na paisagem e no cotidiano da cidade e de seus habitantes é posta em segundo plano - quando posta. O destino dos rios de São Paulo é universalmente definido: retificação e canalização, para ficarem escondidos embaixo das pistas.

Agradecimentos

Agradeço ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq.

BRITO, Saturnino R. de. **Melhoramentos do Rio Tietê em São Paulo**. São Paulo: F Briguiet: Secção de Obras D'O Estado de São Paulo, 1926.

HARLEY, John Brian. “Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas”. In: **La Nueva Naturaleza de los mapas**: Ensayos sobre la historia de la cartografía. México: Fondo de Cultura Económica, 2005. P. 59-78.

HARLEY, John Brian. “Mapas, saber e poder”, **Confins** [Online], 5 | 2009, posto online no dia 24 Abril 2009, consultado em 24 Fevereiro 2016. URL: <http://confins.revues.org/5724> ; DOI : 10.4000/confins.5724

LUSSAULT, Michel. **L’Homme Spatial**. La construction sociale de l'espace humain. Paris: Édition du Seuil, 2007.

MAIA, Francisco Prestes. **Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930.