

6.4.10) Patrimônio Histórico, Arqueológico e Cultural

O desenvolvimento do presente estudo, nas áreas de influência do empreendimento, visou o reconhecimento do potencial para ocorrência de vestígios e bens materiais de interesse que pudessem vir a ser caracterizados como inerentes ao patrimônio cultural arqueológico brasileiro e que, também, pudessem vir a sofrer quaisquer impactos durante as etapas de obras para a implantação ou operação do empreendimento em tela.

Assim, tendo em vista tratar de pesquisa voltada ao licenciamento ambiental (LP) de empreendimento modificador do meio físico, os estudos ora realizados nas áreas de influência do empreendimento tiveram por objetivo geral diagnosticar o potencial para a ocorrência de vestígios de interesse nessas áreas, a fim de, dar embasamento para a proposição, caso tenham sido identificados bens de interesse, da adoção de medidas de proteção física e / ou de resgate científico arqueológico, ocorrendo aos possíveis impactos que esses possam vir a sofrer em função do desenvolvimento das obras necessárias à implantação da obra de infraestrutura projetada, e assim, acrescer novas informações de relevante importância arqueológica ao contexto regional conhecido e à memória nacional.

De forma análoga, os objetivos específicos do estudo em tela podem assim ser sintetizados:

- ✓ Localizar e caracterizar bens de interesse ao Patrimônio Cultural Nacional (sítios históricos, sítios arqueológicos) que pudessem vir existir nas áreas de influência do empreendimento;
- ✓ Prevenir a destruição e / ou a descaracterização desses bens culturais em decorrência das atividades necessárias à implantação do empreendimento;
- ✓ Elaborar planos de mitigação de impactos, a fim de resgatar informações a respeito dos bens ameaçados, de modo a que eles possam ser ambiental, histórica e culturalmente contextualizados e incorporados à Memória Nacional.

Para o estudo das áreas de influência do empreendimento sobre o patrimônio cultural arqueológico, devem-se considerar os modos de inserção desse recurso não somente no meio físico, mas também no seu contexto sociocultural, pois, no que diz respeito aos bens materiais de interesse, estes geralmente estão inseridos em um ambiente natural (o solo), cujas características morfológicas, topográficas e pedogenéticas podem influenciar na sua conservação, de forma que, essas características, juntamente com os fatores de transformação antropogênica, são fundamentais para que se possa compreender o sítio arqueológico, seu grau de preservação e associá-lo ao histórico da ocupação humana da área de estudo.

O patrimônio arqueológico e histórico-cultural¹ de uma região é constituído pelos vestígios materiais remanescentes, representativos dos processos culturais que nela se sucederam em períodos pré-históricos e históricos, podendo apresentar, portanto, uma ampla abrangência temporal, tornando-se necessário para caracterizá-lo:

¹ Entende-se aqui o patrimônio arqueológico e histórico-cultural como "(...) os aspectos físicos, naturais e artificiais, associados às atividades humanas, incluindo sítios, estruturas e objetos possuindo significância, individualmente ou em grupo, em história, arquitetura, arqueologia ou desenvolvimento (cultural) humano." (FOWLER, 1982 apud CALDARELLI, 1999:347).

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 545
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

- ✓ A identificação dos vestígios materiais associados aos antigos assentamentos das populações que ocuparam a região em que se insere a área de estudo, em tempos anteriores e posteriores à colonização europeia;
- ✓ A caracterização do potencial informativo e de preservação desses vestígios, avaliando sua importância científica e patrimonial (aspectos públicos, históricos, culturais, etc.);
- ✓ A estimativa do potencial apresentado pela área para preservação de bens de interesse arqueológico e histórico-cultural e a avaliação das fragilidades a que esse patrimônio está sendo submetido, seja por fatores de origem natural ou humana.

O potencial arqueológico de uma área, ou seja, a probabilidade de ocorrência de vestígios culturais materiais que apresentem significância arqueoinformativa, é indicado e varia de acordo com os contextos histórico e ambiental apresentados, sendo referenciados pelos diferentes padrões pretéritos de assentamento humano e de uso do solo conhecidos.

Assim, a natureza dos bens arqueológicos, componentes do patrimônio cultural da Nação, indica que os mesmos sejam avaliados, nos estudos ambientais, como componentes do meio antrópico. No entanto, as áreas de influência para essa disciplina devem ser associadas àquelas definidas para o meio físico, uma vez que os registros dos vestígios materiais das atividades ou dos usos passados de um determinado local são normalmente encontrados preservados no solo, esse, por sua vez, entendido como a matriz de sustentação dos recursos arqueológicos.

Com base nas assertivas anteriormente mencionadas, a definição das áreas de influência do empreendimento, então, no que diz respeito à caracterização do patrimônio cultural arqueológico, foi baseada nos critérios referenciados para o meio físico, da mesma forma como sugerido pelas orientações contidas na publicação da Superintendência Regional do IPHAN em São Paulo – IPHAN/SP “*Normas e Gerenciamento do Patrimônio Arqueológico*” (Bastos & TEIXEIRA, 2005).

6.4.10.1) Área de Influência Indireta – All

Os procedimentos de pesquisa empregados no presente diagnóstico seguiram as orientações e diretrizes do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, definidos pela Portaria nº. 230/2002, que delibera sobre os procedimentos necessários à compatibilização de licenças ambientais com estudos preventivos de arqueologia (Bastos & Teixeira, 2005).

Dessa forma, o enfoque metodológico adotado para o estudo das interações entre meio ambiente e potencial arqueológico apresenta vínculos com pressupostos da Arqueologia Contextual (*Contextual Archaeology*) que, conforme Waters (1992) está relacionada a uma abordagem sistêmica na qual a recuperação de componentes contextuais do ecossistema humano (flora, fauna, clima, paisagem e cultura humana) é usada para a interpretação de aspectos de estabilidade e mudança cultural.

Assim, a suposição da grande influência do meio natural para o assentamento e atividades de populações pré-históricas e históricas, é suportada por dados empíricos etnográficos, arqueológicos e estudos teóricos (Kipnis, 1997). O clima, a geologia, a geomorfologia, o suporte biótico em termos faunísticos e florísticos, as características atuais e pretéritas de cobertura e uso do solo, fornecem os elementos essenciais a essa avaliação.

Sob a perspectiva Geoarqueológica (Waters, 1992; Waters & Kuehn, 1996), torna-se possível a determinação de variáveis ambientais com maior potencial para a ocorrência de sítios

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 546
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

arqueológicos. Essas variáveis, em geral, estão baseadas na concepção da existência de determinados padrões recorrentes de ocupação / atividade humana, a partir de certas estratégias econômico-sociais ligadas à captação, produção, distribuição, consumo e manejo de recursos naturais em uma dada área.

A abordagem ambiental ou geoarqueológica, através da avaliação do entorno físico dos vestígios ou sítios arqueológicos, procura estabelecer parâmetros para a interpretação dos processos de formação, preservação ou destruição dos vestígios arqueológicos, considerando ainda, as possíveis transformações climáticas e paleogeográficas ocorridas no passado. Por outro lado, a caracterização da estrutura, da dinâmica e da evolução da paisagem permite prever “controles geoarqueológicos”, indicando áreas capazes de preservar ou condicionar aspectos de formação e preservação de sítios (Brochier, 2004).

Assim sendo, o estudo dos elementos naturais em análise arqueológica constitui importante ferramenta preditiva para o diagnóstico de áreas quanto ao potencial de ocorrência de sítios e na pesquisa sobre a influência dos aspectos ambientais nos padrões de ocupação e das atividades de grupos humanos pretéritos.

No entanto, as premissas teóricas e metodológicas para uma abordagem de sítios inseridos eminentemente em meio urbano são discussões contemporâneas, pois, como revela Juliani (1997),

“a preocupação com os recursos arqueológicos urbanos é recente, já que as complexidades estruturais das áreas urbanas levaram por muito tempo os arqueólogos a descrerem das possibilidades de preservação desses recursos nos solos urbanos”.

Dessa forma, estudos do início da década de 80 levam ao surgimento do conceito de *Arqueologia Urbana* (Salwen, 1973, Cressey & Stephens, 1982; Staski, 1982) e a cidade passa a ser compreendida como um sistema unificado e significativo de recursos materiais, bem preservados no registro arqueológico, embora de difícil leitura, devido à grande impermeabilização do solo urbano (Juliani, 1996).

Segundo Staski (1987), uma primeira diferença da Arqueologia Urbana em relação às demais “Arqueologias”, é que essa é um fato apriorístico da pesquisa, ou seja, baseia-se em princípios anteriores à experiência, é sabido que vai se achar algum vestígio de interesse arqueológico, mas, só não se sabe quando.

O fato de alguns dos vestígios encontrados em sítios arqueológicos urbano serem cronologicamente recentes, ao contrário do que possam pensar os que vinculam a arqueologia apenas ao passado antigo, não tiram o interesse do estudo arqueológico dos testemunhos materiais históricos inseridos no solo urbano, pois todo vestígio antigo foi um dia recente e, exatamente por isso, a arqueologia, hoje em dia, tem como uma de suas mais novas linhas de pesquisa, o denominado “passado recente”.

Nessa mesma linha, diz Olivier (2000) que a especificidade de uma arqueologia interessada em vestígios ainda muito próximos de nós é exatamente a relação de proximidade existente entre os lugares, os objetos, os modos de vida ou as práticas que continuam a ser as nossas e que alimentam nossa identidade coletiva.

Esse mesmo autor menciona que a posição da Convenção Européia para a Proteção do Patrimônio Arqueológico, quando questionada sobre se os restos materiais do passado recente podem ser considerados vestígios arqueológicos, fora a de que todo vestígio enterrado ou submerso que tenha potencial informativo sobre a história da humanidade e de sua relação com

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 547
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

o ambiente natural pode ser considerado de pleno direito como um elemento do patrimônio arqueológico, qualquer que seja sua situação cronológica (Olivier, 2000).

Destarte, os estudos realizados nas áreas de influência do empreendimento, cujo objetivo foi o de avaliar o potencial de ocorrência de vestígios de interesse arqueológico nas mesmas, consideraram os seguintes tópicos:

- Contextualização arqueológica: que consiste no levantamento secundário de dados arqueológicos, tais como: ciência do histórico das pesquisas anteriores; verificação da existência de sítios registrados; obtenção e análise de sínteses regionais; reconhecimento de coleções existentes em instituições museológicas; busca por informações orais; reconhecimento das características dos indícios e das estruturas correlatas; etc.; apontando os locais de ocorrência já registrados e avaliando o potencial arqueológico da área como um todo;
- Contextualização etno-histórica: na tentativa de impetração de uma visão regional e local dos aspectos e informações históricas e étnicas existentes, a fim de estabelecer uma relação preditiva que possa avaliar o potencial da área para a presença de indícios de ocupações e / ou atividades humanas pretéritas na área de interesse;
- Características ambientais de relevância arqueológica: através da constituição de variáveis ambientais consideradas favoráveis à ocupação humana no passado, levando-se em conta o suporte de áreas para a captação de recursos e matérias primas, assentamento e subsistência de populações, características topomorfológicas, suporte biótico, etc.;
- Levantamento arqueológico da área de estudo: refere-se à avaliação e prognóstico de impactos da ADA através do desenvolvimento das atividades do caminhamento arqueológico extensivo, sem a intervenção de subsuperfície, além da busca de informações orais pertinentes, visando a identificação de possíveis vestígios arqueológicos existentes que porventura possam ter sido ou venham a ser impactados pelas ações necessárias à implantação do empreendimento.

Todavia, se por um lado, os dados secundários se basearam em informações constantes na bibliografia especializada, tais como, histórico das pesquisas publicadas, registro de bens de interesse, sínteses regionais, coleções existentes em instituições museológicas, além de informações orais, observações das características dos indícios e estruturas de interesse, etc., e serviram para se construir um quadro regional de referência para a contextualização dos bens que fazem referência ao Patrimônio Cultural. Por outro, os dados primários, obtidos através das investigações em campo, fundamentaram-se no levantamento de informações orais e caminhamentos extensivos (sem a intervenção de subsuperfície), substanciados por uma abordagem metodológica oportunística, conforme critérios explícitos de visibilidade e de acessibilidade do terreno (Brochier, *op. cit.*).

Desta forma, a verificação da incidência de vestígios arqueológicos, *in situ*, baseou-se na tentativa de observação de superfícies expostas e leitura estratigráfica em feições erodidas do terreno, abordando-se as áreas com superfície desnuda, tais como: caminhos, perfis, voçorocas, setores de valas ou de retiradas de terra, etc., analisando as características geoambientais da área que poderiam apresentar condições favoráveis à ocupação humana pretérita (Kashimoto, 1997; Kipnis, 1997).

Na prática, os procedimentos para a elaboração da presente avaliação não interventiva do diagnóstico arqueológico foram desenvolvidos a partir dos três eixos básicos de investigação:

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 548
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

- (i) No levantamento sistemático da bibliografia especializada disponível: através de consulta à bibliografia relacionada a etno-história, história e arqueologia regional, além de pesquisas junto ao Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos do IPHAN, para obtenção de informações a cerca de possíveis sítios arqueológicos registrados nas áreas de influência do empreendimento;
- (ii) Na realização de investigações de campo: através do reconhecimento da área com utilização de material cartográfico e obtenção de pontos notáveis, com auxílio de aparelho GPS, a fim de referenciar a área estudada; vistoria arqueológica na área de influência direta do empreendimento, com caminhamento extensivo e observações oportunísticas naquelas áreas onde foi possível a visualização da superfície do terreno; busca de informações orais junto a moradores e frequentadores da região, com objetivo de se obter informações sobre a existência de vestígios de interesse arqueológico nas áreas de influência do empreendimento.
- (iii) Na síntese, análise e diagnóstico crítico das informações obtidas, a partir dos itens anteriormente expostos, através da elaboração do próprio relatório técnico.

⇒ **O Contexto Arqueológico Conhecido**

Para a análise dos contextos de ocupação humana no município de São Paulo, há que se considerar a Quadro 6.4.10.1-1, a seguir, que sintetiza o conhecimento arqueológico produzido até hoje e destaca as principais características tipológicas das sociedades que em diversos momentos da história interagiram no espaço e nas paisagens próximas ao empreendimento.

Quadro 6.4.10.1-1:
Sítios localizados na AII da Linha Ouro:

AII	NOME DO SÍTIO	TIPOLOGIA	FONTE
São Paulo	Anália Franco/ Capão	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Beco do Pinto	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Capela de São Miguel	Colonial / Histórico	Juliani et alli., 2007.
	Casa do Tatuapé	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Casa 1 – Pátio do Colégio	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Casa de Ferroviário	Histórico	A Lasca Arqueologia / CPTM, 2008.
	Fábrica Petibon	Histórico	Zanettini, com. pes.
	Jaraguá I	Pré-colonial cerâmico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Jaraguá II	Pré-colonial lítico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Mineração Jaraguá	Histórico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Morrinhos	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
	Morumbi	Pré-colonial lítico	De Blasis & Robrahn-González, 2002.
	Olaria II	Pré-colonial cerâmico	Robrahn-González & Zanettini, 2003.
	Parque da Luz	Histórico	DPH / SCMSP.
	Sítio Mirim	Histórico	CNSA / IPHAN, 2010.
Sítio São Miguel 1	Colonial / Histórico	A Lasca Arqueologia / CPTM, 2008.	

A despeito de existirem informações acerca de uma ponta de flecha de pedra lascada encontrada no bairro da Luz, o primeiro sítio pré-colonial reconhecido para a região foi o Sítio Lítico de Morumbi, localizado em 1967 no bairro do mesmo nome, município de São Paulo. Tratava-se de um sítio-oficina de extração de matéria prima para artefatos líticos lascados associados a populações de caçador-coletores (Juliani, 1996). Estes são os vestígios mais antigos da atual região metropolitana de São Paulo, remanescentes de cerca de 7.000 anos atrás, e associados a grupos detentores de uma indústria lítica que incluía, entre outros artefatos, as pontas de projétil.

Contudo, em 2006, durante a construção de um condomínio de alto padrão, boa parte do sítio arqueológico foi destruída durante as obras, já que sua divulgação ocorreu quando esta já estava muito avançada. O salvamento arqueológico se deu em uma pequena área que ainda não havia sido atingida pela obra. O material coletado foi exposto na mostra “Escavando o Passado” no Centro de Arqueologia de São Paulo, no Sítio Morrinhos em 2009.

O local é considerado como uma “oficina”, local onde se fazia a extração de sílex, um tipo de pedra muito utilizada pelos indígenas na fabricação de ferramentas, como facas, raspadores e pontas de flecha, que poderiam ter servido as diversas populações da região. Muitos grupos indígenas teriam visitado a região do Sítio Lítico do Morumbi, sem obrigatoriamente significar que ali era o local de moradia de tais indígenas, e nem que ali se realizava a finalização do processo de confecção das ferramentas.

No município de São Paulo, já foram pesquisados alguns sítios de ocupação colonial, tanto rural (Sítios Mirim, Morrinhos, Casa do Tatuapé, Casa do Grito e Casa do Itaim Bibi), como urbana (Casa da Marquesa e Casa nº. 1) (*op. cit.*, 1996). Os vasilhames cerâmicos resgatados nesses sítios apresentam uma diversidade de estilos decorativos comuns aos sítios históricos coloniais conhecidos no Brasil inteiro. Podem ser citados o inciso, o inciso em barra, o escovado e o pintado, sendo comum nessa cerâmica a presença de apêndices.

No centro histórico de São Paulo foram também pesquisadas áreas de descarte (antigos lixões) relacionadas ao século XIX. O monitoramento arqueológico das obras de revitalização do Vale do Anhangabaú, no início da década de 1990, e posteriormente da avenida Senador Queiroz, possibilitou o resgate de quantidades consideráveis de materiais associados a tralhas domésticas, notadamente louças europeias além de garrafas e frascos de vidro utilizados para o armazenamento e comercialização de bebidas e medicamentos.

No início da colonização, no povoado de Santo André, vivia João Ramalho, genro do cacique Tibiriçá, que dispunha de numerosos aliados indígenas e dominava larga extensão dos campos de Piratininga. Juntamente com seus sócios, dedicava-se ao apresamento e comércio de escravos indígenas, negociados e exportados no litoral (Silva, 1955). Pouco depois, os jesuítas fundaram nos campos de Piratininga o Colégio de São Paulo, núcleo em torno do qual se instalou o vilarejo que logo iria sobrepuser ao de Santo André, que acabou sendo desativado, tendo seus moradores sido transferidos para São Paulo de Piratininga, aonde iriam então se concentrar os povoadores do planalto.

O desenvolvimento da colonização europeia afetou os contatos amigáveis estabelecidos entre portugueses e indígenas tupi no início do século XVI, em decorrência do apresamento para uso como mão de obra escrava e da prática de confiná-los em aldeamentos, nos quais podiam ser contratados como servos. Isto provocou a fuga em massa dos tupis, que se dirigiram para o alto Tietê e para o alto Paraíba.

Uma amostra do valor científico para o conhecimento dos modos de vida e das soluções culturais resultantes do contato entre o catequizador e o indígena no contexto dos aldeamentos

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 550
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Paulistas pode ser observada nos estudos desenvolvidos por Juliani *et al* (2007) no Sítio Arqueológico do Aldeamento de São Miguel Paulista, notadamente na qualidade da cerâmica utilitária ali produzida.



Figura 6.4.10.1-1: Capela de São Miguel, construção colonial jesuítica de 1622, implantado em patamar de média vertente da margem esquerda do rio Tietê.

Recentemente, novas informações reforçam o conhecimento a respeito do contexto da ocupação humana no município de São Paulo com os achados de vestígios materiais referentes aos séculos XVII ao XIX no bairro de São Miguel Paulista, zona leste paulistana. O desenvolvimento de uma campanha de salvamento arqueológico no Sítio São Miguel Paulista 1 (A Lasca Arqueologia / CPTM, 2008) pela equipe da A Lasca Arqueologia concluiu, através da ocorrência de artefatos de cerâmica e louças semelhantes àqueles verificados no contexto de ocupação do Sítio Capela de São Miguel, que o local de deposição primária desses materiais devia estar situado no entorno da Capela, localizada a cerca de uma centena de metros em posição mais elevada em relação ao sítio estudado, mas que as sucessivas obras de readequação viária e revitalização da praça Aleixo Monteiro Mafra poderiam ter gerado parte dos vestígios encontrados no Sítio São Miguel Paulista 1.



Figura 6.4.10.1-2: Exemplos de fragmentos de vasilhas cerâmicas do acervo do sítio São Miguel Paulista 1 – Extraído de A LASCA ARQUEOLOGIA / CPTM (2008).

No mesmo relatório técnico, apesar de apresentar uma cronologia bem mais recente, porém não menos importante, datada a partir das décadas de 1920 a 1930, também são referidos o resgate dos vestígios que compõem o Sítio Casa de Ferroviário, cujos restos materiais contam parte da história da introdução da ferrovia no território paulista.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 551
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

⇒ **O Contexto Etno-Histórico**

Segundo as fontes disponíveis, quando da chegada dos primeiros portugueses ao território paulista, a região se encontrava ocupada por índios originários de diversas nações, divididos, segundo os colonizadores seiscentistas, em duas grandes nacionalidades: os tupi e os tapuia (tronco linguístico Macro-Jê). De certo modo, esse conjunto de dados pode ser relacionado às evidências arqueológicas já registradas, tendo sido encontrados sítios arqueológicos pré-históricos que foram associados à Tradição Una (provável correlação com os Jê) e à Tradição Tupiguarani (grupo linguístico Tupi-Guarani).

Segundo Nimuendaju (1981), a região do estado de São Paulo no período colonial era ocupada por índios das famílias Jê e Tupi-Guarani representadas pelos grupos predominantes, Kayapó e Guarani, respectivamente.

Se os tupi são associados aqueles que falavam a língua geral (Sampaio, 1911), conhecida ao longo da costa, de norte a sul, os tapuia eram os que não compreendiam ou não falavam essa língua. Segundo Monteiro (1984), na atual região metropolitana de São Paulo estavam localizados, sobretudo, os indígenas de fala tupi: os chamados Tupiniquim.

Em termos de classificação linguística e etnográfica, os Guaianá foram por vezes identificados com os Tupiniquim e, por outras, considerados como tribo de classificação étnica e linguística não Tupi (prováveis ancestrais dos Kaingáng, de família linguística Jê).

Os Guaianá foram descritos como:

“[...] gente de pouco trabalho, muito molar, não usam entre si lavoura, vivem de caça que matam e peixe que tomam nos rios, e das frutas silvestres que o mato dá: são grandes flecheiros e inimigos de carne humana.” (Monteiro, 1984)

Os Tupiniquim, contrariamente, “entrosavam-se as atividades da caça e pesca com as da lavoura, esta realizada com recursos bastante rudimentares e segundo o sistema da coivara” (Schaden, 1954). Eram guerreiros, sendo a cultura tupi associada à caça de inimigos para o sacrifício ritual e o consumo antropofágico.

Outras diferenças marcantes são assinaladas, no que se refere à cultura material. Os Tupi dormiam em redes e os Guayaná sobre esteiras no chão. Também o enterramento dos mortos em igaçabas de cerâmica, dispostas próximas às cabanas ou em seu interior, distinguia os Tupi de seus vizinhos. Suas vasilhas de cerâmica eram confeccionadas pela técnica do acordelamento, apresentando-se simples ou decoradas com motivos pintados, digitais, ungueais, impressos, estriados, roletados, nodulados ou incisos. As formas e tamanho das vasilhas variavam de acordo com suas funções.

Ainda em relação à constante presença dos indígenas Tupi-Guarani e outras tribos na região, é uma importante referência o fato de que, na Capitania de São Vicente e no local onde foi fundada a vila de São Paulo, no século XVI, terem sido registradas diferentes formas de organização social e territorial. No caso dos Tupiniquim e dos Guayaná, estes ficaram conhecidos como “habitantes das serras” e seriam nômades e aqueles, sedentários, teriam como sustento a caça e a coleta (Monteiro, *op.cit.*).

Hoje, parece haver consenso em torno do fato de que o território compreendido pela maior parte da atual região metropolitana de São Paulo era ocupado efetivamente por tribos Tupiniquim, estando os Guaianá localizados mais a nordeste e os Maromimi ou Guarulhos nos contrafortes da Mantiqueira.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 552
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

No período colonial, a distribuição desses grupos foi profundamente modificada, tanto pelo extermínio dos índios quanto pelos deslocamentos forçados a partir dos avanços dos portugueses para o interior.

Freitas (1911) cita que o arranjo da distribuição espacial indígena acima descrita, encontrada pelos portugueses que chegaram às terras paulistas no início do século XVI, devia ser relativamente recente, conforme se depreende de um documento manuscrito encontrado na biblioteca de Évora, de autoria atribuída ao Padre José de Anchieta, no qual se menciona terem os tupi se assenhoreado dos campos de Piratininga depois de bater e repelir para o interior os Guaianá.

De qualquer modo,

“[...] convivendo, guerreando ou evitando-se no início do século XVI, estes antigos habitantes da região paulista acabaram compartilhando uma experiência em comum: o trágico encontro com a civilização europeia. Cada grupo reagiu de maneira distinta, alguns se defendendo, outros se entregando, mas o resultado em longo prazo não variou. De todos esses povos, restam hoje apenas vestígios toponímicos.” (Monteiro, op.cit.).

Segundo Petrone (1964), a ocupação do Planalto Paulistano, no século XVI, pelos colonizadores, foi definida pelas condições já aproveitadas pelo povoamento indígena da região sudeste do Brasil, para o qual esta área exercia função de centro demográfico:

“A utilização da baixada litorânea e das terras do planalto pelo ameríndio e a definição de vias de circulação entre essas duas áreas, implicaram em um longo processo, que levou a uma determinada organização do espaço. Os primeiros colonos europeus, por sua vez, já não encontraram quadros naturais intactos, mas parcialmente modificados, aos quais reagiram com novos processos, aproveitando, entretanto, a experiência ameríndia”.

Corroboram com essa colocação relatos de jesuítas que afirmam que, quando aqui chegaram, encontraram muitas aldeias indígenas assentadas em patamares próximos aos grandes eixos fluviais. Estes eixos representavam, além da possibilidade da pesca, as principais vias de circulação, também utilizadas pelos primeiros colonizadores que, vindos do litoral, visavam alcançar o local escolhido para implantação da Vila de São Paulo.

O desenvolvimento da colonização européia afeta os contatos amigáveis estabelecidos entre portugueses e indígenas tupi no início do século XVI, em decorrência do apresamento para uso como mão de obra escrava e da prática de confiná-los em aldeamentos, nos quais podiam ser contratados como servos. Isto provocou a fuga em massa dos tupi, que se dirigiram do litoral para o alto Tietê e para o alto Paraíba.

O local escolhido pela Companhia de Jesus no planalto paulistano para a instalação do Colégio e da Igreja do Senhor do Bom Jesus, em 1554, visando a catequização indígena, foi um sítio na colina localizada na confluência do rio Tamanduateí com o ribeirão Anhangabaú (Almeida, s/d), onde se situava: “[...] o principal assentamento tupiniquim na época da chegada dos europeus [...] do chefe Tibiriçá, certamente o mais influente líder indígena da região” (Monteiro, 1994).

Conforme Almeida (s/d), São Paulo de Piratininga foi o quarto povoamento instalado na Capitania de São Vicente. Os primeiros foram as Vilas de São Vicente (1532) e Santos (1539),

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 553
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

no litoral. O terceiro, o arraial de João Ramalho, Santo André da Borda do Campo (1553), caracterizou-se como importante ponto de apoio à conquista do planalto (Simões Jr., 2005).

No início da colonização, no povoado de Santo André, vivia João Ramalho, genro do cacique Tibiriçá, que dispunha de numerosos aliados indígenas e dominava larga extensão dos campos de Piratininga. Juntamente com seus sócios, dedicava-se ao apresamento e comércio de escravos indígenas, negociados e exportados no litoral (Silva, 1955).

Pouco depois, os jesuítas fundam, nos campos de Piratininga, o Colégio de São Paulo, núcleo em torno do qual se instala o vilarejo, que logo iria superar ao de Santo André, o qual acabou sendo desativado e tendo seus moradores transferidos para São Paulo de Piratininga, aonde se concentraram os povoadores do planalto.

As cartas deixadas pelos jesuítas informam que eles foram convidados pelos indígenas a se estabelecerem junto à sua aldeia (Rocha F^o, 1992). Nos dizeres desse autor:

“[...] havia um interesse econômico por parte dos índios, pois eles sabiam que os jesuítas lhes forneceriam as ferramentas de que eles precisavam para trabalhar a terra e produzir seus artefatos [...]”.

Segundo Monteiro (1994), duas outras aldeias se destacam nos relatos da época, ambas chefiadas por irmãos de Tibiriçá: a de Jerubatuba, chefiada por Caiubi, localizada cerca de doze quilômetros ao sul de Inhapuambuçu, nas proximidades do futuro bairro de Santo Amaro, e a de Uruaí, chefiada por Piquerobi, situada seis quilômetros ao leste de Inhapuambuçu, a qual se tornou, mais tarde, a base do aldeamento jesuítico de São Miguel.

Para Ellis (1989), o povoamento do território paulista pelos portugueses consolidou-se, efetivamente, durante o século XVIII e o conhecimento do chamado “sertão”, teria início a partir das incursões realizadas desde o século XVI. Essas investidas possibilitaram a abertura do interior da Colônia através de três importantes caminhos, cujo centro de conversão era a Vila de São Paulo de Piratininga, a área de interesse para o presente estudo.

Os primeiros colonos na região ocuparam-se, portanto, de uma importante atividade econômica: a escravidão indígena. A sua verdadeira importância comercial residiria no uso desses braços para o trabalho nas fazendas locais. Conforme explica Monteiro, 1994:

“[...] a principal função das expedições residia na reprodução física da força de trabalho, e não conforme se coloca na historiografia convencional, no abastecimento dos engenhos do litoral, embora alguns cativos tenham realmente sido entregues aos senhores de engenho. Portanto, ao contrário de outros sistemas de apresamento e fornecimento de mão de obra — onde o tráfico africano é o exemplo mais notável —, os paulistas não exerceram o papel de intermediários no comércio de cativos, sendo antes tanto fornecedores como consumidores da mão de obra que este sistema integrado produzia.”

A atividade bandeirista de apresamento foi extremamente favorecida pelo fato de a Vila de São Paulo de Piratininga se encontrar em posição geográfica extraordinariamente vantajosa, favorecida, segundo Prado Jr. (1998), por um relevo suave e vales largos que procuram o interior do país, além de a região contar com os caminhos indígenas, que, segundo Marcílio (1973), além de partir em todas as direções, indicavam o meio de transpor os obstáculos topográficos.

Também os rios eram importantes estradas nessa época. Segundo Sampaio (1978),

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 554
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

“Descendo o rio para baixo de S. Paulo, tocava-se primeiro no sítio de Nossa Senhora da Esperança com um aldeamento fundado por Manoel Preto, e que veio a ser depois a capela e povoação de Nossa Senhora da Expectação do Ó; deixava-se pouco mais abaixo, à esquerda, o sítio de Emboaçava, de Afonso Sardinha, e podia-se ir até as primeiras lavouras de Parnaíba se não preferisse desembarcar no porto de Carapicuíba, ou entrar pelo Geribatiba para ir visitar Pinheiros e mais além Ibirapuera no mesmo sítio em que ora está Santo Amaro”.

O primeiro marco importante da região é conhecido como “ciclo do açúcar paulista”, que vai do século XVIII até a primeira metade do século XIX. O aumento da demanda por açúcar na Europa e a desorganização da produção nas colônias francesas na última metade do século XVIII criaram condições externas favoráveis para a exportação. No início do século XIX, a exportação de açúcar já era a atividade mais importante da economia paulista.

A exploração açucareira promoveu o povoamento da região, a criação e o crescimento dos núcleos urbanos, além de concorrer para a diversificação do sistema viário.

Essa atividade lançou as bases de uma estrutura agrária que viria a sustentar por um longo período a produção de café. O auge da produção de açúcar na província de São Paulo ocorreu por volta de 1850; a partir daí, a produção e a exportação de café tomariam o lugar do açúcar como principal atividade econômica (Carmo, 2001).

Durante a primeira metade do século XIX, a lavoura cafeeira foi sustentada pela mão de obra escrava. Com a pressão inglesa e a segunda Revolução Industrial², entretanto, não cabia mais na economia mundial uma produção baseada em relações escravistas. Neste sentido, as leis de proibições do tráfico negreiro e as pressões internas e externas ocasionaram uma ruptura no sistema político e econômico do país. Em 1888, foi abolido o trabalho escravo e um ano depois seria proclamada a República no Brasil.

A produção de café sofreria outra influência, adaptando-se a nova realidade com a contratação de imigrantes. O grande obstáculo da produção cafeeira, entretanto, era seu transporte para os portos de exportação. A saída encontrada pelo governo e investidores foi a ampliação das vias de acesso entre o interior e o litoral, através da criação de uma malha ferroviária. A proliferação dos trilhos foi altamente significativa no período.

Muitas das fábricas que surgiram em São Paulo no final do século XIX esboçaram a formação de alguns bairros fabris, como é o caso da Vila Prudente que de local deserto, embora de ocupação antiga, foi transformado pelos irmãos Falchi em vila fabril, com comércio desenvolvido, fábricas, escolas e residências (Bruno, 1984).

Nas palavras de Washington Luís³ (*in* Azevedo, 1945), até o primeiro quartel do século XVIII, a cidade de São Paulo, “ocupava a área contida pelo colégio dos Jesuítas, pelos convento de São Bento, São Francisco e Carmo; além dessa área, as casas iam rareando, já apareciam as chácaras, os sítios, as fazendas”.

² Algumas correntes historiográficas denominaram como primeira Revolução Industrial as mudanças ocorridas na produção inglesa em 1750 e o surgimento da mentalidade capitalista. A Segunda Revolução Industrial em 1850 corresponderia à fase de consolidação do capitalismo e o aumento da utilização de máquinas na produção.

³ Capitania de São Paulo. 2ª edição, Cia Editora Nacional, 1938, p.25-26.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 555
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Essa situação perdura até o último quartel daquele século, quando ocorre o desenvolvimento econômico do planalto paulista em decorrência da expansão do café, da multiplicação das vias férreas e da entrada do imigrante europeu, sobretudo o italiano (o recenseamento de 1890 demonstra a duplicação da população em vinte anos). A cidade passa a se expandir e, para leste, surgem os bairros do Pari, Brás e Mooca. O bairro da Penha, antes isolado, passa a ser considerado subúrbio da capital paulista, para, nas primeiras décadas do século XX, ganhar *status* de bairro periférico (Azevedo, *op. cit.*).

Nesse período, a expansão cafeeira se deu a partir do vale do Paraíba, sobretudo a partir de 1880. Com ela, nos últimos vinte anos do século XIX, as vias férreas se multiplicaram no sistema São Paulo-Santos e também se desenvolveu a imigração europeia, principalmente de italianos. Como parte deste processo, criou-se o parque industrial paulistano e surgiram os loteamentos das grandes propriedades situadas na área suburbana, e, mais tarde ainda se favoreceu o surgimento de núcleos populacionais periféricos os quais vieram a dar origem a maioria dos municípios que atualmente compõem a região metropolitana.

As figuras a seguir, coletadas em Azevedo (*op. cit.*), ilustram a expansão da cidade nesse curto período de tempo.

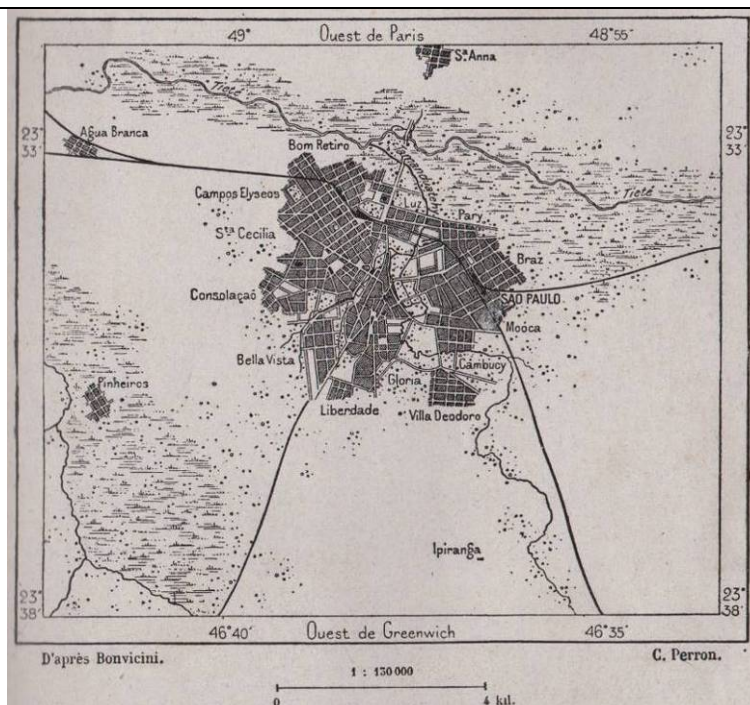


Figura 6.4.10.1-3: São Paulo em 1890 (Mapa reproduzido da “Géographie Universelle” de Élisée Reclus).

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 556
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

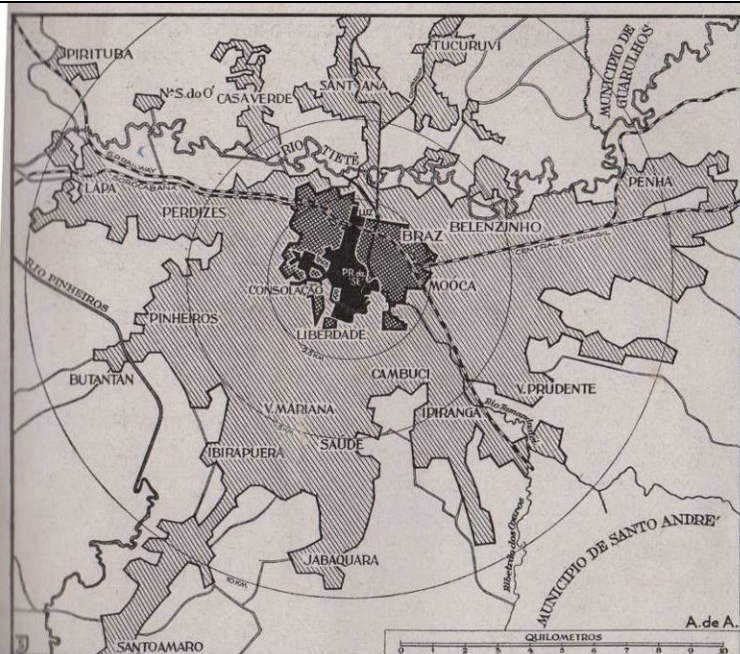


Figura 6.4.10.1-4: Limites da cidade de São Paulo em 1945, comparados com os de 1890 (quadrículado) e 1874 (em preto).

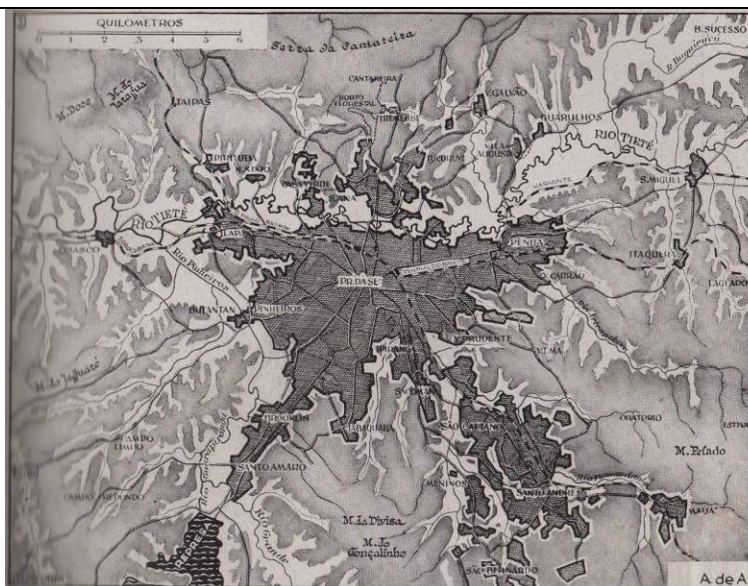


Figura 6.4.10.1-5: Os subúrbios de São Paulo, em 1945.

6.4.10.2) Área de Influência Direta – AID

⇒ **Histórico da Ocupação Territorial**

✓ **Evolução urbana do bairro do Jabaquara**

Poucas são as informações consistentes sobre o bairro do Jabaquara, pois não existe nenhum estudo mais aprofundado sobre sua origem e sobre como eram suas terras antes de sua oficialização enquanto subdistrito da cidade de São Paulo. Os documentos disponíveis tratam-se de fontes primárias que podem ser encontradas no Arquivo Histórico Municipal e alguns outros

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 557
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

documentos, em sua maioria recortes de jornal e depoimentos de antigos moradores do bairro que foram datilografados, os quais podem ser encontrados na Biblioteca do Centro Cultural do Jabaquara.

Não obstante, pode-se explicar um pouco sobre a história deste bairro, sem, no entanto, entrar em num nível de detalhamento maior, visto a dificuldade de se encontrar informações pontuais. Como dito, as informações obtidas foram retiradas de documentos existentes no Centro Cultural Jabaquara, sendo que muitas delas carecem de referências exatas, como data e autor.

Persistem muitas controvérsias sobre o próprio nome Jabaquara. Sabe-se que este tem origem Tupi-guarani (*Yab-a-quar-a*), alguns autores defendem que tal nome teria por significado “rocha ou buraco”, outros certificam que o significado correto trata-se de “o homem que voa do rio”, pois os negros fugidos eram chamados pelos indígenas da região de “homens que voam”. Esta segunda ideia vem do fato de muitos acreditarem que na região existiu um grande quilombo, fato este não confirmado e provavelmente exagerado. É sabido que muitos escravos fugidos refugiavam-se na região, no entanto não há evidência material que ateste a existência do referido quilombo.

Sua história está intimamente ligada à do bairro Santo Amaro, pois pertenceu à Vila de Santo Amaro, passando a integrar a cidade de São Paulo em 1935, quando Santo Amaro passou também a ser subprefeitura de São Paulo. A divisão entre as duas vilas dava-se pelo Córrego da Traição.

De acordo com documentos do Arquivo Histórico Municipal, a região do bairro do Jabaquara pertenceu a uma das sesmarias da Companhia de Jesus, do padre José de Anchieta. Durante o século XVI estas terras já serviam de pouso para os viajantes e para os tropeiros que vinham de Santo Amaro abastecer a iniciante cidade de São Paulo. Portanto, a região do Jabaquara era um ponto importante para aqueles que, vindos de Santo Amaro, queriam chegar a São Paulo.

É sabido que, durante a colonização muitos caminhos indígenas continuaram a ser utilizados, pois percorriam caminhos menos acidentados. A trilha de São Paulo para Santo Amaro evitava tais terrenos, passando pela cabeceira de dois córregos, dispensando o uso de pontes. Nas atas da Câmara de São Paulo no século XVI existiam algumas menções ao caminho. Em 30 de março de 1575 determinou-se “fazer (reparar) o caminho que daqui vai para Virapoeira e que toda pessoa que tivesse terras e testada que viessem dar no dito caminho as mandasse fazer e alimpar dentro de oito dias sob pena de cem réis”; e em 4 de maio de 1591, os vereadores decidiram que “se alimpasssem os caminhos reais como são os de Biparoera e do Piqueri, dos Pinheiros e da Embuaçava” (Zenha, 1977).

O traçado aproximado deste caminho seria: partindo do Pátio do Colégio percorria-se a atual rua Direita, virando a esquerda na rua Quintino Bocaiúva, alcançando a futura Praça da liberdade; onde deste ponto seguia-se pelas atuais ruas Vergueiro e Domingos de Moraes, entrando pelo Jabaquara próximo à cabeceira do ribeirão da Traição; daqui se esgalhava o caminho para o mar; continuando cruzava-se o córrego Água Espraiada e do Cordeiro e chegava-se na vila (Zenha, *op cit.*).

Em 1593 foi ordenada a abertura de outro caminho para substituir o já existente, no entanto a região do Jabaquara continuou sendo cruzada pelo caminho na altura do Córrego da Traição. Segundo Sant’Anna (1944) os caminhos coloniais eram inseguros, de tal modo que este córrego adquiriu tal nome pois era particularmente frequentado por escravos fugidos, que roubavam os viajantes no caminho para Santo Amaro.

Através destes dados se obtém algumas referências quanto à região do Jabaquara e a importância desta, como ponto de passagem de tropeiros vindo de Santo Amaro que rumavam

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 558
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

para São Paulo e para Santos. Neste ínterim foi construída a “Casa do Sítio da Ressaca”, que recebe este nome por estar próxima ao córrego de mesmo nome. Ao que tudo indica a construção data de 1719, dada a inscrita na porta de entrada da edificação. Além disto, boa parte das telhas é original sendo que podem ser notados o nome do oleiro e a data em que foram deitas (século XVII); as portas e os batentes também são originais. Esta casa foi tombada em 1972. Atualmente, o local abriga o Acervo da Memória e do Viver Afro-Brasileiro, que reúne objetos referentes aos negros e à escravidão em São Paulo. Essa casa localiza-se no bairro Parque Jabaquara, ao lado da Biblioteca do Centro Cultural Jabaquara.

Vale salientar novamente que embora diversos indícios levem a entender que muitos escravos fugidos escondiam-se na região, local onde séculos atrás abrigava ainda muita mata, não se pode afirmar, sem pesquisas mais aprofundadas, a existência de um verdadeiro quilombo na área de estudo.

Já no século XVII a região começou a sofrer grandes mudanças, deixando de ser o simples ponto de tropeiros, sendo procurada por muitos fazendeiros e pessoas vindas de zonas rurais para a abertura de estabelecimentos agrícolas e comerciais. Fato este relativamente comum na história de São Paulo, onde muitos arrabaldes se transformaram em função da aglomeração populacional em torno de pontos e paradas dos tropeiros, começando com pousadas e pequenos largos até se ornarem verdadeiros bairros.

No século XIX a prefeitura criou na região um logradouro público para passeios e piqueniques, o atual Parque do Jabaquara.

Fato pitoresco era que aproximadamente entre 1886 e 1913 o Jabaquara tinha uma pequena ferrovia que ligava a Vila Mariana a Santo Amaro, passando por onde hoje é a região da Vila Santa Catarina. No entanto, tal ferrovia foi desativada e em 1906, bondes elétricos foram implantados pela Light and Power Co., ligando também a Vila Mariana a Santo Amaro. Apesar desta linha a região ainda vivia isolada, pois era muito afastada do centro de São Paulo.

Embora afastada, a região já era povoada muito tempo antes de tornar-se oficialmente um distrito de São Paulo. Boa parte destas referências vem de depoimentos coletados com antigos moradores da região. Um dos principais depoimentos é o que foi dado pelo Senhor Ulisses Bonani (ou Olices Bonani como aparece em alguns jornais). Este seria residente na região desde 1904. Seu pai, Francisco Bonani, possuía uma Olaria que estaria localizada onde hoje é a Avenida dos Bandeirantes. De acordo com seu depoimento (disponível nos arquivos do Centro Cultural Jabaquara) em 1905 havia cerca de 100 pessoas que moravam na região. As pessoas utilizavam duas porteiras para entrar no bairro, uma que estaria localizada entre a atual avenida Jabaquara com a Fagundes Filho e a outra na ponte da avenida dos Bandeirantes, outro meio de transporte era o trem que passava duas vezes ao dia, o qual possibilitava o acesso à rua Domingo de Morais onde compravam seus mantimentos.

Ainda de acordo com o relato, em 1913, outra olaria existia na “Vargem do Burro”, hoje Vila Fachini. Contudo, o Senhor Ulisses Bonani oferece, ainda, algumas referências sobre famílias que já viviam na região bem antes da chegada da sua própria, a qual já é considerada uma das primeiras da região. Seu depoimento diz que as famílias Fagundes e Cantarelli já se encontravam no local desde 1807.

Não obstante, no início do século XX a região começou a sofrer grandes modificações, tendo seu crescimento intensificado na década de 30. De acordo ainda com o Senhor Ulisses Bonani, em 1930 havia quatro ônibus na região e o ponto final destes localizava-se próximo às avenidas Jabaquara e Bandeirantes. O primeiro estabelecimento industrial do bairro, datado de 1931, foi a Indústria de Fiação, propriedade da família Farmauzai, sendo ampliada com o crescimento da região.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 559
APROVAÇÃO:	VERIFICAÇÃO:	REVISÃO: 0

Em 1930/1940, foi construída a Igreja São Judas Tadeu. No depoimento de Ulisses Bonani veem-se referências à construção da igreja: “[...] havia 50 mil tijolos a disposição para construção da igreja que pertencia a família Cantarelli, além da colaboração de Natalio Bonani com 3.500 tijolos e areia”. Consta também, que antes da construção da Igreja as missas eram realizadas na garagem da família Fagundes, pois dispunha de grande espaço.

Conforme já foi dito anteriormente em 1935 esta região passou a fazer parte do município de São Paulo. Tal fato deve-se ao grande interesse da prefeitura da época em usar uma área deserta da região para a criação do aeroporto. De tal modo em 1940 foi concluída a construção do aeroporto de Congonhas existente na região.

Além disso, em 1968 iniciou-se oficialmente a construção da Linha Azul do Metrô, sendo inaugurada em 14 de setembro de 1974. A partir de então a região não parou de crescer, englobando muitos bairros e vilas. Diante deste crescimento, em 17 de janeiro de 1964 foi criado o subdistrito do Jabaquara e em 20 de outubro de 1964 o Jabaquara tornou-se um distrito municipal, sendo finalmente separado do da Vila Mariana.

Muitos datam daí o início da história do bairro, do qual mesmo apesar da falta de referências organizadas e compiladas, pode-se entender sua importância e sua origem, sabendo que a região do Jabaquara foi ocupada já há muito tempo, fato remete seu potencial e importância histórica.

Finalmente, pela falta de referência mais precisas, apenas citando, existem dois pontos importantes na região, sendo o primeiro a chamada “Chácara das Mimosas”, uma famosa casa que pertenceu ao Sr. Luiz do Rego que ali cultivava a mais variada espécie de plantas. E o segundo seria outra famosa casa, a “Casa do Ibirapará”.

✓ Evolução urbana do bairro do Morumbi

Os registros sobre a história do Morumbi remetem ao século XIX, quando a região fazia parte de um grande latifúndio, a Fazenda Morumbi. No Arquivo João B. C. Aguirra são encontradas referências à Fazenda, estando entre São Paulo e Santo Amaro.

De acordo com Sant’Anna (1937) a propriedade foi comprada em 1825 por João Rudge, possuindo 450 alqueires. O significado do nome é controverso. Morumbi, segundo Plínio Airoso, ilustre tupinólogo bandeirante, significa “*Meru-obi* – a mosca verde azulada, a varejeira”. De acordo com outros autores, também pode ser “*Marã-bi* – a luta oculta, a cilada, a tocaia”. Tal fato não parece não ser destituído de fundamento, visto que no rio Jurubatuba, limite da propriedade em foco, fazia barra o córrego da Traição” (Sant’anna, *op. cit.*). Este, como já colocado na história do bairro Jabaquara, foi assim denominado por ser uma região onde se escondiam muitos escravos fugidos e perigoso pelo grande número de assaltos sofridos pelos viajantes que por ali passavam.

Ao que tudo indica, João Rudge comprou a fazenda de Gertrudes Teresa de Jesus e suas filhas, estas que eram freiras no convento de Santa Clara em Sorocaba. Sobre a sede da fazenda temos uma pequena descrição de Sant’anna: “*A casa residencial era de feição colonial, acaçapada e enorme. De paredes de pilão, tinha onze cômodos no pavimento térreo e doze no superior*” (Sant’anna, *op. cit.*).

No entanto, a sede já não preserva mais seu ar original, sendo que foi reformada por Hans Muller Carioba que alterou seu exterior.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 560
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Porém, João Rudge não foi o único proprietário da Fazenda Morumbi. Já em 1817 temos referências de que pertencia ao padre Inácio Xavier Moreira Penteado. Já em 1840 pertenceu ao ajudante Joaquim Macedo Rangel, em 1873 a Antonio da Rocha Leão, em 1889 a Bernardo Diederichsen e em 1892 a Luiz da Veiga. A principal produção da fazenda girava em torno do vinho e do chá preto.

Um ponto importante na história da Fazenda Morumbi é a capela. Antes do restauro, a atual capela seria uma antiga ruína de taipa de pilão, que serviu de sustentação para uma edificação não identificada ao certo. Muitas são as ideias, porém não existe nada consistente com relação à função da construção original (Costa Faria *et alli*, s/d). Sabe-se, contudo, que em 1949 o arquiteto Gregori Warchavchik foi chamado para reformar a área, já que neste período a região estava sendo amplamente loteada pela Cia. Imobiliária Morumby. Tinha-se o objetivo de criar ali uma espécie de cartão postal para a região recém-loteada. (Costa Faria *et alli*, *op. cit.*)

Deste modo, foi Warchavchik quem transformou as antigas ruínas em uma capela. Isso se deu, pois ao ver a antiga construção de taipa o arquiteto deduziu que esta poderia ter sido uma Igreja nos tempos da Fazenda Morumbi. Dessa forma, o projeto foi concebido considerando tal ideia e se completou a construção com alvenaria, preservando a taipa (Costa Faria *et alli*, s/d). A obra foi finalizada em 1950 e ficou fechada até 1975, quando a Cia imobiliária Morumby passou uma parte dos loteamentos ao município. A capela ficou sobre responsabilidade do Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo, passando por outras reformas, uma em 1979 e outra em 2002.



Figura 6.4.10.2-1: Vista externa da Capela do Morumbi. 2002. Foto de Márcia Alvez. NA/DIM/DPH/SMC. (Fonte: COSTA FARIA *et alli*. p. 98).

Atualmente a capela do Morumbi é muito conhecida em São Paulo, sendo que em 1980 foi aberta ao público enquanto espaço expositivo. Diversas foram as exposições que ali ocorreram, sendo que até 1991, como não havia um projeto oficial para seu uso, foi oficialmente instituído que a capela abrigaria exposições de arte contemporânea.

Com a casa da fazenda ocorreu algo similar, sendo que esta se tornou um pólo cultural da região. Os direitos de uso desta construção estão, atualmente, em mãos da Academia Brasileira de Arte, Cultura e História (Abach), que restaurou todo o imóvel.

Como já citado anteriormente, a Fazenda Morumbi pertenceu a muitos proprietários, o que ajudou no processo de desmembramento da propriedade, que aos poucos, durante todo o

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 561
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

século XIX, foi transformando-se em muitas chácaras diferentes. Isso nos indica o crescimento da região já no século XIX. Porém é no início do século XX que a região começou a crescer fortemente, fato ocasionado pelo loteamento dos terrenos.

Nas primeiras três décadas do século XIX o centro de São Paulo começou a se desenvolver e a estabelecer uma relação mais contínua com os “bairros”, estes que ainda eram áreas quase rurais, numa área que ia para além do Anhangabaú e do Tamanduateí (Marzola, s/d). Contudo, São Paulo era uma cidade em crescimento, e a partir de 1850, com o surto cafeeiro e a construção da São Paulo Railway (que veio para favorecer o escoamento de café para o porto de Santos) o desenvolvimento tornou-se mais acelerado.

Além do café, muitos outros fatores são significativos para este crescimento acelerado da cidade de São Paulo, fazendo com que o centro pressionasse as regiões mais periféricas. Dentre estes fatores podemos citar, a partir da segunda metade do século XIX, a abolição da escravatura, a proclamação da república e o incentivo à imigração, esta que constitui grande parte da mão de obra do período, mas que, no entanto, não pode ser totalmente absorvida pelas lavouras, proporcionando também o rápido crescimento urbano.

A partir da década de 1840, nota-se um grande crescimento urbano, que ocorreu de uma maneira desordenada e nem sempre com a infraestrutura necessária. Este processo inicia-se de maneira mais agressiva no século XIX e no começo do século XX. Em 1918-1919 a cidade contava com menos de 60 mil edificações, em 1928 aparece o número de 100 mil, pouco depois, em 1944 são 230 mil e em 1954 já são mais de 300 mil edificações (Bruno, 1984).

Desta forma, estas chácaras que existiam nos arredores do centro começam a ser loteadas e ruas começam a surgir e com isto muitos bairros desenvolvem-se em torno da região central, dando início a um processo de expansão e crescimento urbano de uma cidade que tem por característica o dinamismo, sempre em expansão e modificação de sua paisagem.

Diante desta pequena contextualização da história da cidade de São Paulo podemos entender o movimento que levou à formação da maioria dos bairros paulistanos, principalmente daqueles mais antigos e tradicionais.

A região do Morumbi não acompanhou este processo do mesmo modo que outras regiões, sendo que no século XIX começou a se desmembrar em várias propriedades rurais, e somente no século XX, é que teve início o processo de loteamento da área, processo este que, apesar de tardia ao ser comparado com outras regiões, faz parte do quadro do acelerado crescimento do centro da cidade de São Paulo.

Este procedimento de loteamento deu-se início em 1940 pela Cia. Imobiliária Morumby. Os lotes eram grandes e a intenção da própria Cia. Imobiliária era construir um bairro residencial. Assim, muitas famílias ricas de São Paulo compraram terrenos na região. Em 1948, o Morumbi já era uma área residencial, que contou com a participação do Engenheiro Oscar Americano o qual confeccionou o projeto de urbanização da área.

Em 1952 foi construído o Estádio Cícero Pompeu de Toledo, mais conhecido como Estádio do Morumbi. Nesta época o bairro já crescia, porém ainda eram muitas as áreas desocupadas. Seu crescimento foi impulsionado pela construção do Estádio e pela transferência, em 1964, do governo do estado para o Palácio dos Bandeirantes, cujo prédio foi construído na década de 1950 com a intenção de abrigar a “Fundação Conde Francisco Matarazzo”, no entanto a família Matarazzo não pode dar continuidade á obra, de tal modo que o governo do estado de São Paulo negociou sua posse.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 562
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Um último ponto a ser colocado é a existência do sítios lítico Morumbi, o qual denota a antiguidade da ocupação da região, que vai, desta forma, além dos registros históricos que nos colocam referências sobre a Fazenda do Morumbi, chegando a épocas pré-históricas, cujo testemunho de ocupação está presente nos vestígios materiais arqueológicos.

6.4.10.3) Área Diretamente Afetada – ADA

⇒ Aspectos Urbanos

O traçado apresentado para o monotrilho através das “Diretrizes Básicas do Projeto para a implantação da Linha 17-Ouro”, é dividido em 3 trechos, percorre as subprefeituras do Jabaquara, Santo Amaro e Butantã no município de São Paulo. O Trecho 1 faz a ligação da Linha 1 Azul- Estação São Judas com o Aeroporto de Congonhas, e não será objeto da presente análise, e sim o Trecho 2 o qual parte do Aeroporto de Congonhas alcançando a Estação Granja Julieta da Linha 9 – Esmeralda, da CPTM, fazendo também ligação ao Metrô Jabaquara e à Linha 5 – Lilás, do Metrô, e finalmente, o Trecho 3 que partindo da estação Granja Julieta encontra a Linha 4 – Amarela na futura Estação São Paulo – Morumbi do Metrô.

▪ Subtrecho Aeroporto de Congonhas – Estação Morumbi da CPTM:

O trecho 2 na parte de ligação do Aeroporto de Congonhas em direção a avenida Jornalista Roberto Marinho percorre apenas a avenida Washington Luís. Nesse percurso o monotrilho estará implantado no canteiro central ocupando uma faixa de 3,00 metros com altura de pilares de 6,00 metros, portanto, o canteiro existente de 2,5 metros deverá ser ampliado.

A avenida Washington Luís é uma importante via que compõe o corredor de ligação entre o centro da cidade e a zona sul, possui canteiro central arborizado logo à frente do aeroporto e passarelas de travessia de pedestres.

As quadras fronteiriças ao aeroporto de Congonhas apresentam nos lotes com face para a avenida Washington Luís um gabarito baixo com uso comercial e de serviços ligados principalmente as atividades aeroportuárias. Nos demais lotes se verificam um gabarito mais alto com usos diversificados de serviços, comércio e ainda residências. São edifícios de arquitetura simples, sem destaque que foram se implantando na região após a construção do aeroporto por volta de 1940.

Seguindo em direção a avenida Jornalista Roberto Marinho próximo ao viaduto Luís Eduardo Magalhães percebe-se construções de edifícios residenciais com gabaritos maiores e ocupações irregulares, conformando uma favela.

Esse núcleo populacional de baixa renda implantou-se no local após o término das obras da avenida Jornalista Roberto Marinho e construção do viaduto Luís Eduardo Magalhães e passou a ocupar as áreas lindeiras à avenida que foram desapropriadas ou que permaneciam vazias.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 563
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-1: Vista da avenida Washington Luís a partir da passarela de frente ao aeroporto de Congonhas.



Foto 6.4.10.3-2: Trecho da avenida Washington Luís.

Na avenida Jornalista Roberto Marinho o traçado da Linha 17 encontra com o piscinão do córrego Águas Espriadas onde também será construído um dos pátios previstos no projeto e ocupará a área interna já destinada ao piscinão.

Hoje o que se verifica nas quadras frontais a este equipamento são residências de arquitetura simples assobradadas e também a continuação das ocupações irregulares já relatadas. Destaque importante são as construções de prédios residenciais com alto gabarito que vêm se apresentando ao longo desta avenida, demonstrando um adensamento da ocupação local.



Foto 6.4.10.3-3: Área do piscinão onde está projetada a implantação de um dos pátios do monotrilho.



Foto 6.4.10.3-4: Idem a anterior, vista a partir do final da avenida jornalista Roberto Marinho.

O projeto segue na avenida Jornalista Roberto Marinho em direção a avenida Luís Carlos Berrini, onde se localizarão as estações Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espriada e Vila Cordeiro, de forma que o projeto se implanta em fundo de vale seguindo o córrego Águas Espriadas que corre ao centro da via em canal aberto. No projeto os pilares seguirão na lateral do córrego com gabarito de altura mais alto, 14,30 metros, de forma a transpor o viaduto da avenida Vereador José Diniz.

No cruzamento com a avenida Santo Amaro, importante via ligação com o centro histórico e comercial do Largo Treze de Março e a região do Itaim, estará localizada a Estação Água Espriada que fará a interligação com a Linha 5 – Lilás do Metrô.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMIÇÃO: Agosto / 2010	Folha: 564
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Nesse trecho o padrão de construções de prédios residenciais se acentua, no entanto nos lotes voltados para a avenida Jornalista Roberto Marinho as construções ainda são de gabaritos baixos e de lotes restantes das desapropriações criando pequenas áreas vazias e áreas verdes. Percebe-se que não há ainda uma ocupação definida na avenida, existem comércios esparsos e ligados principalmente a atividades de revenda e manutenção de automóveis.



Foto 6.4.10.3-5: Viaduto da avenida Vereador José Diniz.



Foto 6.4.10.3-6: Vista para a avenida Jornalista Roberto Marinho a partir do cruzamento com a avenida Vereador José Diniz.



Foto 6.4.10.3-7: Vista para a avenida Jornalista Roberto Marinho a partir do cruzamento com a avenida Santo Amaro.



Foto 6.4.10.3-8: Cruzamento das avenidas Jornalista Roberto Marinho com Santo Amaro.

Já nas proximidades da avenida Luís Carlos Berrini a Linha 17 encontra com a ponte estaiada Otávio Frias de Oliveira, essa região é uma das que mais cresceu nas últimas décadas na cidade e apresenta edifícios comerciais de empresas de grande porte que começaram a surgir a partir de 1970.

Seguindo o traçado, ao encontrar a avenida Nações Unidas a linha contorna na direção da ponte do Morumbi, onde então se conecta à Estação Morumbi da CPTM, local esse em cujas proximidades são encontrados grandes centros de compras. A partir desse ponto o trajeto segue em paralelo a linha da CPTM até a estação Granja Julieta (CPTM).

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 565
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-9: Trecho da avenida Jornalista Roberto Marinho entre as paradas Água Espraiada e Vila Cordeiro.



Foto 6.4.10.3-10: Vista para a ponte estaiada a partir da área prevista para implantação da parada Chucri Zaidan.



Foto 6.4.10.3-11: Estação Morumbi da CPTM, junto à Marginal do Rio Pinheiros.



Foto 6.4.10.3-12: Estação Granja Julieta da CPTM, também à Marginal do Rio Pinheiros.

▪ **Subtrecho Jabaquara – Avenida Washington Luís**

Próximo a Estação Jabaquara da Linha 1-Azul será implantada a estação Jabaquara da Linha 17-Ouro, essa área apresenta comércio intenso com grande movimentação de veículos por conta dos terminais intermunicipais com ligação ao litoral sul e a região do ABC.

Seu traçado segue em direção ao Hospital Municipal Jabaquara “Arthur Ribeiro de Sabóia” ladeando o pátio de manobras do Metrô seguindo em direção a áreas residenciais.

Nas proximidades da estação Jabaquara existem condomínios de edifícios residenciais de gabarito alto, mas seguindo o trajeto verifica-se a ocupação por residências assobradadas e já nas proximidades do hospital municipal a característica das edificações é própria de autoconstruções o que poderia caracterizar áreas de ocupações irregulares.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 566
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-13: Avenida Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro junto a Estação Jabaquara da Linha 1 – Azul, do Metrô.



Foto 6.4.10.3-14: Pátio Jabaquara do Metrô localizado na avenida anteriormente citada.



Foto 6.4.10.3-15: Autoconstruções próximas ao hospital municipal e ao pátio da Linha 1 (Azul).

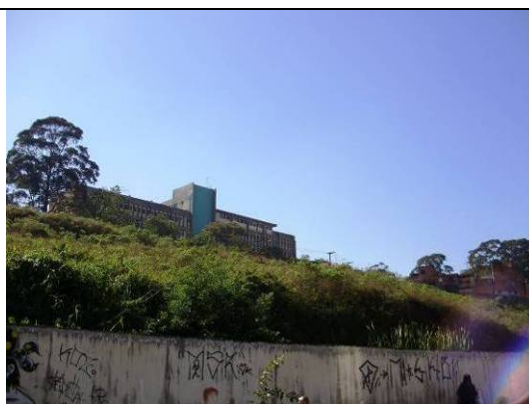


Foto 6.4.10.3-16: Hospital municipal visto a partir da rua das Corruiras.

A linha segue até encontrar o córrego Águas Espreadas em fundo de vale, nesse trecho serão implantadas as estações Cidade Leonor, Vila Babilônia e Vila Paulista, seguindo por áreas residenciais de baixo gabarito com pequenos comércios locais. No entanto, seu traçado atravessa diretamente áreas onde está implantada uma favela que ocupa toda área lindeira ao córrego. Esse traçado define-se por conta do projeto de ampliação da avenida Jornalista Roberto Marinho que alcançará a rodovia dos Imigrantes prevendo a passagem da nova via por estes locais.



Foto 6.4.10.3-17: Vista do córrego em direção a avenida Jornalista Roberto Marinho a partir da travessa Jupatis.



Foto 6.4.10.3-18: Rua Atos Damasceno cujo projeto do traçado do monetrilho atravessa-a perpendicularmente -

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 567
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

pele fundo de vale.



Foto 6.4.10.3-19: Rua Alba, cujo traçado do monotrilho também a atravessa perpendicularmente pelo fundo de vale.



Foto 6.4.10.3-20: Vista da favela que permeia o fundo de vale, a partir da esquina da avenida Pedro Bueno com a rua Nicolau Zarvos.

A estação Vila Paulista será implantada onde hoje se localiza o final da avenida Jornalista Roberto Marinho junto a avenida Dr. Lino de Moraes Leme e o piscinão Águas Espriadas, esse local demarca também a entrada para a referida favela que se estende por todo o córrego. A linha 17 – Ouro segue o percurso da avenida até a estação Jardim Aeroporto próximo ao lado oposto da cabeceira do piscinão junto a avenida Washington Luís, encontrando com o subtrecho de ligação ao aeroporto.



Foto 6.4.10.3-21: Final da avenida Jornalista Roberto Marinho, local previsto para a implantação da estação de parada Vila Paulista.



Foto 6.4.10.3-22: Fundo do vale por onde provém o traçado proposto para o monotrilho, em meio a área de favela.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 568
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

▪ Estação Morumbi da CPTM - Estação São Paulo / Morumbi, da Linha 4 (Amarela), do Metrô:

A partir da estação Granja Julieta (CPTM) o traçado transpõe o rio Pinheiros até alcançar à Estação Panamby da Linha 17 – Ouro que será implantada ao lado de um supermercado em uma grande área verde, local onde esta sendo proposta a instalação de uma subestação primária.

Nesse trecho de implantação da Estação Panamby a ocupação presente é de residências na forma de condomínios ou casas com padrão médio-alto com comércio local ocupando as proximidades da avenida Professor Benedito Montenegro, os quais foram implantados na região a partir da década 1950.



Foto 6.4.10.3-23: Vista a área indicada para receber o traçado do monotrilho e a subestação, vista a partir do estacionamento do supermercado Extra.



Foto 6.4.10.3-24: Vista a área onde deverá ser implantada a estação Panamby, vista a partir da rua Prof. Benedito Montenegro.



Foto 6.4.10.3-25: Esquina das ruas Dr. José Gustavo Busch com Prof. Alexandre Correia.



Foto 6.4.10.3-26: Posto de combustíveis localizado na mesma esquina.

O traçado segue em direção ao cemitério do Morumbi chegando até a área da favela de Paraisópolis, onde hoje se conecta ao projeto de reurbanização e ao projeto da Via Perimetral Sul, ambos já em fase de implantação. Nas proximidades da rua Wilson estará localizada a estação Paraisópolis revelando-se um importante equipamento de transporte para a população daquela comunidade.

Ao contornar o cemitério do Morumbi seguirá por 200 metros subterrâneos até encontrar com a Via Perimetral Sul onde novamente passa a elevado ocupando seu canteiro central.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 569
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-27: Obras de reurbanização na área da favela Paraisópolis.



Foto 6.4.10.3-28: Área de implantação da Via Perimetral Sul.

O trajeto segue em direção ao córrego Antonico em fundo de vale em direção a rua Viriato Correia chegando até a rua Dr. Flávio Américo Mourano, local da estação Américo Mourano. Nesse trecho a linha inicia um percurso dentro de área exclusivamente residencial de padrão médio-alto e de ambiência tranquila. A proposta é de ampla área de desapropriação até chegar a avenida Jorge João Saad, tendo em vista que as vias existentes são apenas de trânsito local.

O projeto segue em direção a rua Senador Otávio Mangabeira percorrendo a rua João de Castro Prado permanecendo sobre o traçado do córrego Antonico que segue aberto passando ao fundo do lote do Colégio Visconde de Porto Seguro.



Foto 6.4.10.3-29: Esquinas das ruas Viriato Correia com Dr. Flávio Américo Mourano, visto a partir da rua D. Mariquita Julião.



Foto 6.4.10.3-30: Rua Senador Otávio Mangabeira.



Foto 6.4.10.3-31: "Rua João de Castro Prado". Na verdade uma viela, que divide espaço com o córrego Antonico, o qual corre a céu aberto.



Foto 6.4.10.3-32: Idem a anterior. A passagem de transeuntes se dá junto ao muro de divisa do lote do terreno do Colégio Visconde de Porto Seguro.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSION: Agosto / 2010	Folha: 570
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

Na avenida Jules Rimet já na quadra onde se localiza parte da sede social do São Paulo Futebol Clube em direção ao estádio percebe-se que algumas edificações, antes exclusivamente de uso residencial, passam a ser utilizadas como estacionamento, servindo a demanda do Estádio Cícero Pompeu de Toledo (Morumbi).

No trecho ao longo do clube até o local do estádio há um projeto específico permeando a avenida Jules Rimet com proposta de áreas verdes lineares com núcleos de lazer e convivência compondo um projeto integrado com a utilização do estádio e da nova estação Estádio do Morumbi.



Foto 6.4.10.3-33: Avenida Jules Rimet em frente a sede social do São Paulo Futebol Clube.



Foto 6.4.10.3-34: Avenida Jules Rimet, ao lado do estádio, vista em direção à sede social do clube.



Foto 6.4.10.3-35: Avenida Jules Rimet, ao lado do estádio, vista em direção à Praça Roberto Gomes Pedrosa.



Foto 6.4.10.3-36: Praça Roberto Gomes Pedrosa, de frente a Estádio do Morumbi.

Ao encontrar com a avenida Jorge João Saad o traçado passa a ocupar o canteiro verde arborizado central que hoje segue até a avenida Francisco Morato local da futura estação São Paulo-Morumbi. Nesse percurso o que se verifica é a ocupação junto ao fundo de vale por construções com lotes voltados para a avenida de gabarito baixo e de uso comercial principalmente, no entanto dentro de uma área nitidamente ainda residencial.

No cruzamento das avenidas Jorge João Saad e Francisco Morato estará implantada a estação final São Paulo-Morumbi ligando a linha 17 – Ouro a Linha 4 – Amarela.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 571
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-37: Avenida João Jorge Saad, partindo da Praça Roberto Gomes Pedrosa.



Foto 6.4.10.3-38: Aspecto geral da Avenida João Jorge Saad.



Foto 6.4.10.3-39: Avenida João Jorge Saad, próximo a área da estação São Paulo Morumbi.

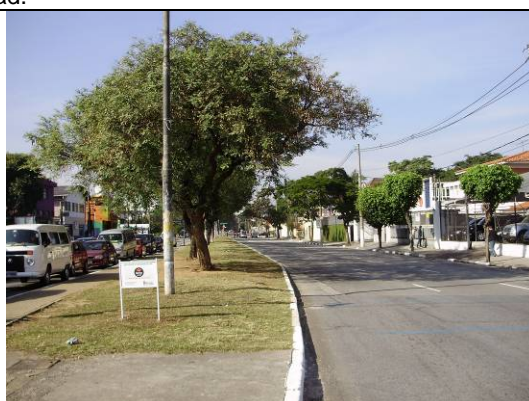


Foto 6.4.10.3-40: Vista para a Avenida João Jorge Saad, a partir do cruzamento com a avenida Francisco Morato.

⇒ **Patrimônio Cultural Arqueológico na ADA**

Salienta-se que o presente estudo investigativo arqueológico foi executado sem intervenções no solo e se constituiu basicamente do caminhamento ao longo do eixo proposto para a implantação do empreendimento e observações das condições da superfície quanto à integridade da topografia e aos tipos de sedimentos ou materiais residuais que a recobrem. Na mesma ocasião, como ações de apoio, também foram efetuados registros fotográficos com câmera digital, tomadas de coordenadas geográficas de pontos notáveis com auxílio de aparelho GPS (Sistema de coordenadas UTM – Datum WGS, 84), além de observações e análises gerais e específicas e as respectivas anotações pertinentes em caderneta de campo.

Nessa tentativa, também foi contemplada a análise das características geoambientais locais, tais como, a proximidade de cursos d'água, a posição topográfica, a orientação das vertentes, as condições da amplitude visual de entorno, enfim, todos aqueles aspectos que pudessem se mostrar relevantes quanto aos fatores ou quanto aos condicionantes favoráveis de circulação, de fixação e / ou de usos de espaços para atividades de populações humanas pretéritas na área em tela, fornecendo, desse modo, subsídios para o estabelecimento do potencial arqueológico local.

Como a ADA do empreendimento está inserida em meio a malha urbana consolidada do município, nos critérios conceituais utilizados para a verificação arqueológica foram utilizadas

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 572
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

bibliografias especializadas que tratam exclusivamente das alterações tecnogênicas⁴ recentes, pois toda a extensão desse corredor é ocupada por edificações, o que interferiu na investigação arqueológica, uma vez que ficaram bastante reduzidas as possibilidades de análise da superfície do solo para detecção de possíveis ocorrências de interesse arqueológico, sobretudo as de origem indígena e paleoindígena.

Assim sendo, os conceitos adotados quanto ao recobrimento da superfície do terreno ao longo do traçado proposto para a implantação do mon trilho, foram aqueles tratados por Peloggia (1998), o qual apresenta algumas das formas de ações técnicas humanas recentes de deposição de detritos que podem ser encontradas na área diretamente afetada:

- ✓ **Materiais úrbicos**: trata-se de detritos urbanos, materiais terrosos, que contém artefatos manufaturados pelo homem moderno, frequentemente fragmentados, como tijolos, vidros, concreto, asfalto, pregos, plásticos, metais diversos, pedra britada, cinzas, entre outros, podem ser provenientes, por exemplo, de detritos de demolição de edifícios;
- ✓ **Materiais gárbicos**: são depósitos de materiais detríticos com lixo orgânico de origem humana e que apesar de conterem artefatos em quantidades muitos menores que a dos materiais úrbicos, são suficientemente ricos em matéria orgânica para gerar metano em condições anaeróbicas;
- ✓ **Materiais espólicos**: materiais terrosos escavados e redepositados por operações de terraplanagem em minas a céu aberto, rodovias e outras obras civis. Podem-se incluir também, os depósitos de assoreamento induzidos pela erosão acelerada. Seja como for, os materiais contém muito pouca quantidade de artefatos, ou ainda, por peculiaridade texturais e estruturais em seu perfil.

⇒ **Os levantamentos efetuados em campo**

No levantamento arqueológico de campo, propriamente dito, ao longo do traçado dos trechos em tela (Trecho 2 e Trecho 3) para o mon trilho foram eleitos locais notáveis, como praças, canteiros centrais ajardinados, terrenos sem edificações, enfim, aqueles locais que pudessem favorecer a verificação do sedimento local, e que, dessa forma, também pudessem proporcionar a possibilidade de detecção de ocorrências arqueológicas aflorantes em superfície.

Contudo, em ambos os trechos estudados, a priori, o que se foi notado é que quanto às condições da morfologia do relevo e da estratigrafia pedológica original na maioria do trajeto já se havia alterações físicas severas em função dos usos e ocupações do solo e da implementação obras de infraestruturas diversas, como de vias públicas e de equipamentos urbanos.

4 “(...) A expressão Antropógeno vem sendo usada por alguns autores, sobretudo soviéticos [e.g. Gerasimov & Velitchko (1984), entre outros], em substituição ao termo Quaternário, para indicar o período geológico mais recente, marcado pela evolução do homem (...). Eventos ditos antropogênicos seriam, sob este enfoque, identificados ao período de sua ocorrência, podendo ou não estar relacionados às atividades humanas. Portanto, para definir uma origem ligada à atividade do homem, seria mais conveniente usar o termo tecnogênico. Assim, todo evento tecnogênico (origem) seria antropogênico (período), o inverso não sendo necessariamente verdadeiro. Por outro lado,, o termo tecnogênico (originado pela técnica) destaca a importância de se considerar que os eventos resultantes da ação humana refletem uma "ação técnica" e, neste aspecto, sua adoção tem larga vantagem sobre a do termo antropogênico, pois a técnica, conjunto dos processos por meio dos quais os homens atuam [através do trabalho] na produção econômica e qualquer outra que envolve objetos materiais, surge com o homem. (...) Quinário ou Tecnógeno [seria então] o período em que a atividade humana passa a ser qualitativamente diferenciada da atividade biológica na modelagem da Biosfera, desencadeando processos (tecnogênicos) cujas intensidades superam em muito os processos naturais (OLIVEIRA, 1995)”.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 573
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

▪ Subtrecho Aeroporto de Congonhas – Estação Morumbi da CPTM:

À exceção do canteiro central junto ao Aeroporto de Congonhas, local onde está prevista a implantação da respectiva estação homônima do monotrilho, e adjacências, ao longo de toda a extensão da avenida Washington Luís até o momento que o viaduto cruza por sobre a avenida Jornalista Roberto Marinho, não houve solo exposto que possibilitasse a visualização da superfície do terreno. Nos espaços observados não foram evidenciados vestígios de interesse.



Foto 6.4.10.3-41: Canteiro central de frente ao Aeroporto de Congonhas.



Foto 6.4.10.3-42: Canteiro ao longo da avenida Washington Luís nas adjacências do aeroporto.

O mesmo fato também foi observado ao longo de todo o traçado que envolve a avenida Jornalista Roberto Marinho, a qual oferece junto ao seu canteiro central, o canal a céu aberto por onde aflui, em direção ao rio Pinheiros, o córrego Águas Espriadas, desde o local previsto para a estação Brooklin Paulista, passando pelo local da Vereador José Diniz, Água Espriada até Vila Cordeiro.

Exceção se faz já ao termino da avenida intervalo próximo ao local onde está prevista a implantação da estação Chucri Zaidan, entre a rua Jurubatuba e a avenida homônima, devido a ocorrência de um terreno com área não edificada, que mesmo não tendo havido acesso direto a área interna da propriedade, pode ser verificado que se trata de uma parcela com deposição de materiais úrbicos.

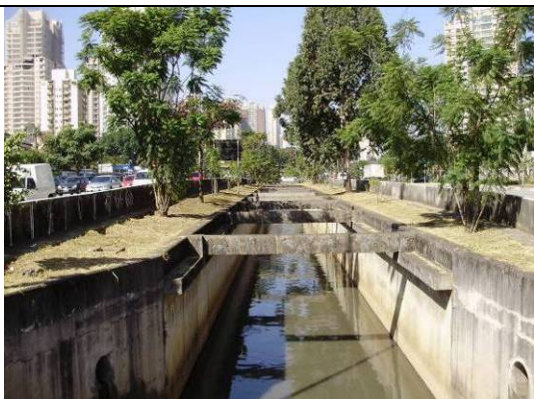


Foto 6.4.10.3-43: Córrego Água Espriada que flui ao centro da avenida Jornalista Roberto Marinho.



Foto 6.4.10.3-44: Idem a anterior.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 574
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

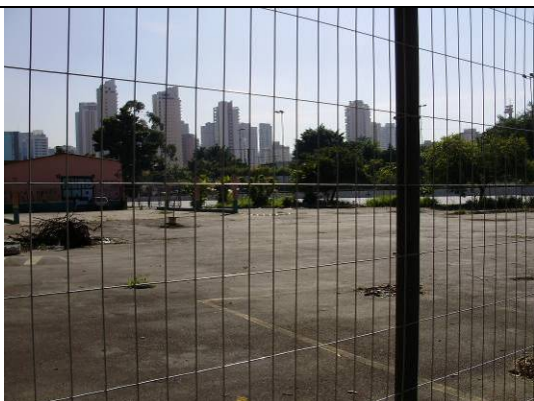


Foto 6.4.10.3-45: Solo impermeabilizado no local preterido para o acesso a estação Vila Cordeiro.



Foto 6.4.10.3-46: Terreno próximo a estação Chucrí Zaidan com depósito de material úrbico.

Não diferente é a situação do intervalo que compreende o traçado do monotrilho até integração com a Estação Morumbi da CPTM. Pois, sobre a avenida das Nações Unidas (mais conhecida por Marginal Pinheiros) os estreitos canteiros centrais que dividem as vias de mesmo sentido, pista local e pista expressa, não correspondem aos terrenos originais da topografia local, uma vez que a retificação do curso do respectivo rio se deu a custa de muitas intervenções no modelado local, principalmente através da implantação de aterros.



Foto 6.4.10.3-47: Vista para a Marginal Pinheiros a partir da estação Morumbi da CPTM.



Foto 6.4.10.3-48: Vista da Marginal no intervalo compreendido entre a Estação Morumbi, da CPTM e a Estação Granja Julieta.

▪ Subtrecho Estação Jabaquara do Metrô – Av. Washington Luís

Da estação Jabaquara até o local da estação do Hospital Sabóia o trajeto do monotrilho percorre paralelamente o traçado da avenida Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro ao longo do terreno de propriedade onde funciona o Pátio Jabaquara do Metrô. A partir do gradil que aparta a calçada da avenida ao referido terreno não puderam ser identificados nas vertentes gramadas vestígios que indicassem a existência de material de interesse ao estudo.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 575
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

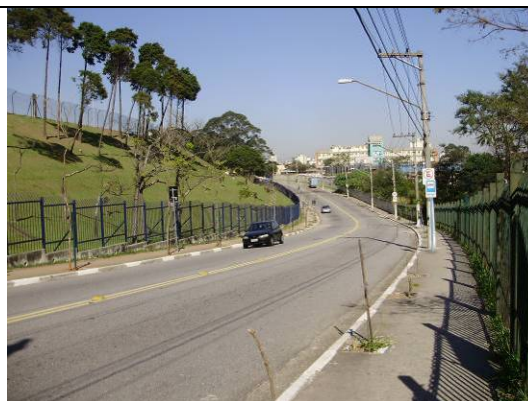
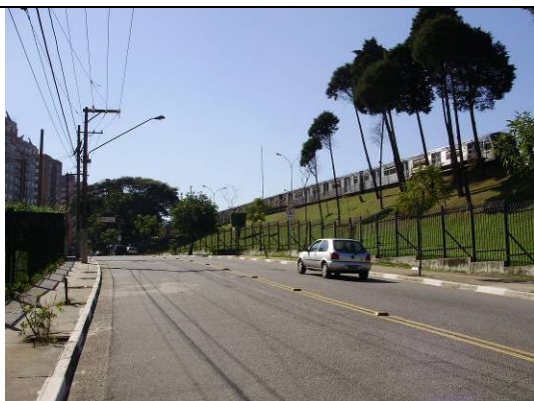


Foto 6.4.10.3-49: Avenida Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro.

Foto 6.4.10.3-50: Idem a anterior, em direção ao Hospital Municipal.

Um longo intervalo, desde a estação proposta para servir ao hospital municipal até o local destinado a receber a estação Vila Paulista, não sem antes passar pelas estações Cidade Leonor e Vila Babilônia, é caracterizado por traçado projetado sobre fundo de vale, por onde corre a céu aberto o córrego Antonico, mesmo local atualmente ocupado por moradia irregulares de baixo padrão (favelas) e destinado a receber a continuação da Avenida Águas Espriadas até a sua interligação com a Rodovia dos Imigrantes. Em tese, os usos e ocupações dos terrenos desse intervalo sugerem uma menor intervenção na topografia original do modelado, fato que só poderia ser confirmado com auxílio estudos geotécnicos locais.

No trecho da avenida Jornalista Roberto Marinho até o cruzamento com a avenida Washington Luís estão previstas as instalações de um pátio e da estação Jardim Aeroporto, contudo, os terrenos indicados apresentam severas intervenções na matriz estratigráfica original, o primeiro pela implantação de um “piscinão” para contingência de águas pluviais, e o segundo pela implantação da própria avenida.

▪ Estação Morumbi da CPTM - Estação São Paulo / Morumbi, da Linha 4 (Amarela), do Metrô:

O projeto do traçado do monotrilho que compreende desde a Estação Morumbi da CPTM até a Estação Granja Julieta ocorre sobre os estreitos canteiros centrais que dividem as vias de mesmo sentido, pista local e pista expressa da Avenida das Nações Unidas (Marginal Pinheiros) e não correspondem a topografia original do modelado topográfico local, devido a retificação do curso do respectivo rio que se deu a custa de severas intervenções, principalmente através da implantação de aterros.

Diferentemente, no que tange à condição topográfica atual, ao atravessar o rio Pinheiros os terrenos destinados à implantação de uma subestação primária e da estação Panamby, inseridos no vale o jardim Vitória régia e o Parque Burle Max, ao lado do supermercado Extra, podem proporcionar estratigrafias menos alteradas em função de apresentar menos intervenções tecnogênicas. Contudo, o acesso vedado a área não permitiu uma melhor caracterização da mesma.

Da estação Panamby, junto a rua Professor Benedito Montenegro até a estação Paraisópolis, próxima a rua Wilson, o traçado do monotrilho percorre acentuado sobre terrenos de condomínios de alto padrão e perpassa também em meio a duas áreas do Cemitério Morumbi, ambas áreas de acesso vedado que não permitiram a inferência quanto às condições estratigráficas do terreno.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 576
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-51: Terreno vegetado em área adjacente ao supermercado Extra, local de implantação da estação proposta Panamby.



Foto 6.4.10.3-52: Guarita de controle de acesso a condomínio na rua Prof. Alexandre Correia entre as estações Panamby e Paraisópolis.

Da estação Paraisópolis, após percorrer subterraneamente por cerca de 200 m o traçado do monotrilho atingiria o eixo da via Perimetral Sul – Sudoeste (obra que vem sendo implantada pela Prefeitura do Município de São Paulo) no topo do espigão. Apesar desse trecho apresentar extensões de terrenos com estratigrafia expostas em função das obras que vem ocorrendo para a implantação da avenida o trajeto não pode ser analisado devido a cancelas de controle de acesso nos pontos extremos que restringiam a circulação de veículos que não estivessem a serviço da específica obra viária.



Foto 6.4.10.3-53: Intervenções tecnológicas para implantação da denominada via Perimetral Sul – Sudoeste.

A partir de então, pelo menos até a estação proposta Estádio Morumbi, passando pela estação Américo Mourano todo o traçado do monotrilho perpassa sobre meio aos arruamentos residenciais, inicialmente, até a rua Viriato Correia, de classe baixa, nos bordos da favela de Paraisópolis, e posteriormente, pelas vias de classe média-alta do bairro Morumbi. Dessa forma, a não ser na passagem adjacente ao muro do Colégio Visconde de Porto Seguro, cerca de 370 m, onde aflui a céu aberto o córrego Antonico, pode ser observada a superfície do solo desnudo, contudo não foram observado vestígios de interesse ao estudo em tela.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 577
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-54: Traçado projetado sobre o leito da rua Senador Otávio Mangabeira.



Foto 6.4.10.3-55: Traçado da rua João de Castro Prado, na prática, leito do córrego Antonico.

Da praça Roberto Gomes Pedrosa até a estação final São Paulo / Morumbi, a qual faria a interligação com a Linha 4 (Amarela), do Metrô, a inserção do traçado ao longo da avenida Jorge João Saad se daria sobre o canteiro central que conforme a posição em fundo vale denota que sob o subsolo haveria a canalização do córrego Antonico que segue em direção ao rio Pirajussara.



Foto 6.4.10.3-56: Canteiro central da Avenida João Jorge Saad.



Foto 6.4.10.3-57: Idem a anterior.

⇒ **Patrimônio Histórico e Arquitetônico - ADA**

Dentro da ADA para a implantação do monotrilho da Linha 17 – Ouro do Metrô foram localizados e mapeados todos os bens com legislação de preservação tanto no âmbito do município quanto no âmbito do Estado de São Paulo.

No Trecho 2, o Aeroporto de Congonhas, local que receberá uma das estações desta linha, encontra-se no estágio de abertura de processo de tombamento através da resolução 24/CONPRES/2004, onde integra também a este tombamento a passarela de pedestres que cruza a Avenida Washington Luís logo à frente do pavilhão de embarque e desembarque de passageiros.

Devido à proximidade com o edifício em estudo de tombamento este local se apresenta como ponto de atenção devido à necessidade de se resguardar a visualização do bem ser preservado.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 578
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-58: Fachada frontal do Aeroporto de Congonhas.



Foto 6.4.10.3-59: Passarela sobre a avenida Washington Luís, Comandante Rolim A. Amaro.

Outro local de interferência direta no Trecho 2, dentro dos limites envoltórios do bem tombado, é o Sítio da Ressaca, antiga residência rural do início do século XVIII construída em taipa de pilão, com incidência de legislação do Condephaat e do DPH/Conpresp através das resoluções SC s/nº/72 e 05/CONPRESP/91, respectivamente. O projeto desta linha se implanta em relevo acentuado junto ao já existente pátio do Metrô ladeando a quadra do bem tombado em sua face voltada para a avenida Francisco de Paula Quintanilha.



Foto 6.4.10.3-60: Local de implantação do Sítio da Ressaca.



Foto 6.4.10.3-61: Fachada lateral da antiga casa rural onde atualmente funciona o Centro Cultural Jabaquara.

No trecho 3 além da inserção da linha 17 – Ouro e da estação Estádio do Morumbi há a implantação do projeto da via Perimetral Sul e do projeto de áreas verdes lineares com as reformulações das áreas do entorno do estádio. Contudo, o Estádio Cícero Pompeu de Toledo (Morumbi) é um bem listado como ZEPEC – Zona Especial de Preservação Cultural e consta com abertura de processo de tombamento pela resolução 26/CONPRESP/04, juntamente com o Colégio Visconde de Porto Seguro, localizado em quadra lindeira ao terreno que pertence ao São Paulo Futebol Clube e seu referido estádio de futebol e, portanto, todo e qualquer projeto nessa área deverá considerar a interferência direta que se fará aos bens listados.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 579
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Foto 6.4.10.3-62: Fachada frontal do Estádio Cícero Pompeu de Toledo (Morumbi).



Foto 6.4.10.3-63: Muro do lote do terreno do Colégio Visconde de Porto Seguro que faz divisa com o córrego Antonico.

No transcurso do traçado também é verificada a presença de outros bens com incidência de legislação de preservação nas imediações da linha proposta, no entanto, estes bens apresentam distância do monotrilho de forma a não haver interferência prejudicial à sua visualidade e ambiência existente.

A Casa Chiyo Hama, localizada à rua Emboabas, próxima a Avenida Washington Luís no sentido do bairro de Interlagos, está listada como ZEPEC – Zona Especial de Preservação Cultural e também está protegida pela resolução 26/CONPRESP/04 com abertura de processo de tombamento. Este imóvel dista cerca de 300 metros da proposta da linha do monotrilho que estará localizada na avenida Jornalista Roberto Marinho junto ao piscinão do córrego Águas Espriadas.

A casa do arquiteto Vilanova Artigas na rua Barão de Jaceguai e um conjunto de imóveis junto a rua Califórnia, estão também listados como ZEPEC e com abertura de processo de tombamento através da resolução 26/CONPRESP/04, e da mesma forma, em relação à proposta da linha distam acima de 300 metros das proximidades das futuras estações Vereador José Diniz e Vila Cordeiro.

Já no trecho 2 é verificada nas imediações da linha projetada a presença do edifício do Banco do Brasil na Avenida Nações Unidas listado como ZEPEC e com abertura de processo de tombamento através da resolução 26/CONPRESP/04, a Chácara Tangará com proteção através das resoluções SC 10/94 do Condephaat e 48/CONPRESP/92, a casa Hans Broos em processo de tombamento através da resolução 09/CONPRESP/08, localizada na rua Viriato Correia e a Casa do Sertanista próxima a avenida Francisco Morato com resoluções do Condephaat SC 22/83 e 15/CONPRESP/92.

Todos estes bens estão distantes cerca de 300 metros da Linha 17 – Ouro, conforme informado anteriormente de forma a não lhes comprometer a visibilidade e ambiência, ver Pranchas – Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação, a seguir.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 580
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-1: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 581
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-2: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 582
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-3: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 583
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-4: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 584
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-6: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 586
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-7: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 587
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0

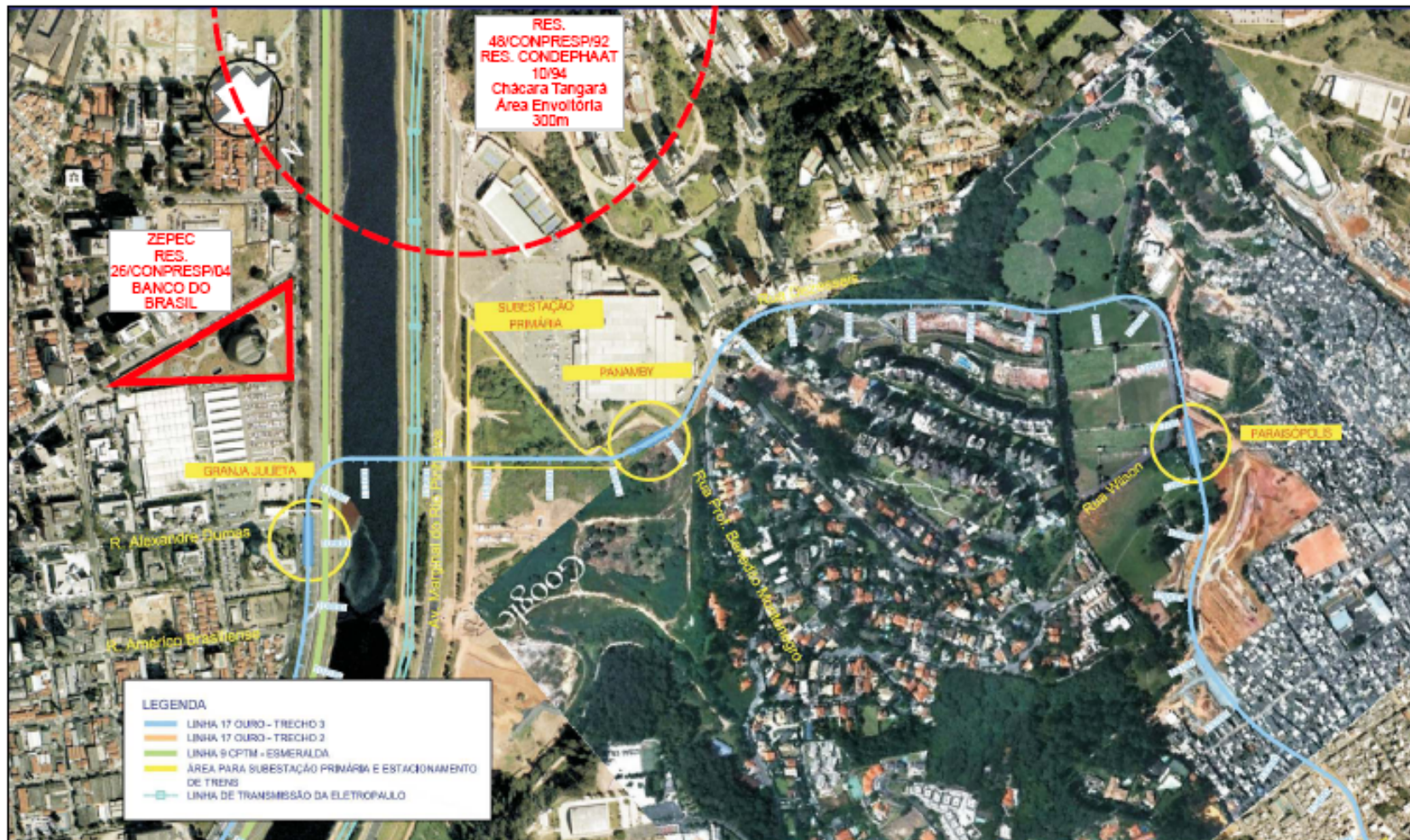


Figura 6.4.10.3-8: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 588
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-10: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 590
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0



Figura 6.4.10.3-11: Localização de Bens com Incidência de Legislação de Preservação.

CODIGO: RT-17.00.0000/0N4-003	EMISSÃO: Agosto / 2010	Folha: 591
APROVAÇÃO:/...../.....	VERIFICAÇÃO:/...../.....	REVISÃO: 0