

**DESENVOLVIMENTO DE SÃO PAULO**  
**AS GRANDES OBRAS, A URBANIZAÇÃO E O URBANISMO**

NESTOR GOULART REIS  
FAU – USP

Obs.: O livro sobre o tema ao qual o texto se refere, com cerca de 400 páginas e 400 imagens, será apresentado publicamente no dia da exposição verbal deste trabalho.

## **1. SUMÁRIO**

O texto expõe algumas conclusões de nossas pesquisas sobre a história do setor da construção civil e a produção do território, como empreendimento com suas dimensões urbanísticas. A pesquisa reuniu imagens e dados sobre as grandes obras de infra-estrutura e os equipamentos urbanos no estado de São Paulo. O setor da construção civil absorve anualmente entre 30% e 50% do investimento bruto de um país.

A História Econômica do Brasil tem sido estudada a partir de informações sobre os produtos as empresas de produção e os produtores. É necessário estudarmos a história da produção das unidades de produção e de seus suportes materiais urbanos. Mas há um aspecto importante, para não dizer fundamental, que merece atenção especial, de nosso ponto de vista profissional: o da produção do território. Os empreendimentos eram grandes, numerosos e diversificados. Mas o círculo de seus realizadores foi sempre muito restrito. Os nomes eram quase sempre os mesmos. A observação de suas atividades nos obriga a reconhecê-los como empresários urbanos e revelar as articulações entre os empreendimentos e as linhas mestras dessa ação empresarial, e política.

## **2. APRESENTAÇÃO**

O texto expõe os principais critérios teóricos e empíricos que nortearam nossas pesquisas e a elaboração de um livro sobre o tema e suas conclusões. Pode portanto ser considerado como um trabalho de história das empresas. Não de uma só delas mas do conjunto, que se relaciona diretamente com a história do setor da construção civil e da construção do território como empreendimento e com suas dimensões urbanísticas.

A pesquisa reuniu imagens e dados sobre as grandes obras realizadas na província e depois estado de São Paulo, mostrando as de infra-estrutura e os equipamentos urbanos. O objetivo é fundamentar estudos sobre a História da Urbanização e do Urbanismo<sup>1</sup>. Mas essa documentação também pode ser utilizada com objetivos mais amplos.

As grandes obras de construção civil, com suas imagens, nos oferecem um panorama da história do desenvolvimento do Estado de São Paulo.

Os autores de textos sobre História Econômica e História das Empresas vêm focalizando aspectos cada vez mais diferenciados das atividades produtivas. A História Econômica do Brasil tem sido estudada a partir dos produtos, das empresas de produção e dos produtores. Mas há um aspecto importante, para não dizer fundamental, que merece atenção especial, de nosso ponto de vista profissional: o da produção do território. É necessário estudar a história de produção das unidades de produção e de seus suportes materiais urbanos.

O papel da construção civil, no desenvolvimento, é fundamental. Esse setor absorve anualmente entre 30% e 50% do investimento bruto de um país. Juan Mascaró, em alguns de seus estudos, nos lembra o peso da produção da infra-estrutura dos espaços urbanos dos países contemporâneos: o setor de obras de construção civil absorve hoje, em países como Brasil, cerca de 50% da capacidade de investimento, a cada ano (MASCARÓ - 1981).

A partir de 1850, com a Lei de Terras, que estabeleceu o sistema de propriedade privada das terras, um grande empreendimento, um grande eixo de atividade empresarial, talvez o maior deles, viria a ser a apropriação das novas terras e a produção do território. O grande empreendimento (o empreendimento dos grandes) não seria então a produção de açúcar e do café, um empreendimento rural, mas a apropriação das terras, montagem do sistema de acesso, parcelamento e venda das partes, fundação de vilas e cidades, seu equipamento e os negócios imobiliários, um empreendimento urbano.

Todos os outros empreendimentos convergiam para esse, que seria um empreendimento maior. Esse foi o das frentes pioneiras, tão bem descritos por Pierre Mombeig (MOMBEIG - 1984). Durante o Império, sem uma formalização empresarial muito completa; durante a Primeira República e mesmo depois, com organização empresarial, em todas as suas etapas.

As imagens que reunimos - cópias de desenhos originais e fotografias de época - nos permitem conhecer essas obras e as condições materiais e técnicas de sua produção e transformação no tempo. Esse é um conhecimento importante. Mas é igualmente importante conhecer os responsáveis pela produção dessas obras, no plano técnico, no plano político e no plano econômico, pois cada uma das obras correspondeu a um empreendimento importante, dependendo de ações nesses diversos planos.

Os empreendimentos eram complexos, envolvendo várias operações: obtenção de concessões ou autorizações, apoio técnico profissional, investimentos financeiros, sem falar nos objetivos econômicos da maior parte deles. Os empreendimentos eram grandes, numerosos e diversificados. Mas o círculo de seus realizadores foi sempre muito restrito. O número de empresários, políticos e profissionais envolvidos era muito reduzido.

Os mesmos nomes se repetiam nas listas de participantes de empreendimentos diversos, em cada época. E os sobrenomes eram quase sempre os mesmos, entre os fins do século XVIII e as três primeiras décadas do século XX. A partir de 1870, as listas incluíam também nomes de empresários imigrantes. Mas também eram quase sempre os mesmos.

Os membros dessas famílias frequentemente são descritos como produtores rurais de açúcar ou de café. Mas a simples observação de suas atividades empresariais nos obriga a reconhecê-los como empresários urbanos, como capitalistas, já que assim muitos deles se denominavam.

Quando reunimos os dados sobre essa multiplicidade de atividades e homogeneidade de agentes, é que podemos compreender as articulações entre os empreendimentos, revelando

as diretrizes gerais, as linhas mestras dessa ação empresarial e política, responsável pela construção de um território organizado para a produção, no estado de São Paulo.

Nosso estudo procura focalizar a atividade empresarial, a partir da realização das grandes obras de construção civil, para infra-estrutura e para equipamentos urbanos. Em outro estudo, estaremos procurando focalizar as formas de produção das unidades rurais. Mas neste, o tema se volta sobretudo para as obras de interesse urbano e regional, um setor fundamental do mercado. O que justifica um estudo mais aprofundado de suas características. Na conquista, transformação e conversão desse espaço para produção, como para a vida social, isto é, no que podemos chamar de “construção do território”, ocorre uma outra operação econômica, que é a agregação de valor ao solo. Essa componente teve um papel central nas atividades empresariais das frentes pioneiras, na expansão acelerada das fronteiras agrícolas no Estado de São Paulo e em outros, nos séculos XIX e XX. Não apenas na escala do próprio pioneiro e do pequeno empreendedor. Mas, com destaque, para os grandes empresários, que se envolveram com o comércio de terras, com as obras de infra-estrutura e de equipamentos urbanos.

Léa Maria da Rocha, em trabalho sobre o desenvolvimento rodoviário do estado, comparado com o ferroviário, demonstrou as diferenças de valor das terras em função de sua proximidade ou afastamento dos eixos de transporte, no Estado de São Paulo (ROCHA - 1986). Informações semelhantes podem ser encontradas no livro de Rudge Ramos, contendo seu relatório sobre o “Caminho do Mar”, em meados dos anos 20, do século XX (RAMOS - 1920 e REIS - 1997a e 1997b)

Compreende-se portanto as pressões dos líderes empresariais e políticos para criar ferrovias e definir seus traçados. E, nas primeiras décadas do século XX, para abrir rodovias privadas, que dessem acesso às glebas de terra a lotear. Como são compreensíveis, durante a Primeira República, as estreitas relações entre os presidentes da Companhia Paulista da Estradas de Ferro e Navegação, os presidentes do Estado de São Paulo e o prefeito da Capital.

### **3. CARACTERÍSTICAS E CONCLUSÕES DA PESQUISA**

A pesquisa reuniu informações sobre as grandes obras de infra-estrutura e as destinadas aos equipamentos e serviços das cidades. Com os resultados, esperamos mostrar as obras que nos séculos XIX e XX, a partir da Independência (1822), tenham sido relevantes para o processo de urbanização e para o urbanismo, da antiga província e depois estado de São Paulo<sup>2</sup>.

O trabalho foi desenvolvido em uma longa e cuidadosa pesquisa, para recolhimento de cópias de fotografias de época e de alguns desenhos, que constituem a base empírica dos estudos. Em termos teóricos, procura demonstrar que a história do desenvolvimento de São Paulo é sobretudo a história da produção de seu território. Este é visto não como um suporte mas como uma forma de geração de riqueza, de formação de patrimônio: da apropriação das terras devolutas à implantação do sistema de transportes, ao parcelamento e venda das terras, à construção e equipamento das cidades, com seus serviços (inclusive a apropriação e venda de seus terrenos), e à montagem dos sistemas quase invisíveis de abastecimento, de crédito, comunicação, energia e comercialização da produção. Procura demonstrar que o processo de desenvolvimento, o processo de produção do território e o processo de urbanização são interdependentes e indissociáveis. E que a produção da infra-estrutura e dos equipamentos sociais é uma base técnica, para a vida social, especialmente para o desenvolvimento do sistema produtivo. Assim, a história da formação do Estado é vista sobretudo como uma luta

constante pela apropriação das terras férteis até então cobertas de florestas, e seu equipamento, para transformá-las em mercadoria, aumentar seu valor e gerar renda para os segmentos empresariais que lideraram politicamente esse processo. Em outro trabalho procurávamos chamar atenção para o fato de que o grande empreendimento empresarial do período de 1860 a 1930 foi a apropriação, a organização e equipamento do território do estado. Que empreendimentos desse porte são organizados com base em programas de obras públicas e privadas, que são sistemas complexos interdependentes; que a implantação desses empreendimentos exige investimentos de grande porte e que esses investimentos envolvem múltiplos agentes sociais; que para atingir os objetivos comuns, os programas e obras dependem de estratégias bem definidas e de uma ampla articulação política; que implicam em investimentos públicos, concessões de serviços públicos, investimentos privados e, ao mesmo tempo, mudanças nos padrões das relações econômicas. Ou seja, além das concessões e privilégios, que são ampliações de direito, temos restrições a direitos, que são o reverso da medalha e exigem definições institucionais claras. Assim, esses investimentos dependem de planos oficiais, que são apenas uma das faces de uma ação política (planejadora e coordenadora), com participação ativa de inúmeros setores privados. Finalmente, essas estratégias, ao serem tornadas públicas são elaboradas culturalmente, certamente como condição para legitimação perante os vários setores sociais. (REIS – 1997b).

Este estudo procura mostrar, com exemplos históricos, o papel dos investimentos em infra-estrutura e equipamentos de uso coletivo, como partes fundamentais do processo de urbanização e de desenvolvimento, pela viabilização de situações novas e pelo aumento de eficácia no uso dos recursos econômicos, até então inúteis ou sub-utilizados. Ao mesmo tempo, oferece evidências da gigantesca mudança de escala de valor e da amplitude territorial desses investimentos, que passam de modestas obras de âmbito municipal, para grandes sistemas integrados em escala continental, como já começa acontecer com os sistemas de geração e distribuição de energia, com a navegação fluvial e com o sistema rodoviário<sup>3</sup>.

O livro, com suas imagens e a cronologia no final, apresenta evidências desses processos de desenvolvimento e de urbanização. Mas apresenta também os elementos para uma reconstrução do modo pelo qual os diferentes grupos sociais se organizaram para definir suas estratégias de ação e produzir esses resultados. Procura demonstrar que processos dessa complexidade, envolvendo investimentos de grande porte, não são frutos do acaso mas correspondem a conjuntos de ações diversas, devidamente encadeadas no tempo, para alcançar resultados previamente estabelecidos.

Não estaremos focalizando as formas de produção tipicamente rurais, como as do açúcar, do café ou a pecuária, mas atividades tipicamente urbanas, que apoiam e promovem aquelas formas econômicas, para alcançar sua própria riqueza<sup>4</sup>. Para nós, o processo de crescente inserção do território de São Paulo no universo da economia capitalista é sobretudo a história urbana, com agentes sociais hegemônicos instalados nos centros urbanos, produzindo articulações internas e internacionais, inclusive para a imigração. Nesse sentido, nosso estudo pode oferecer elementos para uma fundamentação empírica dos modelos teóricos para compreensão desse processo. E procura demonstrar que as classes sociais hegemônicas, com procedimentos tipicamente urbanos, não apenas elaboraram os planos, como procuraram produzir o território e, em certo sentido, inventar o próprio território<sup>5</sup>.

Nas últimas décadas, um grupo de economistas ligados sobretudo à Unicamp vem focalizando o desenvolvimento do capitalismo no Estado de São Paulo sob o ponto de vista da História Econômica, em diferentes perspectivas.

Nosso objetivo é focalizar em conjunto esse processo, fornecendo elementos para um estudo de sua história, sob o ponto de vista das grandes obras de construção civil e do

mercado imobiliário, cujas atividades absorvem sempre entre 30 e 50% da capacidade de investimento de uma sociedade<sup>6</sup>. O exame das evidências materiais desses investimentos, sobretudo em obras para uso público, nos permite visualizar a magnitude do processo. Com esses elementos, talvez seja possível elaborar uma história da produção social desse território organizado e urbanizado, como principal forma de riqueza e resultado do processo produtivo.

## SOBRE AS ORIGENS DOS CAPITAIS URBANOS

Outros pesquisadores têm procurado nuançar essas interpretações, pondo em destaque uma relativa autonomia do comércio nas principais cidades do Brasil, no século XVIII e no início do século XIX (sobretudo do comércio de escravos com a África), o que corresponderia a uma significativa capacidade de acumulação local, já no período colonial (LAPA - 1982, FLORENTINO – 1997 e FRAGOSO - 1992). Essas constatações estariam de acordo com observações de outros autores, referentes ao comércio de Recife e Salvador, inclusive no início do século XVIII.

As evidências reunidas no livro, referentes à presença de capitais existentes na província de São Paulo, já nos primeiros tempos após a Independência, cujas origens remontavam à segunda metade do século XVIII, e às primeiras décadas do século XIX, ligados a atividades urbanas (com lideranças como Rafael Tobias de Aguiar, Antônio da Silva Prado, depois barão de Iguape, o Senador Vergueiro ou Bernardo Gavião e outros com raízes nas atividades rurais mas forte presença nas atividades urbanas (como o Brigadeiro Luís Antônio de Souza) e muitos mais, nos permitem reconhecer a importância dessa acumulação, para explicar a amplitude das iniciativas identificadas durante o Império.

Tratava-se, sem dúvida, de um círculo muito restrito pois os mesmos agentes estavam presentes em quase todas as iniciativas, inclusive nos processos de apropriação e desenvolvimento do território o círculo era restrito mas sua capacidade de iniciativa era evidente.

## DESTACANDO A CONSTRUÇÃO CIVIL

As principais obras sobre a história do desenvolvimento do Estado de São Paulo focalizam geralmente os empreendimentos pelos seus aspectos financeiros e empresariais. No exame dos mecanismos de acumulação de capital, dão destaque às formas urbanas de propriedade, como ações de bancos, empresas de transporte, de exportação de café, ou atividades financeiras, em contraste com as formas de propriedade rurais, como os engenhos de açúcar, as fazendas de café e os escravos. Em alguns casos são mencionadas com alguns detalhes as empresas de serviços públicos e as indústrias. Algumas até mencionam propriedades imobiliárias urbanas.

Mas não se encontram referências explícitas ao grande setor empresarial urbano que percorria todos os outros: o da construção civil. No entanto, foi um setor que se constituiu muito cedo e se expandiu com extraordinária rapidez e intensidade, quando as normas legais da República lhe abriram espaço, com base em capitais nacionais. O levantamento e organização dos dados disponíveis sobre esse extraordinário volume de atividades talvez permita uma visão mais articulada da história do desenvolvimento do Estado de São Paulo.

Essa forma de pesquisa não é uma experiência isolada. Ao longo de muitos anos de trabalho, temos desenvolvido uma linha teórica na qual realizamos estudos sobre urbanização

e urbanismo, tomando os edifícios como base empírica. Não consideramos que edificações e urbanismo sejam dois campos separados da prática mas acreditamos que sejam duas escalas de um mesmo processo de organização do espaço, obedecendo a conjuntos de critérios específicos mas sempre articulados entre si, inclusive do ponto de vista jurídico, como no caso do lote urbano<sup>7</sup>. Desse modo, estaremos estudando as formas de produção e organização do espaço urbano com categorias específicas de estudo de projeto e construção e não por meio de analogias com as ciências biológicas ou com base apenas em documentos escritos. Não há aqui preocupação com os aspectos estéticos das obras mas com as condições de sua produção e uso.

Conferimos uma importância muito grande aos agentes sociais, responsáveis pelas decisões que deram origem a essas obras. Tomadas isoladamente, as obras parecem decorrer de circunstâncias fortuitas, de decisões para cada caso, sem relação com os demais. Mas quando vemos o conjunto, com os mesmos grupos e nomes de família que se repetem, promovendo obras públicas, que se relacionam com obras privadas, somos obrigados a admitir a existência de uma capacidade especial de gestão, dessa que foi chamada a "oligarquia paulista", que assegurou diretrizes gerais para seus negócios entre 1822 e 1930 e mesmo depois, acima dos objetivos particulares dos grupos e indivíduos. As formas de organização da acumulação financeira eram bem conhecidas pelos grupos hegemônicos urbanos, sempre semelhantes para todos eles e permitiam acertos políticos gerais, quando necessário. Em um outro trabalho estudamos em detalhe o caso do desenvolvimento rodoviário (REIS – 1997a). Neste apresentamos uma visão de conjunto, de modo sumário mas suficientemente claro para mostrar que, no mundo dos grandes investimentos, os pontos fundamentais não ficavam ao acaso, na esfera privada, como na oficial. A cronologia apresentada, com suas repetições, nos mostra que o acaso existia apenas para os cultivadores de cana, do café, sujeitos às geadas e às secas, e para os pequenos e médios investidores urbanos.

As grandes obras são a base operacional da vida urbana. Não existem cidades sem elas. São também a base urbana de organização empresarial da vida rural e de sua articulação com o mercado internacional. A explicação da urbanização e do próprio desenvolvimento do estado deve tomar como ponto de partida o estudo das bases sociais de produção das grandes obras, das que atendem às necessidades coletivas. Devemos observar os agentes financeiros e os investimentos, a elaboração de normas e decisões oficiais, os agentes técnicos com sua formação e capacidade, os materiais e sua elaboração industrial, a qualificação da mão-de-obra, as condições de uso e o retorno financeiro ou social da operação. Na cronologia, procuramos reunir dados referentes a esses aspectos, facilitando e mesmo estimulando uma visão crítica, pela observação das repetições e pelos contrastes que ocorrem.

## AS ESCALAS DE ORGANIZAÇÃO

A cronologia nos mostra que as obras e equipamentos de infra-estrutura, com exceção dos correios e telégrafos, por serem estatais, como as ferrovias D. Pedro II, foram de início empreendimentos de âmbito municipal ou micro-regional. Isso quanto ao âmbito da concessão ou privilégio, porque a autorização para constituição das empresas era dada pelo Governo Imperial. Mesmo as primeiras ferrovias, como a Cia. Paulista, a Ituana e a Sorocabana, formadas por capitais locais, foram de início empreendimentos de escala micro regional, depois ampliados<sup>8</sup>. Iluminação a gás, energia elétrica, serviços de água e esgoto ou linhas de bondes eram concessões municipais, o que abria espaço para uma linha de ação econômica da iniciativa privada de porte limitado, com intensa competição. Essa tendência começou a ser alterada em alguns setores durante a Primeira República. Entre 1900 e 1914, a

“ São Paulo Light” implantou um sistema intermunicipal, envolvendo São Paulo e Parnaíba e depois Santo Amaro, que era um município independente. Mas em 1914, quando foi necessário ampliar o suprimento de energia, em curto prazo, foi obrigada a adquirir uma concessão anterior em Sorocaba, (que estava em mãos de uma pequena empresa), para a construção da usina de Itupararanga, formando-se uma subsidiária.

Entre 1890 e 1914, praticamente todos os municípios do estado com alguma atividade econômicas significativa receberam investimentos privados em equipamentos e serviços urbanos, além de obras de infra-estrutura, o que incluía estradas, transportes urbanos, eletricidade, teatros, e cinemas, áreas esportivas, parques (alguns privados) etc.

A primeira telefônica regional de maior porte foi a Bragantina, que se estendia a São Paulo e outros municípios. Por sua amplitude relativa, serviu de base para a formação da Cia. Telefônica Brasileira, do grupo Light, na fase inicial. As telefônicas, surgidas ainda no Império, eram obrigadas a se manter dentro dos limites dos estados. A comunicação entre os estados era considerada um privilégio dos Correios. A primeira telefônica interestadual foi criada no Brasil por Paulino José Fernandes, no início do século XX, com apoio em um parecer de Rui Barbosa, envolvendo 16 municípios da Zona da Mata de Minas Gerais e do norte do estado do Rio de Janeiro, entre Palmas – RJ e Cataguazes – MG. Comprada pelo grupo Light, abriu-lhe a possibilidade para a montagem de sistemas interestaduais mais amplos.

Entre 1910 e 1920 tornaram-se comuns as rodovias municipais e, mencione-se com destaque, as rodovias construídas por capitais privados, principalmente (mas não exclusivamente) nas frentes pioneiras<sup>9</sup>. Na escala municipal, o sistema mais importante foi certamente o construído na administração de Washington Luís no município de São Paulo, entre 1916 e 1920 (REIS – 1997a).

Como os empreendimentos eram isolados, não se propunham questões de coordenação entre eles. Mas a prática exigiu mudanças significativas em alguns setores básicos.

No início da década de 1910/20, o grupo americano da Bond & Shade passou a investir no setor energético no estado de São Paulo, comprando as pequenas usinas hidrelétricas e termoelétricas, para reuni-las em um sistema integrado, de escala regional, muito mais rentável, dando origem à Cia. Paulista de Força e Luz. Um processo semelhante ocorreu em outros estados, com empresas de maior porte, aproveitando-se de economias de escala. O Autor registra (in-memoriam) as excelentes explicações recebidas do Eng. Catulo Branco, sobre esse assunto.

No setor ferroviário ocorreu uma concentração semelhante, com a incorporação dos pequenos ramais pelas grandes ferrovias mas o próprio setor apresentava sinais de crise, que levaram à sua crescente estatização.

No período 1920 a 1950 surgiram, pela primeira vez, discussões sobre as bases institucionais para formação de redes de infra-estrutura e serviços em escala regional e estadual. O processo mais significativo talvez seja o do setor rodoviário, com o plano de obras elaborado e em boa parte implantado na administração de Washington Luís Pereira de Souza, no estado de São Paulo.

A implantação de sistemas operacionais, em escala supra-regional, abriu a polêmica sobre a necessidade de criação de um sistema institucional paralelo, para regulamentação e coordenação das concessões, seja em termos de legislação específica, seja em termos de órgãos reguladores.

## REDES ESTADUAIS E NACIONAIS E ÓRGÃOS REGULADORES

O primeiro trabalho sobre o assunto foi apresentado publicamente pelo arquiteto Prof. Luiz de Anhaia Mello, docente de urbanismo da Escola Politécnica de São Paulo e, mais tarde, fundador da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. O objetivo do trabalho, seguindo as tendências norte-americanas, era propor uma organização dos serviços que priorizasse o interesse público e, ao mesmo tempo, permitisse controle sobre as empresas, que atuavam em setores necessariamente privados de competição.

Essa questão e a contribuição do mestre Anhaia Mello estiveram relegadas ao esquecimento nos 50 anos seguintes, em que se estabeleceram e ampliaram os sistemas estatais de serviços, até seu colapso, na crise dos anos 80 e 90, em escala estadual e nacional. Na última década do século XX, o assunto e o nome de Anhaia Mello voltam a ser mencionados<sup>10</sup>.

Mas mudanças de outro sentido continuaram a ocorrer. As mudanças institucionais dos anos 30 incluíram a destruição das barreiras comerciais entre os estados. Mas a ampliação das trocas interestaduais dependia de condições materiais para sua efetivação. A partir de 1945, com a criação do Fundo Rodoviário Federal e a transferência de parte de seus recursos aos estados e municípios, criaram-se as condições institucionais para a construção de uma rede rodoviária moderna, em escala nacional. A construção de Brasília, com sua rede rodoviária articulando todas as regiões do país (inclusive a Amazônia) simboliza o início da operação de um mercado integrado, em escala nacional.

Pela primeira vez ficava claro, para os brasileiros, que a infra-estrutura e os serviços deviam ser coordenados na escala do próprio mercado. Entre 1950 e 1980 lançaram-se as bases de sistemas integrados de infra-estrutura e serviços, em escala nacional, ainda que na prática esses incluíssem, como partes importantes, subsistemas estaduais e regionais. Em sua ampliação, o modelo envolvia o sistema produtivo. A Eletrobrás, a Petrobrás, a Telebrás, a Rede Ferroviária Federal, a Embratur, a Embratel, a Siderbrás e a Petrobrás, dispensam outra exemplificação. A resistência mais forte, no estado de São Paulo, concretizou-se com a preservação de um sistema estadual, com maior número de setores de atuação: Sabesp, Cetesb, Fepasa, Cesp, Eletropaulo, Telesp etc.

O exame das mudanças envolve duas linhas de observação. A primeira refere-se à necessidade de uma coordenação geral e de planos específicos de desenvolvimento setorial, que se confundiu, por décadas, com o processo de estatização. À vista da necessidade de coordenar o desenvolvimento dos vários setores, o Estado terminou por assumir todas as responsabilidades, inclusive as operacionais, anulando em boa parte seu papel regulador. A outra refere-se a essa necessidade de coordenação e regulação, para melhor equacionamento das relações entre os agentes prestadores de serviço e o público usuário.

Ao terminar o século XX, quando as capitais privados voltaram a ocupar os espaços correspondentes às atividades relacionadas com a infra-estrutura e com os equipamentos urbanos, esses problemas voltaram à discussão, em um novo patamar, no qual as atividades estatais de coordenação e definição do sistema de regulação se apresentam com renovada importância, em virtude da presença simultânea de duas tendências contraditórias: de um lado a escala nacional e continental de organização desses serviços e, de outro, a necessidade de competição e controle do setor empresarial. A presença das empresas privadas, em atuação, no quadro de sistemas integrados em escala nacional e continental, continua a ser um desafio para os interessados na definição de Políticas Públicas.



De qualquer forma, deve ficar claro que, na situação atual (e certamente com muito maior razão no futuro próximo), o grande papel do Estado será o de traçar as diretrizes gerais para o máximo aproveitamento dos recursos em cada setor e fixar os critérios para uma articulação eficiente da exploração desses recursos nas várias regiões, de forma integrada, inclusive em escala continental.

Com atenção para essas questões, o exame das origens históricas de todos esses setores poderá ser de especial utilidade.

## ALGUMAS RESSALVAS

O título de um trabalho como este muitas vezes é um pouco vago. Não descreve com rigor seu conteúdo. É como cobertor de soldado: por mais que se estique, sempre cobre alguns assuntos que não estariam dentro e deixa de fora outros, que fazem parte do tema. A expressão grandes obras não é muito exata. Por outro lado a pesquisa não cobre todas as formas e experiências de construção civil. Não foram incluídos edifícios industriais, conjuntos habitacionais em geral e quase tudo que pudesse ser considerado como habitação e instalação de comércio. Foram excluídas quase todas as formas de construção mais elementares, que correspondem a 70 ou 80% do espaço das nossas cidades, frutos do trabalho direto dos seus proprietários e habitantes. Foram excluídos também todos os exemplos que apontassem mais um interesse estético do que construtivo.

Por outro lado, foram incluídos exemplos que dizem respeito mais diretamente a vários campos da engenharia mecânica, elétrica e industrial, que comparecem como geradores de obras civis, como barragens, estradas, estações telefônicas, estações ferroviárias, rodoviárias, armazéns etc. Não será um exagero dizer que temos principalmente a história da instalação da infra-estrutura e dos equipamentos, que criaram e fortaleceram as condições gerais de desenvolvimento da economia paulista e sua urbanização e condicionaram o seu urbanismo.

A intenção inicial era fazer um trabalho do gênero chamado "livro de arte". Pretendíamos recolher fotografias e desenhos que, com 10 páginas de texto, ilustrassem com elegância pelo menos 150 anos de evolução da construção civil em São Paulo. Ao recolher as ilustrações fomos obrigados a montar uma cronologia sobre as obras e seus autores, que pudesse organizar os dados e as imagens, de forma adequada. A cronologia cresceu e conquistou espaço próprio, adquirindo importância igual à das ilustrações. As 10 páginas passaram a 150 e exigiram um novo texto, que mostrasse criticamente a importância dos dados para cada década.

Por sua vez, as ilustrações recolhidas, somando milhares, tiveram que ser selecionadas e reunidas em grupos, segundo os assuntos, para evitar redundâncias. Adquiriram também sua vida própria, exigindo legendas adequadas, de acordo com os temas que motivaram o seu agrupamento. As 100 páginas iniciais se transformaram em outras muitas dezenas de legendas, figuras e páginas.

Como resultado, temos um livro múltiplo e podemos ter várias linhas de leitura. A mais simples e sintética é a das notas que precedem os capítulos, que oferecem uma primeira visão de conjunto e algumas observações críticas, sobre aspectos mais evidentes. A mais árida é a do ensaio de cronologia, que alinha os dados, ano a ano, aparentemente sem qualquer observação crítica, como uma lista telefônica, deixando ao leitor o trabalho de ir retendo as regularidades de nomes, formas de atividades ou os estágios de desenvolvimento, descobrindo

solitária e penosamente os critérios que presidiram à seleção de dados. Uma terceira linha, mais suave, é a das legendas, ligando as obras às pessoas e seus objetivos. A mais agradável e suave é a observação direta das imagens, sem intermediação do autor, a do prazer da curiosidade visual sem limites, que permite a leitura de trás para diante ou das partes descoordenadas, ao sabor do acaso. Há finalmente a da síntese mais demorada, de todas as leituras, que restabelece em parte, para o leitor, os prazeres da descoberta de todas as conexões. São como cinco livros escritos simultaneamente, para que cada um leia a história que lhe agrada, dosando as palavras e as imagens, as obras e seus criadores mais conhecidos, identificando as articulações políticas e financeiras que as viabilizaram.

Já se disse muitas vezes que freqüentemente as imagens dizem mais do que as palavras. Mas nem sempre se reconhece que a História é mais facilmente lida pelos espaços do que pelos tempos, pela história da Arquitetura e do urbanismo dos povos, do que pelos discussão de seus habitantes. É melhor lida e compreendida nos frutos do trabalho humano, do que pelos discursos dos seus autores. A observação desse conjunto de obras, em sua unidade e diversidade, que permite uma visão mais concreta do que foi a vida na província e no estado de São Paulo, ao longo de mais de um século de desenvolvimento, ajudará na construção de uma história que não é feita de saltos milagrosos mas do encadeamento de ações ao longo do tempo, no trabalho cumulativo de várias gerações, no plano material e intelectual. Esta é afinal uma contribuição para a história da construção da infra-estrutura, dos equipamentos, da urbanização e do urbanismo do estado de São Paulo.

## **BIBLIOGRAFIA**

- CANO, Wilson - Raízes da concentração industrial em São Paulo, Rio de Janeiro/São Paulo: Difel, 1977;
- FLORENTINO, Manolo – Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, São Paulo: Cia das Letras, 1997.
- FRAGOSO, João L. – Homens de grossa aventura, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- GRANZIERA, Rui G. - A Guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil, São Paulo: Hucitec/Unicamp, 1979;
- KUZNESOF, Elizabeth A – Household economy and urban development, São Paulo, 1765 to 1836 – Boulden, Colaborador/USA: Westview Press, 1986.
- LAPA, J. R do Amaral – O antigo Sistema Colonial, São Paulo: Brasiliense, 1982.
- MASCARÓ, J. L. e MASCARÓ, L. R. – A construção da Economia Nacional, São Paulo: PINI, 1981.
- MELLO, João Manuel Cardoso de - O capitalismo tardio, São Paulo: Brasiliense, 1982;
- MELLO, Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia – Novos subsídios para a regulamentação dos serviços de utilidade pública. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1933.
- MONBEIG, Pierre – Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
- PORTAS, Nuno – A cidade como arquitetura, apontamentos de método e crítica. Lisboa: Livros Horizonte, 1965.
- RAMOS, Arthur Rudge – Relatório sobre os trabalhos feitos na estrada do Vergueiro, São Paulo: Secção de obras de O Estado de São Paulo, 1920.

REIS, Nestor Goulart – Evolução Urbana do Brasil 1580 –1720, São Paulo: Ed. PINI/FAUUSP, 2ª edição revista, 2001.

\_\_\_\_\_ - Memória do Transporte Rodoviário - desenvolvimento das atividades rodoviárias em São Paulo, São Paulo: CPA/SCI, 1997.

\_\_\_\_\_ - Aspectos da história da Engenharia Civil em São Paulo, São Paulo: Kosmos/CBPO, 1989.

\_\_\_\_\_ - Cultura e estratégias de desenvolvimento IN: DELORENZO, H. C. e COSTA, N. P. C. (orgs) – A década de 1920 e as origens do Brasil Moderno, São Paulo: Ed. UNESP, 1997.

\_\_\_\_\_ - São Paulo e outras cidades, São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_ - Quadro da Arquitetura no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1970.

ROCHA, Léa Maria da – O rodoviário em São Paulo, São Paulo: FFLCH – USP, 1986. Dissertação de Mestrado.

ROSSI, Aldo – L' architettura della città, Padova: Marsilio Editori, 1966.

SÁES, Flávio A. M. de - A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, São Paulo: Hucitec, 1986;

SÁES, Flávio A. M. de - As ferrovias de São Paulo, 1870-1940, São Paulo: Hucitec, 1981;

SEVCENKO, Nicolau – Literatura como missão. São Paulo: Brasiliense, 1989.

SILVA, Sérgio - Expansão cafeeira e origens da Indústria no Brasil, São Paulo: Editora.

## NOTAS:

<sup>1</sup> Esse tema já foi objeto de alguns de nossos livros e artigos (REIS, 1989, 1994, 1997a;1997b).

<sup>2</sup> Entendemos urbanização como um processo social amplo, que abrange o conjunto da sociedade mas, para os objetivos deste livro, a urbanização pode ser entendida apenas como concentração de população nas cidades. Para uso de conceito mais amplo de urbanização, ver REIS, 2001 – Notas Metodológicas.

<sup>3</sup> Há algumas décadas que os modos de aproveitamento dos recursos hídricos, em determinadas regiões, envolvem amplas articulações inter-regionais, com a transferência de reservas de algumas delas para outras, sem que sejam definidos previamente os critérios gerais para intervenção. No final do século XX, reacendeu-se o debate sobre a transferência das águas do São Francisco, tema que já havia sido levantado por volta de 1920.

<sup>4</sup> Ainda que a produção do território se fizesse, em grande parte, pela viabilização da produção rural e, em muitos casos, os mesmos grupos participassem também, simultaneamente, de empreendimentos rurais. Mas então, alguns membros do grupos (familiares ou não) permaneciam no interior e outros em Santos, participando dos negócios de importação. Era o caso de José Vergueiro, que se empenhou também na reconstrução na Estrada da Maioridade (que passou a ser denominada de Estrada do Vergueiro) do mesmo modo que seu pai havia aberto fazendas e estradas na região de Limeira e Piracicaba.

<sup>5</sup> Em 1900, em um mapa do estado de São Paulo, aproximadamente a metade de sua área, do lado oeste, era totalmente indicada em verde, com uma legenda que informava ser aquele um território coberto por florestas, habitadas por tribos desconhecidas.

<sup>6</sup> MASCARÓ, Juan e MASCARÓ, Lucia – 1981.

- 
- <sup>7</sup> Ver, a propósito, "O lote urbano e a arquitetura" (in REIS, 1979). Essa linha de trabalho, que começamos a definir em trabalhos publicados entre 1963 e 1965, era paralela à dos trabalhos de alguns arquitetos europeus, como Aldo Rossi (ROSSI, 1966) e Nuno Portas (PORTAS, 1969), que punham em destaque a importância das tipologias dos estudos arquitetônicos, para as análises urbanas.
- <sup>8</sup> As formas de articulação entre os agentes econômicos urbanos e rurais, na busca dos objetivos de seu interesse comum, no que se refere à segunda metade do século XVIII como no início do século XIX, foram estudadas por Kusnesof, em alguns de seus trabalhos (KUSNESOF - 1986), de modo especial no que se refere à execução de obras públicas. As articulações eram semelhantes às de meados do século XIX. Nessa etapa as concessões eram restritas e os empreendimentos complementares (desdobramentos) tinham denominações diversas das iniciais. A Cia. Paulista teve início com o trecho Jundiaí-Campinas, ao qual se seguiu o de Campinas a Rio Claro (de início com nova denominação), de onde partiu uma outra ferrovia independente para São Carlos e Araraquara e, nesta última, se formou a Estrada de Ferro Araraquarense.
- <sup>9</sup> Nos anos 20 e 30, foi construída por capitais particulares a chamada Auto-Estrada, entre São Paulo e Santo Amaro, que viabilizou a comercialização dos terrenos nos loteamentos daquela área. O empreendimento se beneficiou, direto ou indiretamente, de pelo menos duas iniciativas oficiais: a instalação do Aeroporto estadual de Congonhas e a incorporação do município de Santo Amaro ao da Capital. Igualmente importante foi a Concessão do "Caminho do Mar" Rudge Ramos, cujas obras viabilizaram extraordinários negócios imobiliários, descritos pelo próprio empreendedor (REIS - 1997 e RAMOS - 1920).
- <sup>10</sup> O Autor agradece ao advogado Pedro Dutra informações sobre a questão da regulação.