

O BAIRRO INDUSTRIAL DO JAGUARÉ, SP. (1) (2)

LÉA GOLDENSTEIN e
ROSA ESTER ROSSINI

O centro industrial do Jaguaré localiza-se na parte ocidental da cidade de São Paulo (SW), aproximadamente, a 11 km da Praça da Sé, à margem esquerda do rio Pinheiros, quase junto à confluência com o Tietê e próximo aos populosos bairros de Pinheiros, Lapa e do município de Osasco que aliás, por muito tempo reivindicou a inclusão do bairro do Jaguaré dentro dos seus limites administrativos.

Trata-se de um loteamento, com área superior a 166 alqueires paulistas, que ocupa em boa parte terrenos de várzeas drenados pela retificação do rio Pinheiros e que foi projetado com a previsão de um zoneamento que define áreas de função residencial e áreas de função industrial. Tem limites bem marcados na maior parte de seu perímetro: ao Norte a E. F. Sorocabana limita o Jaguaré com o município de Osasco, a NE e L o canal do rio Pinheiros separa-o do bairro de Boaçava; ao S e SE, o ribeirão Jaguaré marca o limite com a Cidade Universitária e Butantã; somente a W são menos precisos, havendo interpenetração de outros pequenos loteamentos (como o da Cia. Suburbana Paulista), porém, de modo geral, a Estrada de Itu circunda o bairro nessa direção (fig. 1).

A proximidade de bairros vizinhos exclui a possibilidade de expansão, que só é realmente viável para W, pelo preenchimento dos vazios existentes em direção à Estrada de Itu.

Situado próximo ao cruzamento das principais estradas de rodagem que conduzem ao N e ao W do Estado (Estrada de Itu e Via Anhangüera) é utilizado amplamente como *via de passagem*, apesar da péssima conservação das vias que o atravessam.

A ligação com o aglomerado paulistano, necessária à vida de relações (mercado, bancos, mão-de-obra, recreação, etc.), faz-se principalmente através da Lapa, como consequência da presença da ponte do Jaguaré sobre o rio Pinheiros. Embora administrativamente ligado ao Butantã, elegeu a Lapa como centro "relay".

(1) Trabalho recebido, para publicação em janeiro de 1969.

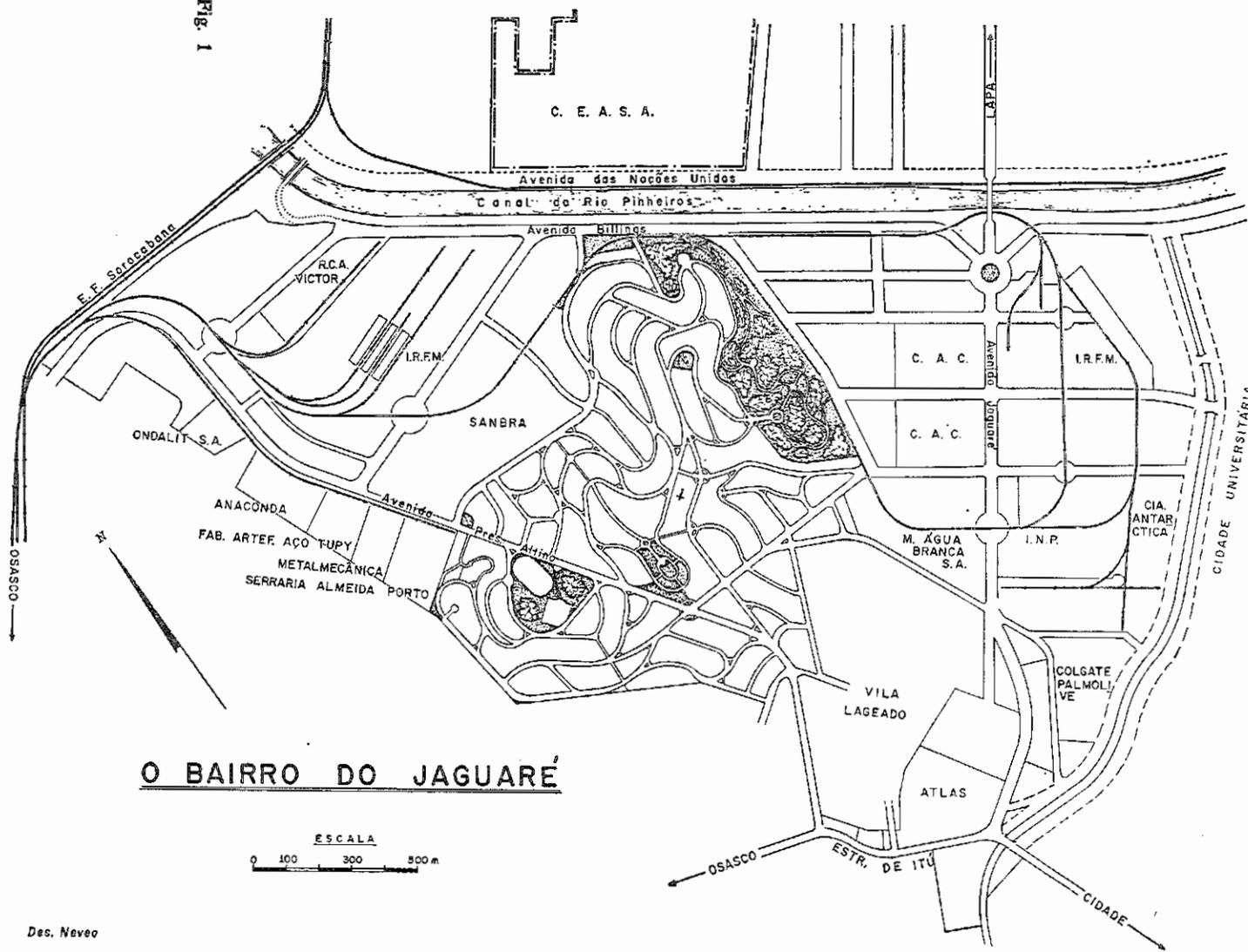
(2) As notas de rodapé, representadas por um número entre parêntesis de 1 a 34, foram concentradas no fim do artigo.

A paisagem do bairro é marcada pela presença de linhas férreas: são os ramais que ligam à E. F. Sorocabana, que por sua vez se vincula à E. F. Central do Brasil e à E. F. Santos-Jundiaí (as duas fazendo parte da Rede Ferroviária Nacional). A Sorocabana transpõe o rio nos limites do Jaguaré com Presidente Altino e além de fazer conexão com as estradas citadas, ainda, direta ou indiretamente, o faz com a Mogiana e a Noroeste. A linha tronco da Sorocabana também se liga com a linha Santo Amaro-Santos, que acompanha o canal do rio Pinheiros. No dizer de Ab'Saber [1, 177-178] "As ferrovias seguiram as zonas de transição entre as planícies aluviais e as colinas mais suaves, superpondo-se muitas vezes, aos principais tratos de terraços fluviais que a região de São Paulo apresenta. Essas áreas baixas e mal drenadas, que por muito tempo permaneceram abandonadas, isolando as principais colinas urbanizadas, constituem hoje, o sítio básico do parque industrial paulistano". Pode-se acrescentar que não só a paisagem se prende à ferrovia, como o bairro, na sua origem, está amplamente relacionado com ela, o que pode ser avaliado pelo número de fábricas que dispõem de ramais particulares. Na realidade, a evolução urbana se processou relegando para plano secundário o papel da ferrovia pois o desenvolvimento industrial da área em estudo processou-se após a Segunda Guerra, já na época em que as rodovias se impuseram no transporte relacionado com a indústria.

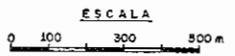
Fazendo parte da porção periférica do aglomerado paulistano conservou até o presente a sua individualidade, mantendo quase que intacto o zoneamento previsto, porém é indubitável que esta individualidade tende a se diluir, à medida que se verifica a interpenetração com Osasco (Estrada de Itu), quando se confundirão os limites de Osasco, Jaguaré, Vila Iara e Pedreira.

Essas características de bairro planejado, sua proposição de ser um bairro industrial, o zoneamento previsto, o aproveitamento de uma área até há pouco inundável, a presença dos grandes troncos de circulação, aliado ao fato de ser contíguo à Cidade Universitária — levaram a escolhê-lo como "laboratório" de pesquisas, onde os alunos do Curso de Geografia da FFCL da USP, matriculados no curso optativo "Orientação para Pesquisa", pudessem praticar trabalhos de campo, orientados de perto, pelos Professores-Orientadores: Ary França e Léa Goldenstein, da Cadeira de Geografia Humana; José Ribeiro de Araújo Filho, da Cadeira de Geografia do Brasil e Renato da Silveira Mendes, da Disciplina de Geografia Regional. A pesquisa do Jaguaré se desenvolveu nos anos de 1962 a 1963, tendo os alunos, juntamente com os orientadores, feito toda a coleta de material e elaborado em conjunto parte do material cartográfico.

Fig. 1



O BAIRRO DO JAGUARÉ



Des. Neveo

e relatórios preliminares. Dado o caráter optativo do curso, participaram dos trabalhos alunos de todos os graus, inclusive de pós-graduação. Tendo havido um hiato de alguns anos, entre a coleta dos dados e a elaboração do presente trabalho, é possível que alguns nomes tenham escapado, o que é lamentável. Destaca-se a participação valiosa dos seguintes alunos: Adaudite Carvalho Baptista, Baptista Rondino, Celina Gracia Freitas de Oliveira, Chimi Narita, Dion Severino Muniz, Eva Markus, Hirome Nakata, Ingeborg Widmaier, Isabel dos Santos Rodrigues, Jeruza Viana Pinto, Júlio César de Azevedo, Kikuko Abe, Lileana de Almeida Campos, Lúcia Guarino de Freitas, Lucília da Conceição Vasconcelos Pires, Maria Cecília de Barros do Amaral, Moema Aidar, Myrian de Lima Nobre, Odete Palandi Albano, Olmária Guimarães, Orlando Roschel Ruzsicska, Rosa Ester Rossini, Sônia Eli Carvalho, Suzana Joyce Barros, Tereza Rodeguer e do pós-graduando Tomotoshi Massukado.

No levantamento dos dados de circulação, em virtude do caráter intensivo de que se revestiu, contou-se com a inestimável colaboração de todos os colegas do Departamento de Geografia assim como de alunos e ex-alunos. O colega Vincenzo Bochicchio, da cadeira de Cartografia executou os gráficos de circulação.

Este trabalho, portanto, é fruto de um esforço conjugado de professores e alunos. O período que separou a pesquisa da elaboração impediu que as falhas e lacunas pudessem ser corrigidas, também muitas informações colhidas estão superadas. Procurou-se compensar esta deficiência com visitas e entrevistas feitas em época posterior (1967 e 1968) e geralmente as observações obtidas foram apresentadas em pé de página, a fim de não prejudicar a unidade das informações a que se chegou por pesquisa direta. Apesar de todos estes problemas, que, evidentemente, diminuem o mérito do trabalho, julgou-se seria útil a sua apresentação.

Pode-se dizer que o bairro existe graças às obras de retificação dos rios Pinheiros e de seus dois formadores (o Grande e o Guara-piranga), feita tendo em vista o aumento do potencial do reservatório Billings. O leito do Pinheiros era sinuoso e de fraca declividade, percorrendo uma várzea freqüentemente inundável. Até a retificação o Pinheiros marcava, de certa forma, o limite do aglomerado urbano da capital pois, a oeste da várzea inundável — excluídos os centros afastados, como Osasco, por exemplo — só havia residências isoladas e pequenas instalações industriais.

Facilmente o volume da água excedia os cordões marginais e invadia a várzea, levando à formação de depósitos aluviais brejosos. Da intensa exploração de areia, pedregulho e barro cerâmico nos terrenos marginais — sobretudo no trecho compreendido entre a antiga ponte de Pinheiros e a confluência com o Tietê — resultou a

abertura de enormes e numerosas alvercas, nas quais as águas ficavam estagnadas [2]. No dizer de Ab'Sáber as planícies aluviais do Tietê, Pinheiros e seus afluentes são "em geral dotadas de dois níveis aluviais; um raso, baixo e submersivo, outrora afetado por cheias anuais, e outro, ligeiramente mais alto e menos encharcado, sujeito apenas às cheias periódicas" [3]. Há a considerar ainda, bem definida na área, a presença do nível representado pelas colinas terciárias na bacia paulistana, colinas estas que foram eleitas para sediar o setor residencial de loteamento, a partir de um arruamento em curvas de nível.

Com a retificação foram entupidos os antigos leitos e aterradas as áreas originalmente baixas e as alvercas escavadas pelos tiradores de areia, pedregulho e barro, resultando numa enorme ampliação da área urbanizável da metrópole. A companhia imobiliária que empreendeu o loteamento completou o processo de aterramento tendo em vista a implantação das indústrias, porém, até o presente, se fazem sentir quer no que concerne à drenagem, quer ao estaqueamento, problemas relacionados com este tipo de sítio. Na área residencial, implantada numa colina, surgem problemas de erosão das encostas desnudas, assim como problemas de construção em terrenos íngremes. Duas faixas de conservação, com dez metros de largura, foram reservadas para a "Light" para os serviços de manutenção do canal; na margem esquerda, uma faixa de largura variável de dez a sessenta metros, é destinada à locação de linhas de transmissão; na margem direita, ao lado da de conservação, uma outra faixa, com catorze metros de largura, foi destinada a serviços públicos, e é utilizada, presentemente, pela Estrada de Ferro Sorocabana. Nas duas margens foram reservadas faixas para a construção de avenidas de uso público — as Marginais —.

Na carta de 1930 [4] pode-se observar o aspecto que apresentava a área, onde mais tarde iria se desenvolver o loteamento — casas isoladas (um máximo de 25) e nenhum sinal de arruamento (fig. 2). Em fotografias aéreas de 1940 já se delineava um início de arruamento, estando traçada a Avenida Jaguaré que, a grosso modo, faz a ligação Lapa-Osasco, porém, as inundações a que estava sujeita a várzea impediam a sua ocupação principalmente para fins industriais. As residências continuavam pouco numerosas e dispersas e pela fotografia aérea se pode distinguir a presença de barracos na várzea, atualmente Avenida Billings, ao longo do rio, enquanto que no sopé da colina as residências são maiores e intercaladas com estabelecimentos industriais.

A retificação do rio Pinheiros foi o ponto de apoio da Cia. Imobiliária para o seu grande empreendimento, que transformou a várzea em zona industrial e as colinas terciárias em zona residencial. Das 29 casas existentes em 1940, a zona residencial em 1962 passou a conter 1077 residências enquanto que na várzea, o número de indús-

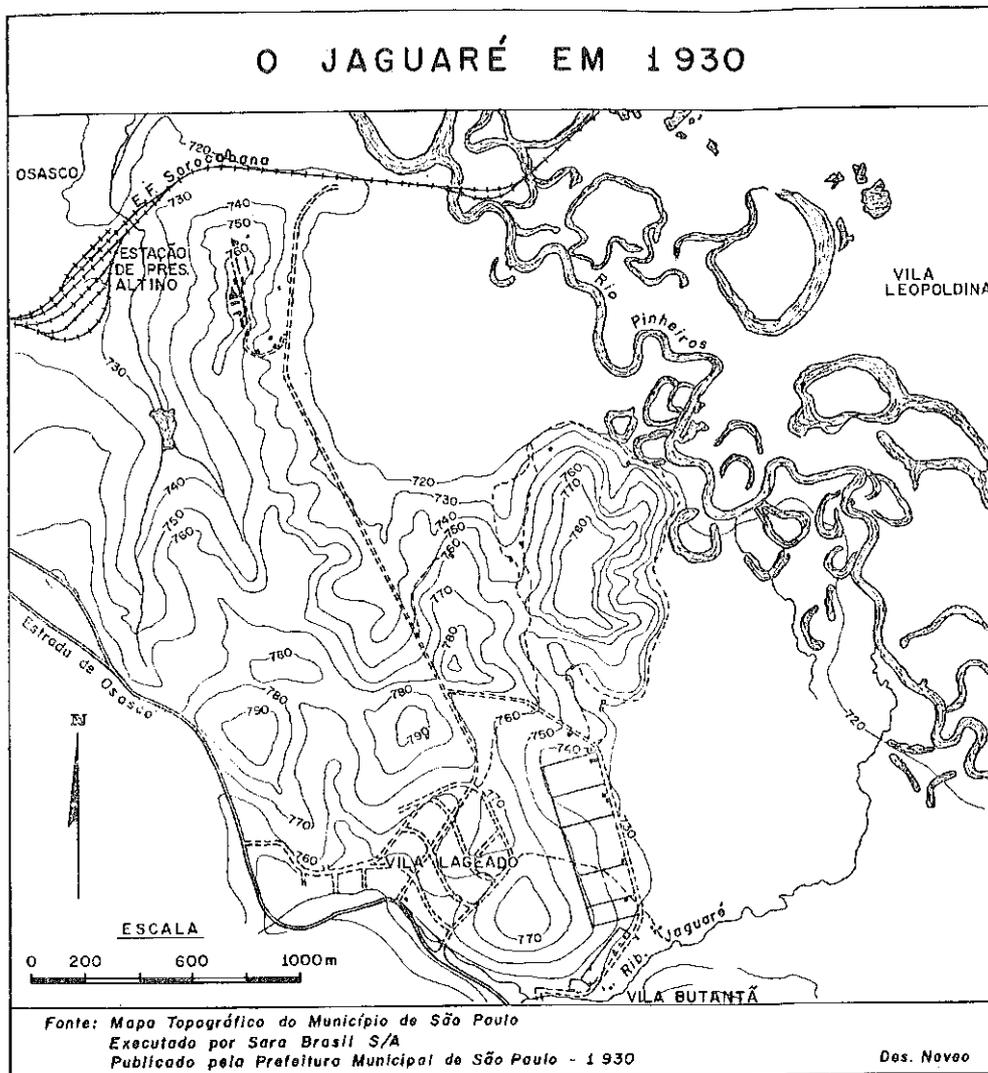


Fig. 2 — No ano de 1930 o rio Pinheiros ainda não estava retificado e as áreas atualmente ocupadas pelas indústrias eram freqüentemente inundadas. A ocupação do bairro era mínima.

trias é superior a 60. O maior adensamento de casas é encontrado nas encostas e entre as duas colinas principais; os topos permanecem pouco ocupados, o mesmo acontecendo com a encosta da colina que tem a sua frente voltada para a várzea fabril. (1)

A CIRCULAÇÃO

Do estudo de circulação procurou-se verificar o papel realmente exercido pelo bairro, constatar em que medida a circulação de veículos e pessoas o interessa diretamente, traduzindo a vida de relações com as áreas circunvizinhas e em que medida funciona como *via de passagem*, sem que a circulação constatada esteja vinculada à sua vida.

Com esse fim, em pesquisa efetuada durante as 24 horas do dia 15 de maio de 1963, fez-se a contagem de veículos e de pessoas nas diferentes entradas habituais do bairro, distinguindo-se tipos de veículos e direções seguidas. Foram quatro os pontos de observação. Estes foram desdobrados em 16 postos (8 de entrada e 8 de saída), de forma a atender às comunicações possíveis, distribuídos da seguinte forma:

ENTRADA		SAÍDA
Ponto I	Ponte Jaguaré	Jaguaré-Ponte
Ponto Ia	Cid. Universitária Jaguaré	Jaguaré-Cid. Universitária
Ponto Ib	Ponte Cid. Universitária	Cid. Universitária-Ponte
Ponto II	São Paulo (Estr. Itu) Jaguaré	Jaguaré-São Paulo (Estr. de Itu)
Ponto II	Osasco (Estr. de Itu) Jaguaré	Jaguaré-Osasco (Estr. de Itu)
Ponto III	São Paulo (Estr. Itu) Jaguaré	Jaguaré-São Paulo (Estr. de Itu)
Ponto III	Osasco (Estr. de Itu) Jaguaré	Jaguaré-Osasco (Estr. de Itu)
Ponto IV	Presidente Altino Jaguaré	Jaguaré-Presidente Altino

As observações feitas em cada ponto durante as 24 horas do dia foram: ônibus lotado; ônibus semilotado; ônibus vazio; caminhão carregado; caminhão vazio; furgão; camioneta; automóvel; carroça; bicicleta e pedestre.

Nos gráficos as observações foram reunidas em cinco categorias: ônibus, caminhão, automóvel, bicicleta e pedestre (as carroças tabuladas, por serem inexpressíveis numericamente, foram abandonadas; os furgões e camionetas foram englobados dentro da categoria dos caminhões).

A entrada e a saída de veículos e de pessoas do bairro do Jaguaré estão representados por gráficos horários nas figuras 3 e 4, respectivamente. O movimento, de modo geral, se concentra entre 5 e 20 horas, sendo praticamente nulo no período noturno. Há um equilíbrio entre entrada e saída de veículos motorizados e também de pedestres e bicicletas, como ilustra o quadro abaixo:

	ENTRADA	SAÍDA
Veículos	5 483	5 483
Bicicletas	1 836	1 770
Pedestres	1 935	1 867

Quanto aos veículos, há uma distribuição aproximadamente regular, no tocante à intensidade, no decorrer das horas tidas como de movimento, não se delineando um movimento de tipo pendular. O contrário, quanto às bicicletas e pedestres, cujo movimento está nitidamente relacionado com as horas de entrada e saída dos turnos das fábricas.

ENTRADA DE VEÍCULOS E PESSOAS NO BAIRRO DO JAGUARÉ

EM 16.5.1963

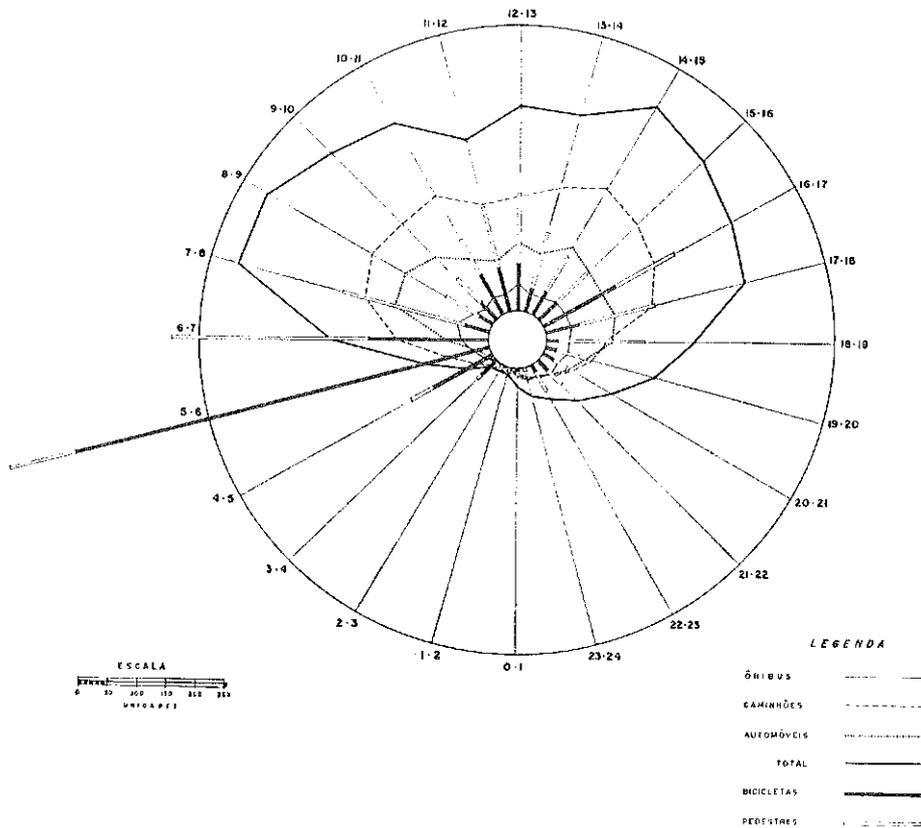


Fig. 3

SAÍDA DE VEÍCULOS E PESSOAS NO BAIRRO DO JAGUARÉ

EM 16-5-1963

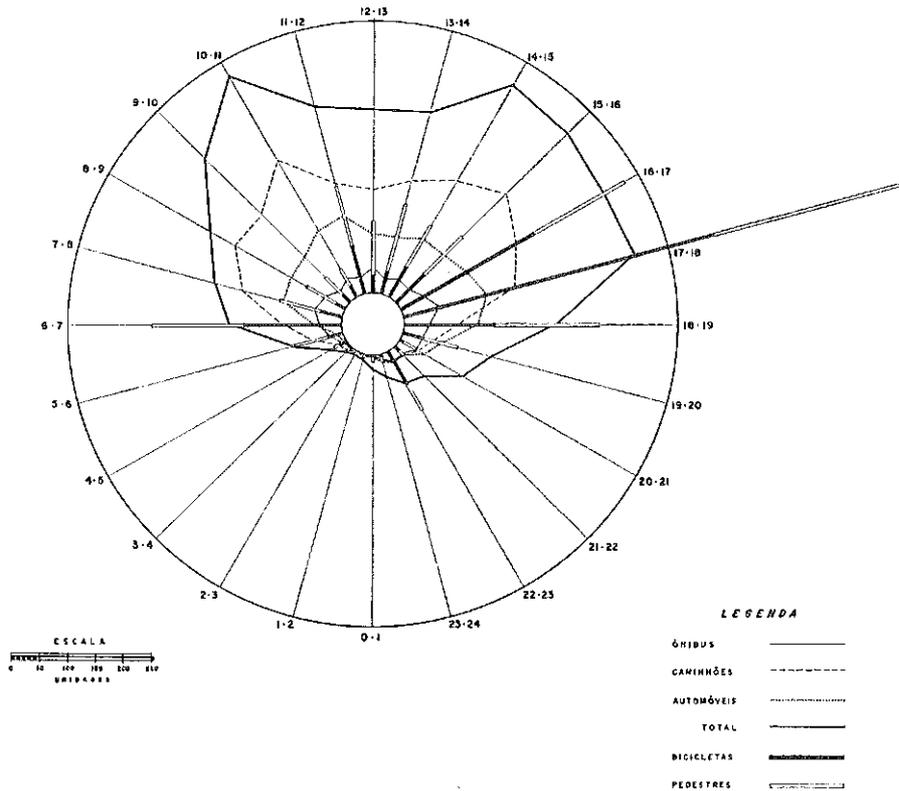


Fig. 4

Dentre os veículos que circulam pelo bairro, o maior número cabe aos veículos de carga que representam 54,5% do total, o que dá a média diária de 250 veículos/hora. O período de maior intensidade para os veículos de carga situa-se entre 6 e 19 horas, quando apresenta a média de 409 veículos/hora. Os automóveis representam 33%, cabendo aos ônibus 12,5%.

Os resultados globais da pesquisa, segundo cada um dos pontos de observação estão expressos na figura 5, que sintetiza a circulação no bairro e que torna evidente a característica de bairro de passagem do Jaguaré. Neste gráfico foram reunidas as observações feitas para o Ponto II assim como para o Ponto III (o desdobramento corres-

pondeu à fase de levantamento de dados), uma vez que duas ruas davam acesso ao bairro neste ponto, enquanto que para o ponto I foram conservadas isoladas as observações por julgarmos interessante conhecer o mecanismo da circulação relacionado com a Cidade Universitária.

A maior intensidade do tráfego de veículos se verifica nos Pontos I e II, situados nas extremidades da Avenida Jaguaré, o que permite definir a circulação pelo bairro como de passagem essencialmente. O conjunto dos pontos I (Ia e Ib) e II, representam 88% do movimento do bairro.

Quanto aos ciclistas, destaca-se como ponto de maior movimento o cruzamento da Avenida Presidente Altino com o bairro do mesmo nome. Por aí circulam 59% do total computado nos pontos de observação.

O *Ponto I* localizado na ponte do Jaguaré, sobre o rio Pinheiros, é o de maior circulação. Para um total de pouco mais de 11 000 veículos (entrada e saída), mais de 52% passou pela ponte. Dos veículos que por ela transitaram, 57% eram de carga, 30% automóveis e 13% ônibus (2). O movimento de veículos é intenso entre 6 e 20 horas e decai fortemente durante a noite.

É relativamente baixo o movimento de bicicletas e de pedestres, constituindo o primeiro 15% e o segundo 13% do número total. Explica-se, quer pela não continuidade na ocupação da margem direita do Pinheiros, onde em 1963 já se erguiam as estações da CEASA, quer pela presença da Cidade Universitária. A ligação com bairros operários tem que ser feita por meio de ônibus, ao contrário do que se observa na ligação Presidente Altino-Jaguaré, onde há, praticamente, uma continuidade, de habitação operária. Acentua-se no entanto, o movimento de bicicletas e pedestres entre 6 e 7 horas e entre 16 e 19 horas. O pedestre sempre precede o ciclista na entrada, ocorrendo o oposto na saída (horário das fábricas).

Da análise das figuras 5 e 6, verifica-se uma correspondência quase que perfeita entre o movimento total de entrada e saída, assim como nos movimentos parciais, isto é, por categoria de veículos.

No caso da circulação, interessando à Cidade Universitária — Ponto Ia a Ib — o local tomado como ponto de observação foi a praça que se localiza no bairro do Jaguaré, junto à ponte do rio Pinheiros, para onde confluem as artérias principais da circulação da interna da "Cidade Industrial do Jaguaré", Bairro do Jaguaré, ou passagem natural os que, vindos de bairros localizados no sul da cidade de São Paulo, especialmente da margem esquerda do rio Pinheiros, dirigem seus veículos para W e NW da cidade, onde estão os bairros de Alto da Lapa, Lapa, Vila Leopoldina, Osasco (município) e outros.

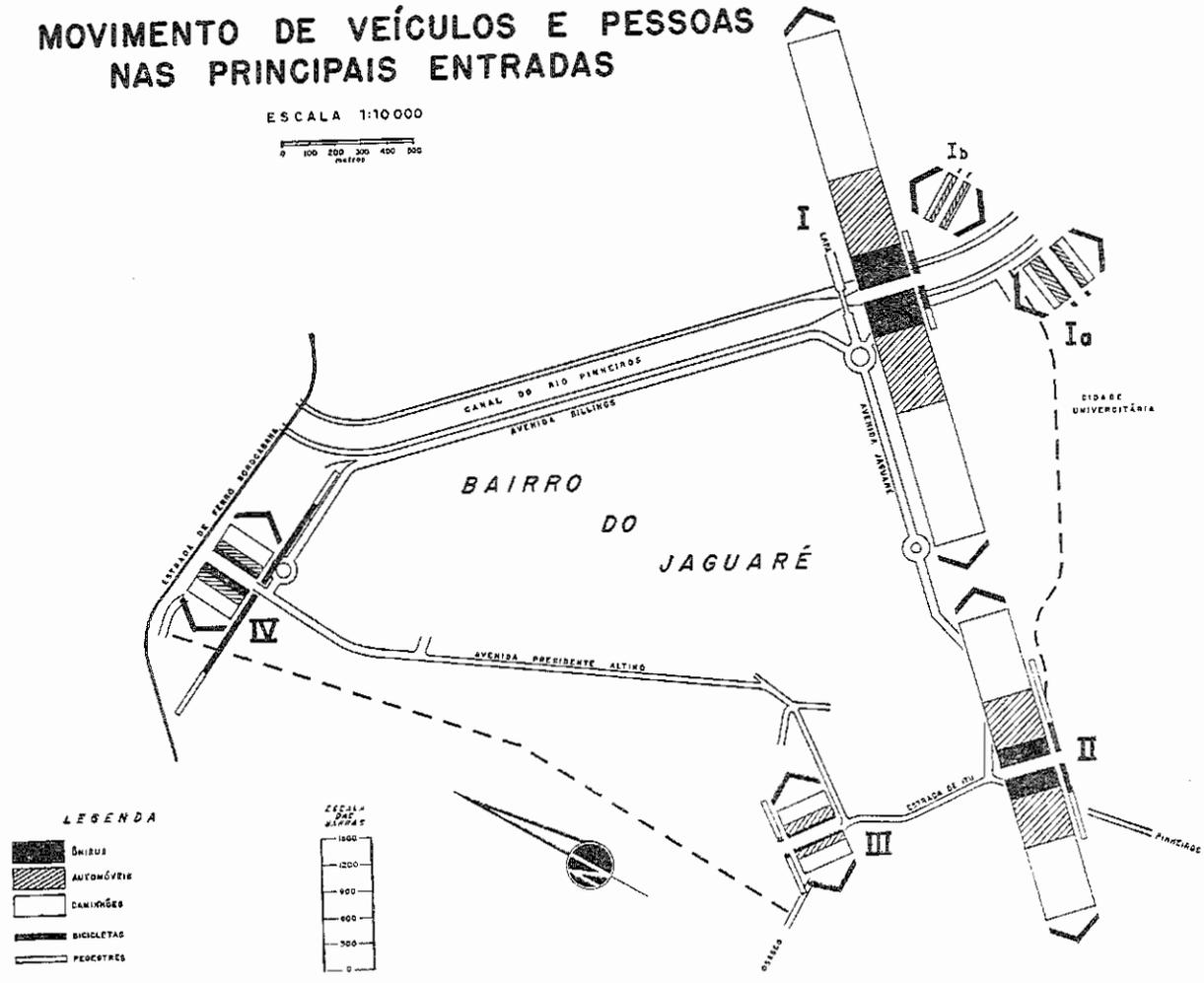
Duas proveniências distinguem os veículos que penetram na Ci-

BAIRRO DO JAGUARÉ

MOVIMENTO DE VEÍCULOS E PESSOAS NAS PRINCIPAIS ENTRADAS

ESCALA 1:10000

Fig. 5



dade Universitária e duas destinações tomam os que daí saem, podendo ser assim distinguidas as 4 direções:

- a) para os que entram na cidade Universitária:
 - 1 — Ponte do Jaguaré-Cidade Universitária; direção dos veículos oriundos dos bairros da Lapa e imediações.
 - 2 — Bairro do Jaguaré-Cidade Universitária; direção tomada por veículos que saindo do Jaguaré utilizam como passagem a Cidade Universitária.
- b) para os que saem da Cidade Universitária:
 - 3 — Cidade Universitária-Ponte; direção seguida por veículos que passam pela Cidade Universitária em direção ao bairro da Lapa e adjacências.
 - 4 — Cidade Universitária-bairro do Jaguaré; acesso com destinação ao Jaguaré pela Cidade Universitária.

Nos itens 1 e 3, o Jaguaré atua somente como passagem e os veículos aproveitam a ponte e a Cidade Universitária para itinerários mais amplos. As direções tomadas pelos veículos nos sentidos 2 e 4 são as que realmente interessam ao bairro do Jaguaré, compreendendo circulação urbana ligada às suas funções de bairro industrial e residencial.

Relacionando com o vulto da circulação da ponte, observa-se que, de um total de 6 350 veículos que entraram ou saíram pela ponte do Jaguaré, somente 569, ou seja, 8,9% trafegaram pela Cidade Universitária. Esse total de 569 unidades que circulou o dia todo nos quatro sentidos, dá a média de 23,7 veículos/hora. Esta distribuição não se faz de modo semelhante em todas as horas do dia. Considerando apenas as horas de movimento efetivo, tem-se praticamente 17 horas úteis, o que dá a média de 33,5 veículos/hora. A circulação é nitidamente mais pronunciada das 6 às 8 e das 16 às 18 horas.

Dos veículos que passaram (entrada e saída) pela Cidade Universitária, 52,4% eram automóveis. Desses, 59,7% entraram no bairro do Jaguaré ou foram direto para a ponte, enquanto 40,3% entram na Cidade Universitária. Conforme observações obtidas através de entrevistas, esses veículos pertencem a diretores e funcionários categorizados das indústrias locais e adjacências, procedentes de bairros residenciais da Capital, o que ficou evidenciado pelos levantamentos horários feitos. As entradas e saídas destes automóveis não coincidem com as de operários, dando-se normalmente meia a uma hora depois e, em maior número, pela manhã.

O número de veículos de carga que circula através deste ponto, é menor do que o de passageiros (43,7%). O número total dos veículos de carga entrados ou saídos pela Cidade Universitária, quer interessando ao Bairro do Jaguaré ou à ponte, foi de 261 veículos,

sendo que deste, 39% era constituído por caminhões vazios, 35,2% carregados e 25,8% camionetas e furgões. Desse total, 28,3% demandaram diretamente à ponte ou vieram da mesma, não penetrando no bairro do Jaguaré, utilizando, portanto, a Cidade Universitária e o Jaguaré somente como via de passagem.

Se a Cidade Universitária é uma via normal embora secundária de passagem para veículos motorizados, não o é, em escala semelhante, quanto à passagem de pedestres, ciclistas e carroças: apenas 16 veículos de tração animal entraram ou saíram da Cidade Universitária. Igualmente inexpressiva foi a presença de bicicletas, em número de 124, e de pedestres, em número de 18. Quanto às bicicletas, ressalta o fato de que muitos dos operários da Cidade Universitária utilizam-se desse meio de condução, daí a concentração entre 6 e 7 horas na entrada e entre 17 e 18 horas no sentido inverso. No conjunto, a circulação com a Cidade Universitária é pouco expressiva, praticamente feita por veículos. Há um predomínio de automóveis, embora seu total seja pouco numeroso. Seguem-se os veículos de carga, distribuídos de forma mais ou menos regular no decorrer do dia. É baixo o número de ônibus pois não há linhas regulares. São poucos os caminhões, o que seria de estranhar, considerando que a Cidade Universitária é uma via de acesso fácil, em comunicação com o bairro de Pinheiros de um lado, e com o bairro da Lapa e Osasco de outro (a pesquisa foi anterior à construção da ponte do Alto de Pinheiros), porém, isto se explica não só pelo desconhecimento desta via de acesso, como pela proibição do livre trânsito de veículos de carga pela Cidade Universitária.

No *Ponto II* da figura 5 as observações da intensidade e frequência do tráfego foram feitas em dois pontos, levando em consideração que esta porta do bairro do Jaguaré, cruzamento com a Estrada de Itu, conduz de um lado para São Paulo e de outro para Osasco (entrada e saída). O gráfico visando maior simplificação, reuniu as duas observações.

No fluxo de veículos com destino ao bairro, observou-se que os motorizados representam 30% do total, os ciclistas 18% e os pedestres 39% do total (figura 6). A circulação proveniente do bairro representa 30% do total no que concerne aos veículos, 19% de bicicletas e 30% de pedestres.

Os veículos, de modo geral, têm maior comunicação com a Estrada de Itu em direção a Osasco; para ser mais exato, 64% dos veículos que circulam pelo ponto II, entrando no bairro, são provenientes desta direção e 66% dos que saem tomam a direção de Osasco. Todas as linhas de ônibus, por exemplo, fazem este percurso, e só esporadicamente ônibus particulares utilizam a outra via. Quanto aos pedestres, verifica-se exatamente o oposto: há um nítido movimento pendular, utilizando neste caso, muito mais a ligação voltada

15.5.1963

Movimento de veículos nas vias de acesso ao Jaguaré

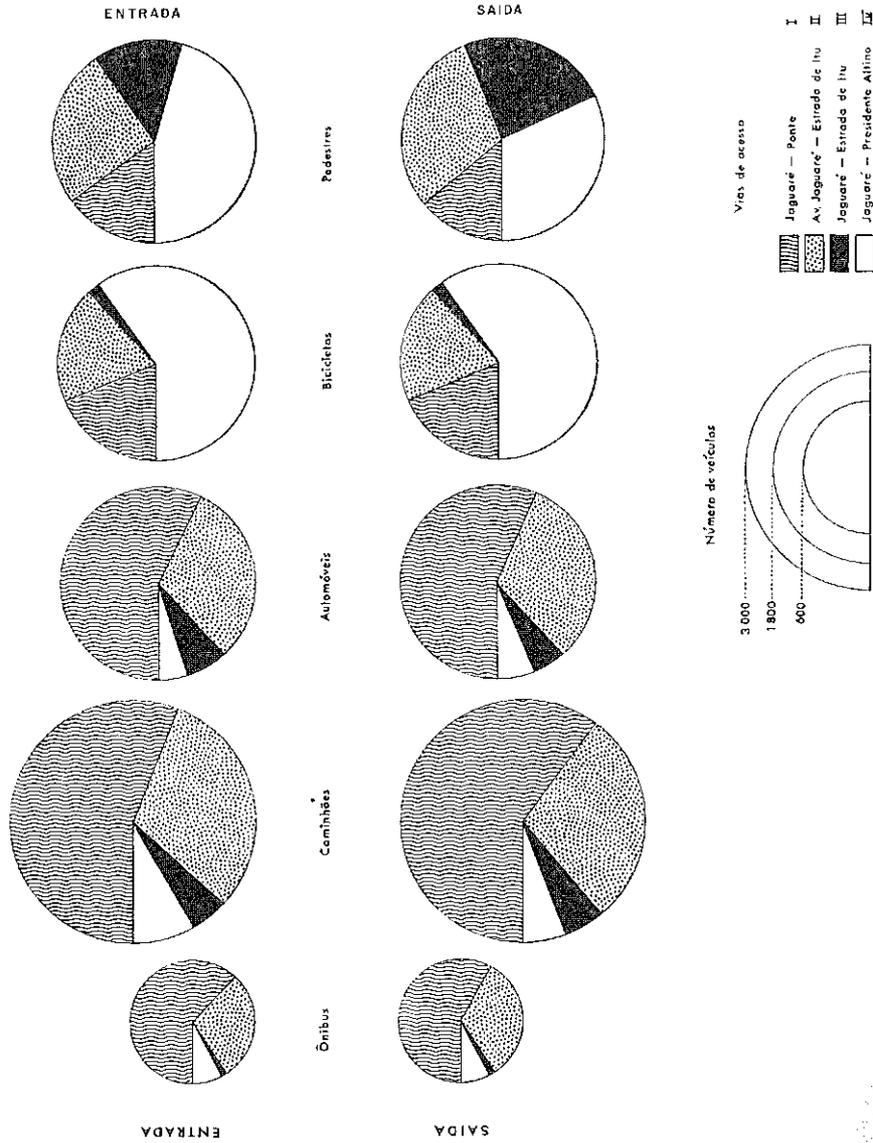


Fig. 6 — A presença dominante de caminhões evidencia a qualidade de bairro industrial. É possível, também, pela análise desses gráficos, caracterizar o tipo de movimento peculiar a cada uma das vias de acesso.

para São Paulo; 78% dos pedestres que entram e a mesma percentagem dos que saem por este ponto são provenientes ou se destinam para a via que liga com São Paulo. No conjunto observou-se um movimento equilibrado entre entradas e saídas.

Quanto aos tipos de veículos, destaca-se a presença de caminhões, que representam 53% do total de veículos que circulam pelo ponto II. No tocante à intensidade horária, o movimento maior de caminhões se faz entre 5 e 19 horas; os máximos são entre 8 e 11, 14 e 15 horas, chegando a atingir 40 a 50 veículos/hora. Os ciclistas e pedestres circulam em maior número de 5 às 7 e das 16 às 19 horas. A ligação com Osasco é mais importante no que concerne aos veículos motorizados e a ligação com São Paulo é mais expressiva com relação aos pedestres.

O *Ponto III* da pesquisa foi localizado no cruzamento da Avenida Presidente Altino (que atravessa todo o bairro do Jaguaré) e a estrada de Itu, tendo sido feitas observações da intensidade e frequência do tráfego interessando a dois sentidos: Estrada de Itu em direção a S. Paulo e Estrada de Itu em direção a Osasco, da mesma forma como se procedeu no ponto II (cruzamento avenida Jaguaré × Estrada de Itu).

O movimento de veículos nesse ponto é pequeno, representando, apenas, 5,2% do total que circulou pelo bairro do Jaguaré. Igualmente baixo é o número de bicicletas, representando 2% do total. Quanto aos pedestres, o movimento é mais significativo, apresentando 21% do total.

A ligação do bairro do Jaguaré com a Estrada de Itu se faz de forma mais acentuada em direção a São Paulo. Na verdade, do total de veículos contados neste ponto, 66% fazem a ligação (nos dois sentidos) entre o Bairro e São Paulo. A mesma tendência é observada no que concerne aos pedestres, pois 95% ao deixar o bairro se dirigem para o lado de São Paulo. Embora não haja um movimento pendular nítido, a tendência é de maior movimento no sentido da saída, no decorrer do dia, e, de entrada, nas últimas horas da tarde.

O *Ponto IV*, foi o cruzamento da Avenida Presidente Altino com o bairro de mesmo nome. Dois fatos importantes devem ser lembrados: um deles é a presença da Estação de Presidente Altino (Estrada de Ferro Sorocabana) e o segundo, é a sua característica de bairro proletário que fornece, certamente, mão-de-obra para as indústrias do Jaguaré.

Estes fatos são amplamente demonstrados pela pequena circulação de veículos, representando 6,5% do total geral e o elevado movimento de ciclistas, 59% do total, e de pedestres, 27%. Dos veículos predominam os caminhões, seguindo-se os automóveis e os ônibus.

O movimento de bicicletas e pedestres é nitidamente pendular, verificando-se uma entrada maciça entre 5 e 8 horas (entre 5 e 6

horas, por exemplo, entraram no Jaguaré 543 bicicletas) e uma saída correspondente, entre 15 e 19 horas (entre 16 e 17 horas saíram 439 bicicletas). São certamente operários residentes em Presidente Altino ou adjacências que demandam, como tudo leva a crer, às indústrias locais.

A entrada e saída dos veículos é bastante equilibrada (figura 6), como também é regular o movimento horário durante o dia, caindo fortemente como é de se esperar, no período da noite.

Tendo como base o movimento de veículos e pedestres, fez-se o levantamento de pessoas que entraram e saíram do bairro. Foi utilizado o seguinte critério:

ônibus lotado	40 pessoas
ônibus semilotado	20 pessoas
ônibus vazio	5 pessoas
caminhão, furgão e camioneta	2 pessoas
automóvel	2 pessoas
carroça	1 pessoa
bicicleta	1 pessoa
pedestre	1 pessoa

Partindo desses elementos verificou-se que entraram 26343 pessoas e saíram 25704, perfazendo um deslocamento de 52047 pessoas.

Levantados os dados da circulação, constatou-se o interesse que havia em distinguir em que medida este movimento estava realmente ligado ao bairro cujo estudo interessava. Nesse sentido realizou-se, em data posterior, uma amostragem nos dois pontos mais expressivos, visando levantar o número de veículos que utilizavam a Av. Jaguaré apenas como via de passagem e que, portanto, não iniciavam nem terminavam seu percurso no bairro.

A amostragem foi feita em dois períodos — manhã e tarde — tendo-se anotado o número das chapas dos veículos que entravam e saíam pelos pontos I e II — respectivamente a Ponte do Jaguaré e o cruzamento da Estrada de Itu com a Avenida Jaguaré. Obteve-se, desta forma, a porcentagem dos veículos que atravessavam a Av. Jaguaré sem entrar no bairro, e que foi estendida às 24 horas do dia. Acrescentando os pedestres e ciclistas chegou-se a distinguir o que se convencionou de movimento bruto e líquido do bairro. Entende-se por bruto o total de pessoas que entrou ou saiu e por líquido o número de pessoas interessando diretamente ao bairro (isto é, que aí permaneceram por tempo indefinido). O líquido foi obtido descontando do total, nos pontos I e II, as pessoas que passaram pelo Jaguaré nos veículos. A figura 7 — Circulação de Pessoas em 24 horas no Bairro do Jaguaré — apresenta os fatos acima mencionados.

CIRCULAÇÃO DE PESSOAS EM 24 HORAS (ENTRADA E SAÍDA) NO BAIRRO DO JAGUARÉ

- LEGENDA**
-  MOVIMENTO INTERESSANDO DIRETAMENTE AO BAIRRO
 -  MOVIMENTO DE PASSAGEM PELO BAIRRO
 - I - PONTE SÔBRE O RIO PINHEIROS
 - Ia - COMUNICAÇÃO COM A CIDADE UNIVERSITÁRIA
 - II - CRUZAMENTO DA ESTRADA DE ITU COM A AVENIDA JAGUARÉ
 - III - CRUZAMENTO DA ESTRADA DE ITU COM A AVENIDA PRESIDENTE ALTINO
 - IV - CRUZAMENTO DA AVENIDA BILLINGS COM A AVENIDA PRESIDENTE ALTINO

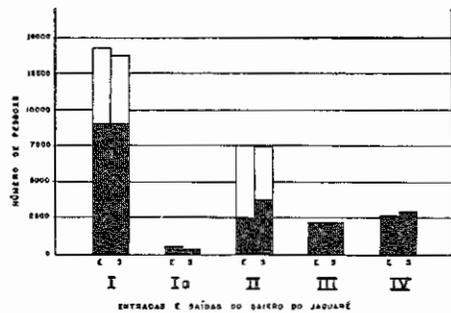
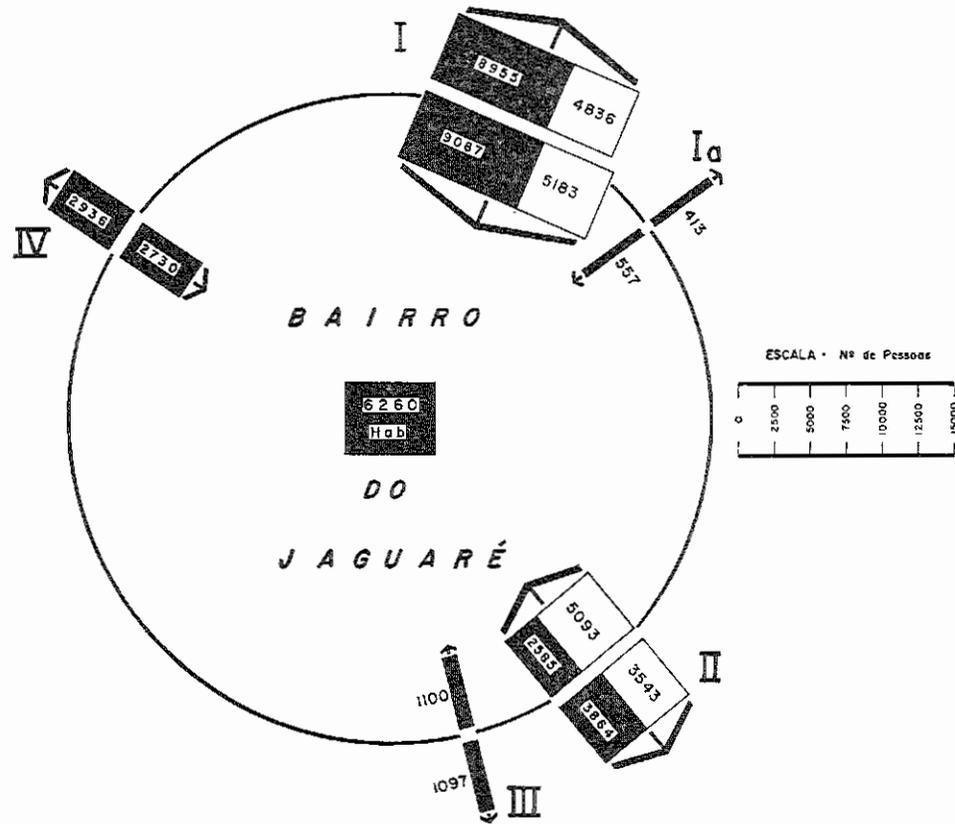


Fig. 7

Verificou-se que 60,9% das pessoas que entraram, estão incluídas no “movimento interessando diretamente ao bairro” (líquido), o que corresponde a duas vezes e meia a sua população (6 260 habitantes). No que se refere ao movimento de saída, constatou-se que 67,1% do total correspondeu ao movimento líquido, equivalendo a 2,7 vezes a população local.

Esses dados confirmam o acentuado caráter de centro industrial que tem o Jaguaré. De um lado, o equilíbrio entre entrada e saída de pessoas, observado tanto no “movimento de passagem pelo bairro” como no “movimento interessando diretamente ao bairro”; de outro lado, o fato de receber durante o dia uma população duas vezes maior do que a sua. A função industrial, de longe a mais importante, ainda não devidamente acompanhada pelo desenvolvimento da área residencial, é responsável por este contingente de pessoas que afluem diariamente.

O gráfico da figura 8 — Movimento de Veículos e Pessoas na Ponte do Jaguaré, sobre o rio Pinheiros — desenvolve os dados apresentados no Ponto I da figura 7. Esse destaque se deve ao fato da Ponte ser o local mais expressivo das observações.

Fica bem clara a importância do movimento, tanto de veículos como de pessoas, interessando especificamente ao bairro (líquido). Do total de pessoas que entraram, 54% o fizeram pela Ponte, tendo-se obtido a mesma porcentagem para os que saíram (figura 6), portanto o movimento neste ponto é maior do que a soma do movimento dos demais.

O número de pedestres e de ciclistas é pouco expressivo, enquanto que os veículos de transporte coletivo (ônibus) são responsáveis por 60,5% do número de pessoas que passaram na Ponte. Realmente, trata-se da única ligação com os populosos bairros da margem direita do Pinheiros (Vila Anastácio, Vila Leopoldina, Lapa, etc.).

A estrada de Ferro Sorocabana, embora estreitamente vinculada ao bairro, pelo qual se ramifica amplamente através de desvios particulares, não dispõe de estação de passageiros. A parada utilizada é a “Estação de Presidente Altino”, situada no limite entre os dois bairros.

A extensão da Sorocabana em direção a Osasco se deu em função da vocação industrial da área. Documentos da Sorocabana indicam que desde 1915 foram feitas concessões no sentido da extensão dos trilhos, de modo a permitir a ligação com a bitola larga, a fim de atender as indústrias aí estabelecidas (1915-Continental Products Company no km 14 e em 1919 a Cia. Armour, no km 9).

Em 1963, 118 firmas estavam autorizadas, por intermédio da “Concessionária Imobiliária Jaguaré S. A.” a usar desvios particula-

res. Na realidade, poucas são as indústrias que dispõem e utilizam desvios próprios.

Os dados de passageiros obtidos não pareceram expressivos, considerando que na melhor das hipóteses a Estação serve a dois bairros.

Quanto ao movimento de mercadorias, apresentou-se na figura 9 o dado referente à tonelagem, distinguindo-se a mercadoria consignada ao Jaguaré e a Presidente Altino; porém a proximidade de Presidente Altino leva a concluir que parte do movimento consignado a esta Estação tem como destino, estabelecimentos industriais do Jaguaré. Tanto Presidente Altino como o Jaguaré estão ligados à via férrea essencialmente para o recebimento de mercadorias, fato aliás, que se constatou através do inquérito industrial. Em Presidente Altino o recebimento de mercadorias nos anos entre 1958 e 1961 foi de mais de 80% do movimento geral, e no Jaguaré, no mesmo período, foi superior a 90%.

Comparando o movimento nas duas estações, verificou-se que: quanto ao despacho, embora pouco expressivo no total, é mais importante em Presidente Altino do que no Jaguaré. Fato oposto se observa quanto ao recebimento de mercadorias no qual o movimento do Jaguaré é de modo geral mais do dobro.

Faz-se necessário ressaltar as seguintes conclusões:

— A importância do movimento que caracteriza o Bairro, evidente ao se verificar que entra quase três vezes o número de pessoas aí residentes e sai um número equivalente.

— A característica de circulação de passagem observada da análise do movimento bruto e líquido.

— O fato de o conjunto dos pontos I e II ser responsável por quase 90% do movimento de veículos.

— A importância da ponte sobre o rio Pinheiros, de longe o ponto de maior significado na circulação do bairro e adjacências, responsável por mais da metade do movimento total de veículos e pessoas.

— A continuidade funcional do Jaguaré com Presidente Altino, o que é evidenciado pelo movimento de pedestres e ciclistas.

— A pequena significação para o Bairro da presença da Cidade Universitária.

— É da máxima importância lembrar que os dados apresentados no presente trabalho são anteriores ao início do funcionamento do CEASA. Houve certamente uma grande intensificação do tráfego quando o serviço de abastecimento da cidade de São Paulo se deslocou para a margem direita do Pinheiros.

A melhoria das vias do bairro, em péssimo estado por ocasião da pesquisa, permitiram nos anos subsequentes maior circulação.

— A abertura da nova ponte sobre o rio Pinheiros, ligando os bairros do Butantã e Alto de Pinheiros, no ano de 1967, veio novamente modificar as características da circulação do Jaguaré, dimi-

nuindo sua função de passagem obrigatória e valorizando o percurso pelo Alto de Pinheiros. Porém não é provável que tenha havido uma diminuição de fato, pois o número progressivo de veículos em circulação não o permitiria.

— A presença da Estrada de Ferro Sorocabana só se faz sentir realmente com relação ao recebimento de mercadorias (madeira, tri-

Estrada de Ferro Sorocabana
— Movimento de mercadorias —
1958-61

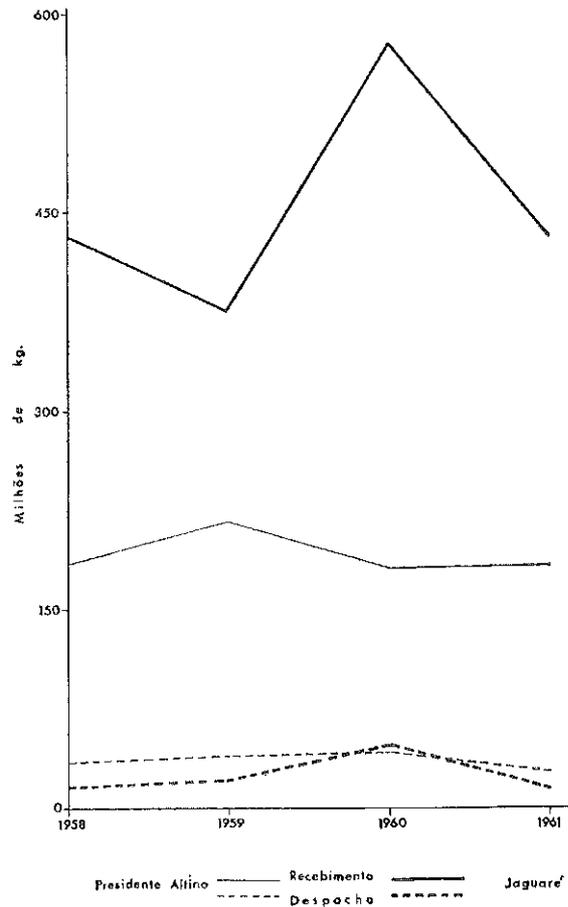


Fig. 9

go, carne, etc.), uma vez que os produtos manufaturados são geralmente expedidos por caminhões.

A ATIVIDADE INDUSTRIAL

Apesar do estudo da circulação ter enfatizado a característica de bairro de passagem, mais do que qualquer outra, a atividade industrial, que se liga à própria origem do bairro, é o elemento marcante da organização do seu espaço, assim como de seu relacionamento interior.

O próprio nome do loteamento corresponde a uma definição de finalidade. Foi feito com todas as características de loteamento industrial. As partes que se destinam às indústrias ladeiam o "core" residencial de dois lados, estendendo-se do rio Pinheiros e seus afluentes à Estrada de Itu.

Quando a Cia. Imobiliária reuniu as glebas que constituem o loteamento, por volta de 1935, algumas indústrias tinham terreno e inclusive já estavam em fase de instalação como é o caso da Refinaria Standard Oil que já havia construído depósitos de óleo (como pode ser constatado pela fotografia aérea de 1940), porém interrompeu suas atividades por não ter tido condições de levar avante o projeto em virtude dos debates que na ocasião se travaram no cenário político nacional a respeito do monopólio da exploração e refinação do petróleo. — Vendeu seu terreno à Cia. Rhodia e à Almeida Porto —. A grande maioria das indústrias atualmente em funcionamento é posterior ao loteamento e adquiriu seus terrenos da Imobiliária. Em 1947 já 22 estabelecimentos industriais possuíam lotes, porém desses, até 1963, apenas 7 fixaram-se no Jaguaré (Matarazzo, Antártica, etc.).

Dos setores industriais hoje representados no bairro, apenas o de serrarias (Instituto Nacional do Pinho — INP) antecedeu o loteamento, sendo mesmo anterior a 1945. O processo de instalação industrial intensificou-se a partir de 1947, principalmente nos setores de material de construção, alimentício e têxtil. A década de 50 caracterizou-se pelo aceleração como também pela diversificação, com instalação de indústrias químicas, eletrônicas e de papel.

Cada vez mais é freqüente a revenda de lotes industriais, refletindo uma instabilidade na instalação de certas indústrias, fato esse que tende a regredir na medida em que afluem estabelecimentos com modernos equipamentos (indústrias eletrônicas, alimentícias, etc.).

Ocorre também a presença de áreas alugadas, principalmente no setor depósito (serraria) uma vez que este não exige instalações custosas. São numerosos os lotes não utilizados, o que reflete ou uma especulação do terreno ou falta de condições por parte das indústrias para aí instalarem-se, resultando na presença de enormes áreas

vazias. Houve uma violenta valorização decorrente dessa especulação, que embora, de modo geral faça parte da inflação que caracteriza a economia do país, reflete, em particular, a tendência industrial da área, expressa pela sua situação geográfica assim como pelos serviços que, embora deficientes, a caracterizam.

O conjunto das indústrias no Jaguaré ocupa, aproximadamente, 20% da área industrial o que pressupõe uma grande possibilidade de expansão. ⁽³⁾

Entre o início da venda dos lotes industriais pela Imobiliária em 1942 e o ano de 1963, houve valorização na ordem de 5 000%. ⁽⁴⁾

O período de maior instalação industrial ocorreu nos anos que se seguiram à Segunda Guerra. Embora se trate de um bairro planejado, o zoneamento só se verificou no que concerne à separação entre zona industrial e residencial, não ocorrendo nenhuma reorganização no que tange uma concentração espacial de diferentes ramos industriais.

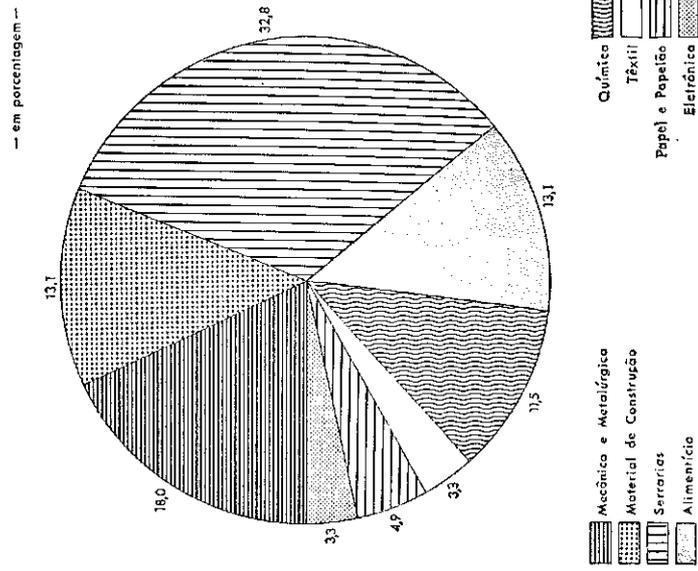
Apesar da presença de grande número de indústrias, estas não apresentam integração que leve a sugerir um embrião de complexo industrial. Poderia parecer uma exceção o grande número de serrarias, o que ocorre, evidentemente, em função do INP, porém a maioria exerce, primordialmente, função de depósito, inclusive o próprio Instituto, que é um órgão de controle da produção da madeira. É usado pelas serrarias e depósitos para estocagem do produto. Aliás, a vitalidade do INP tem decrescido, na medida em que se escasseiam as reservas de pinho, em que o transporte rodoviário supera o ferroviário e em que aumenta o número de depósitos. ⁽⁵⁾

Pesquisou-se um total de 61 indústrias. ⁽⁶⁾ Procurou-se agrupá-las por tipos e verificar se há uma tendência no sentido de concentração de certos setores industriais.

	<i>Ramo industrial</i>	<i>Número de estabelecimentos</i>
I	Mecânica e metalúrgica	11
II	Materiais de construção	8
III	Serrarias	20
IV	Indústrias alimentícias	8
V	Indústrias químicas	7
VI	Indústrias têxteis	2
VII	Indústrias de papel e papelão	3
VIII	Indústrias eletrônicas	2

Numericamente destaca-se a presença de serrarias que constituem 1/3 das indústrias aí localizadas, aliás é a maior concentração desse ramo industrial (no que se refere ao pinho) na cidade de São Paulo (tabela 1). Seguem-se as indústrias mecânicas e metalúrgicas (fig. 10).

Número de indústrias por setores de atividade
(depósitos inclusive)



Número de operários por setores de atividade
(depósitos inclusive)

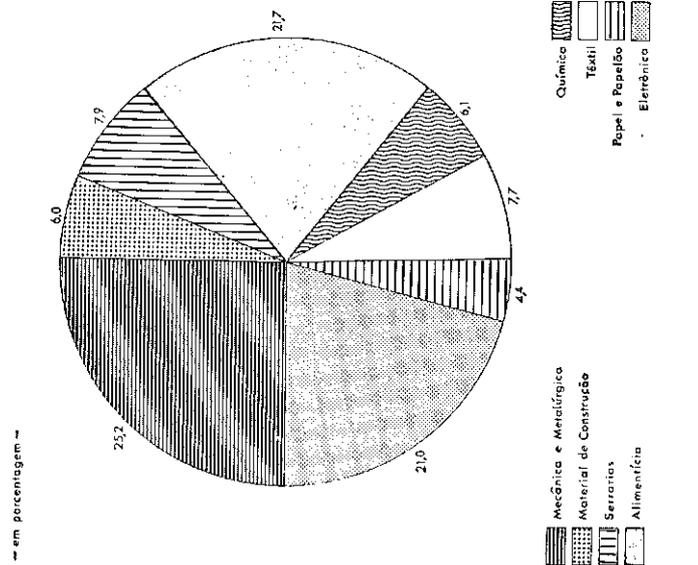


Fig. 10 e 11 — Quanto ao número de indústrias destaca-se a presença do setor serrarias, porém quanto ao número de operários destacam-se os setores mecânico, metalúrgico, alimentício e eletrônico.

Muitas dessas indústrias exercem apenas a função de depósito: 50% das serrarias têm essa função, também a CAC (Cooperativa Agrícola de Cotia), no setor alimentício, é fundamentalmente, um imenso depósito.

Apesar de terem sido levantados os dados em pesquisa direta, subsistem alguns problemas na apresentação, a exemplo do Moinho Água Branca e Rações Galo de Ouro, considerados como uma única indústria por ocuparem a mesma área, apesar de serem estabelecimentos diferentes.

Essas 61 indústrias ocupam 7 796 empregados (tabela 1). As indústrias mecânicas e metalúrgicas ocupam mais de 1/4 da mão-de-obra, enquanto que as serrarias que constituem 1/3 das indústrias, ocupam menos de 10% (fig. 11). No conjunto as indústrias mecânica e metalúrgica e a eletrônica são responsáveis por 50% do operariado do Jaguaré.⁽⁷⁾

Sendo a população total do bairro de 6 261 (conforme o estudo da população apresentado nas páginas seguintes) e o número de pessoas ocupadas nas indústrias de 7 796, constata-se que a grande maioria dos trabalhadores vêm de fora, provavelmente mais de 70%. Isto leva a concluir que é limitado o entrosamento entre as indústrias e a área residencial próxima. Aliás, a mão-de-obra se caracteriza por ser instável e flutuante, com predomínio absoluto do elemento não especializado, em geral mais de 80%. Apenas a indústria eletrônica indica a presença de um maior número de especializados.

INDÚSTRIAS DO JAGUARÉ

Tabela I

Categorias	N.º de Ind.	Área Total	Área Constr.	N.º de Operários
I — Mecânica e Metalúrgica	11	179.800	67.876	1.970
II — Material de Construção	8	163.992	24.000	465
III — Serrarias	20	1.506.388	59.090	613
IV — Alimentícia	8	748.970	217.524	1.688
V — Química	7	76.406	14.111	476
VI — Têxtil	2	180.220	40.460	598
VII — Papel e Papelão	3	77.500	39.500	345
VIII — Eletrônica	2	69.000	17.300	1.641
TOTAL ...	61	3.002.276	479.861	7.796

O operariado feminino é pequeno, só é mais numeroso nas indústrias têxteis e eletrônicas.

Quanto à procedência do operariado, embora não tivesse sido possível obter dados referentes ao número de nordestinos e baianos empregados nas indústrias do Jaguaré, em todos os setores industriais foi ressaltada a sua presença.

Na área ocupada pelo setor industrial (fig. 12 e tabela I), destacam-se as serrarias, ocupando 50% e as alimentícias cerca de 25%; porém, em se tratando de área construída, como o gráfico 3 bem destaca, as serrarias dispõem de apenas 12% pois já ficou claro que estas são constituídas por muitos depósitos e o material armazenado muitas vezes fica ao relento. Já a área ocupada por construções na indústria alimentícia é superior a 45% do total construído, o que reflete o papel preponderante exercido pela CAC.

Os estabelecimentos cuja única função é a de depósito, constituem mais de 26% do total (tabela II). Considerando aqueles que exercem também atividade industrial propriamente dita, a porcentagem será de 30%. Como seria de esperar, a mão-de-obra ocupada pelos depósitos é pequena, pouco mais de 10% do total.

DEPÓSITOS

Tabela II

Categorias	N.º de Ind.	Área Total	Área Constr.	N.º de Operários
II — Material de Construção	1	900	200	35
III — Serrarias	10	130.750	20.340	258
I — Alimentícias	1	143.733	55.750	538
V — Química	3	7.500	3.480	133
VII — Papel e Papelão	1	12.500	7.500	3
TOTAL ...	16	295.383	87.270	967

Dentre os depósitos localizados na área em estudo, destaca-se a CAC, que constitui um conjunto de instalações ligadas à atividade agrícola cuja sede fica no bairro de Pinheiros. Sua expansão levou à aquisição de terrenos e instalação de depósito em áreas próximas. Compraram entre 1940 e 1947, de diferentes proprietários, os lotes que formam a atual gleba da Cooperativa e inclusive instalações que se destinavam a uma fábrica de tecidos. Perfaz a área de 130 750 m², dos quais, mais de 40% construídos. Dispõe de 16 residências para

empregados. Funcionavam no Jaguaré em 1963: depósito de produtos agrícolas, depósito de rações e adubos, marcenaria que fabrica caixotes para embalagem e também móveis para atender às necessidades dos cooperadores, um laboratório para análise de solos. Completando sua função de depósito (receber e vender os produtos dos cooperados), as instalações da CAC, no Jaguaré, dispõem de máquinas selecionadoras de batatas, misturadores de rações e, também, duas máquinas de beneficiamento de arroz.

As primeiras indústrias do bairro datam da década de 40, mas foi na década seguinte que mais da metade das indústrias aí existen-

- Indústrias -

Área ocupada (1) e área construída (2)

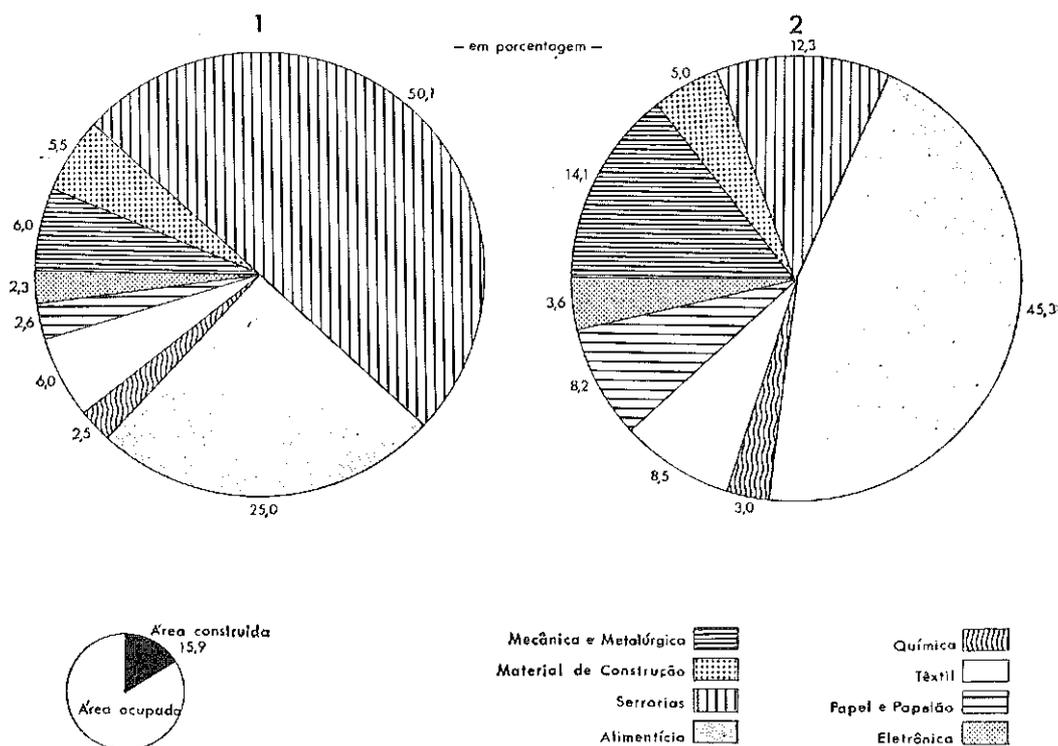


Fig. 12 — De modo geral a área construída é pequena em relação à área ocupada. As serrarias ocupam o maior espaço, enquanto as indústrias alimentícias possuem a maior área construída.

tes se instalou. São portanto recentes, instaladas em prédios adequados à sua finalidade. Predominam as construções em alvenaria, modernas, desenvolvidas em plano horizontal. Apenas algumas indústrias alimentícias possuem instalações em andares. Nas serrarias, as construções provisórias e de acabamento inferior são mais comuns.

As indústrias mecânicas e metalúrgica são em geral constituídas por fábricas modernas, dispendo de equipamento atualizado, em geral de procedência estrangeira. As previsões para expansão são muito grandes, pois ocupam uma pequena parcela da área de que dispõem. Não são indústrias subsidiárias de outras do Jaguaré, porém não apresentam a mesma orientação na produção, podendo ser definidas como indústrias isoladas. Na época em que foi feita a pesquisa, as indústrias mecânicas e metalúrgicas lutavam com problemas relacionados com a insuficiência da matéria-prima produzida pelas siderurgias, portanto problema inverso ao que ocorreu um ou dois anos mais tarde, quando as siderurgias em consequência do recesso econômico, passaram a ter dificuldade na colocação da sua produção.

As indústrias alimentícias, em número de 8, são muito importantes no que concerne à área e número de empregados. Na sua quase totalidade são unidades fabris de grandes empresas, como é o caso da Antártica, SANBRA, Moinho Água Branca e outros mais. Predominam os moinhos (com fábrica de ração) e Frigoríficos; a fábrica da Cia. Antártica que se dedica exclusivamente à produção de malte e a SANBRA que produz óleos e gorduras vegetais, sabão e torta de mamona.

A indústria química, mais recente, se caracteriza por produzir para o consumo direto, a partir de matérias-primas já elaboradas (Givaudan, Colgate-Palmolive).

Quanto à origem do equipamento industrial há uma distinção conforme o setor de atividade. Enquanto as serrarias utilizam, de preferência, maquinaria nacional, as demais se equiparam, inicialmente, com maquinaria importada. A medida que vão se expandindo ou tendo que repor equipamento, amplia-se a utilização de material nacional.

Poucos são os setores que utilizam matéria-prima estrangeira (química, alimentícia, eletrônica). O trigo e o malte constituem os principais produtos importados. A matéria-prima utilizada pelas indústrias do Jaguaré é muito variada e procede dos mais diferentes lugares, não se relacionando em nada com a localização das indústrias, a não ser no caso dos produtos que utilizam a via férrea (madeira e trigo). Na verdade, a fácil ligação do bairro com as principais rodovias que partem da capital, valorizam bastante o transporte rodoviário. Aliás, o produto acabado é todo ele distribuído por rodovia. As empresas se queixam enormemente das vias de acesso ao bairro e algumas delas para atender a este problema têm insistido junto aos

órgãos competentes e mesmo feito tentativas no sentido da pavimentação de algumas vias por grupos de empresas. ⁽³⁾

O setor industrial se serve de energia fornecida pela Light, porém muitos estabelecimentos dispõem de geradores para atender a problemas de escassez de energia ou queda de voltagem, muito frequentes em São Paulo, nesse período.

No que tange à eliminação de resíduos industriais, esta é feita diretamente através do rio Pinheiros acelerando o processo de poluição.

As indústrias do Jaguaré por ocasião da pesquisa e até há pouco tempo se apresentavam insuladas, com continuidade espacial apenas para o lado de Presidente Altino. Insulamento que se explicava pelo fato de estar encravado entre o rio, a Cidade Universitária e os bairros residenciais que impediam a sua plena expansão. Diante disso, o Jaguaré só dispõe de duas possibilidades de crescimento: a primeira, em direção a Presidente Altino-Osasco, já se fazia presente; a segunda representada pela porta que é a ponte sobre o rio Pinheiros foi estimulada pela inauguração do entreposto do CEASA (atual CEAGESP), as Marginais e de modo geral a melhoria das vias de circulação na área.

Com a instalação do CEASA, à margem direita do Pinheiros, abrem-se perspectivas para instalações de atividades industriais ligadas à presença do setor alimentar. Porém, não há dúvida que a soma de facilidades relacionadas com a posição do bairro, com a melhoria dos serviços (água, luz, asfaltamento, telefone) e com a maior disponibilidade de mão-de-obra (aumento populacional) favorece a vinda de estabelecimentos ligados a qualquer setor industrial que não necessite de enormes áreas a baixo preço.

O ESTUDO DA POPULAÇÃO E DAS OUTRAS FUNÇÕES DO BAIRRO

Segundo o projeto da Imobiliária a *área residencial* seria localizada nas zonas de relevo mais movimentado, correspondendo, a grosso modo, à área central do loteamento. As quadras previstas acompanham o arruamento em curvas de nível, levando a quarteirões de traçado e tamanho variados intercalados por praças, parques e bosques. Os lotes, na sua maioria, são retangulares e de topografia irregular.

O espaço urbano embora previamente organizado, teve uma ocupação caótica. As avenidas Jaguaré e Presidente Altino foram os primeiros centros irradiadores da população.

O "core" do bairro residencial é a Praça Henrique Dumont Villares, situada no entroncamento de duas grandes radiais. Aí se desenvolvem quase todas as atividades comerciais e de serviço. É a área mais antiga do aglomerado, que se prolonga pelas avenidas acima mencionadas e que apresenta a maior densidade de ocupação do

núcleo. A igreja não se encontra junto à praça, mas no alto de uma colina⁽⁹⁾ (fig. 1).

Dos dois lados da área residencial, junto ao rio Pinheiros e seus afluentes, ficam os espaços planos de várzea, reservados para as indústrias. Foi pequena a infiltração de indústrias na parte residencial e vice-versa. A SE do loteamento, quase formando uma cunha, fica uma área que pertence à Cia. Suburbana e que por ela foi loteada (Vila Lajeado). Outra cunha no bairro é constituída pela área que pertence à Cia. Urbanizadora Continental, situada nos limites de Osasco (confluência da Av. Billings com Av. Presidente Altino). É o chamado Morro Continental ocupado por modestos barracos onde residem, geralmente, operários do Frigorífico Wilson.⁽¹⁰⁾

Parte da área destinada às residências é ocupada por área verde, com predomínio de eucaliptos; fica no contato com a zona industrial de leste e se estende até o rio Pinheiros. É um parque em mal estado de conservação, sem nenhuma função recreativa, que está sendo depredado para retirada de terra, aparentemente destinada a aterros.⁽¹¹⁾ Não foram previstas áreas de chácaras e é pouco comum a presença de hortas nos lotes.

O bairro não apresenta aspecto cuidado. As construções, embora recentes, estão em mal estado. As ruas encontram-se em condições bastante precárias, muitas delas de tão esburacadas nem sequer permitem a circulação de veículos. As avenidas principais (Presidente Altino e Bolonha) são os grandes eixos de circulação cortando a praça central e fazendo ligação com as áreas industriais. São vias de grande movimento e embora sejam bem traçadas e amplas não são calçadas (apenas dispõem de guias) o que, nos períodos chuvosos, dificulta a circulação.⁽¹²⁾

As residências espraiam-se pelas colinas terciárias e não há praticamente edificações em andares. Apesar dos lotes estarem todos definidos, a disposição das casas é irregular, não só devido aos vazios que apresenta, como à subdivisão dos lotes e ao relevo movimentado que levou a formas variadas de aproveitamento de terreno: casas em dois níveis são freqüentes, cortes, implantação desordenada no lote para atender às facilidades de construção, presença de rampas e de escadas. As casas em dois níveis, equivalem a casas em dois blocos, pois nem sempre se superpõem e a parte ao nível da rua é muitas vezes aproveitada como pequeno estabelecimento comercial ou de serviço.

A densidade da ocupação não é grande. O levantamento feito permite avaliar que 45% dos lotes estão desocupados. Este alto índice transparece na paisagem pela utilização provisória de espaço, quer como terrenos baldios ou simplesmente invadidos por vegetação rasteira (que serve de alimentação a pequenos animais), quer funcionando como vias de passagem e depósito de lixo ou ainda pela ocupação parcial ou até provisória, com construções precárias utilizadas

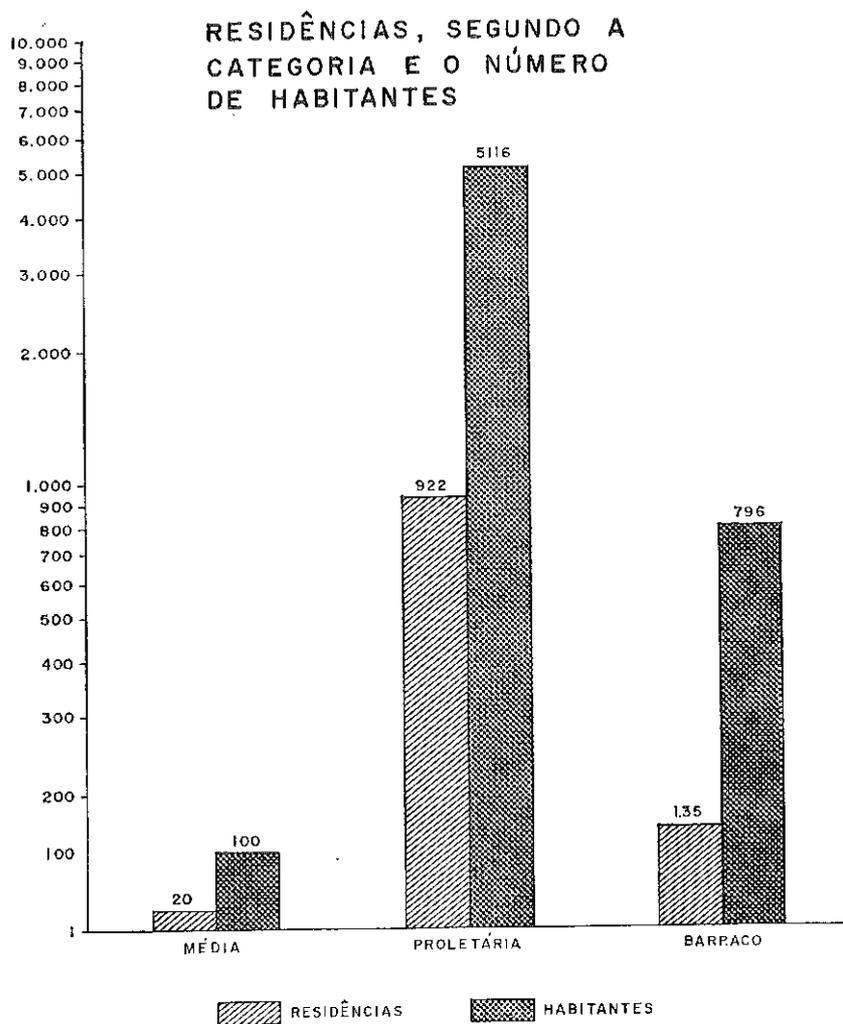


Fig. 13 — A esmagadora maioria da população do bairro habita casas de tipo operário.

como oficinas improvisadas ou pequeno comércio de gêneros em barracas. Também o oposto se verifica, isto é, mais de uma construção num só lote, dando lugar a conjuntos desordenados de barracos, sugerindo aspecto de favela.

No âmbito desta pesquisa, realizada nos anos de 1962 e 63, foi feito um levantamento total das residências existentes e em construção. As casas foram classificadas em 4 categorias: fina, média, pro-

letária e barraco. Resultou de observações bastante subjetivas, decorrentes da avaliação de aspectos principalmente exteriores como: material empregado, utilização do terreno, tamanho dos jardins, presença de automóvel, etc. e não de um acurado e objetivo estudo de padrões de vida. Só foram encontradas 20 casas finas e em vista disso, dadas as características do bairro — tipicamente proletário — resolveu-se para fins de melhor caracterizá-lo considerar as seguintes categorias: médias, proletárias (superiores e inferiores) e barracos. (As casas finas passaram a médias; as médias a proletárias superiores, as proletárias a proletárias inferiores e ainda os barracos) (fig. 13):

Categorias	Número	%	Em construção
Casas médias	20 1,9% —
Proletárias super	463 85,6% 30
Proletárias inf.	459	 11
Barracos	135 12,5% —
TOTAL	1 077 100,0% 41

As casas proletárias (superior e inferior) constituem 85,6% do total existente (incluindo as em construção), o que define bem o bairro.

Só 41 casas estavam em construção, todas do tipo proletário. Não indica evidentemente um ritmo acelerado de crescimento urbano, o que aliás corresponde ao que se observou, na época, na área industrial, onde a retração econômica já se fazia sentir fortemente através não só da produção e comercialização como da diminuição de oportunidade de emprego ⁽¹³⁾.

Apesar de não se poder falar num zoneamento residencial preciso, foi possível distinguir áreas em que predominam uma ou outra categoria residencial. (fig. 14).

A fachada voltada para a várzea industrial de leste, ocupando as encostas mais movimentadas é a zona mais modesta. Contém um alto número de casas do tipo proletário inferior e de barracos, cuja presença pode ser delimitada pelos lotes internos da Avenida Bolonha, Rua Marselha (antiga Rua 1), Rua 32 e Rua Vitor Freire (antiga Rua 4). Esses barracos ocupam, a grosso modo, pequeno vale de um afluente do ribeirão Jaguaré, de encostas bastante íngremes, sendo que na face sul, mais exposta aos ventos frios, dispõem-se desordenadamente, na sua maioria, feitos com materiais de duração precária.

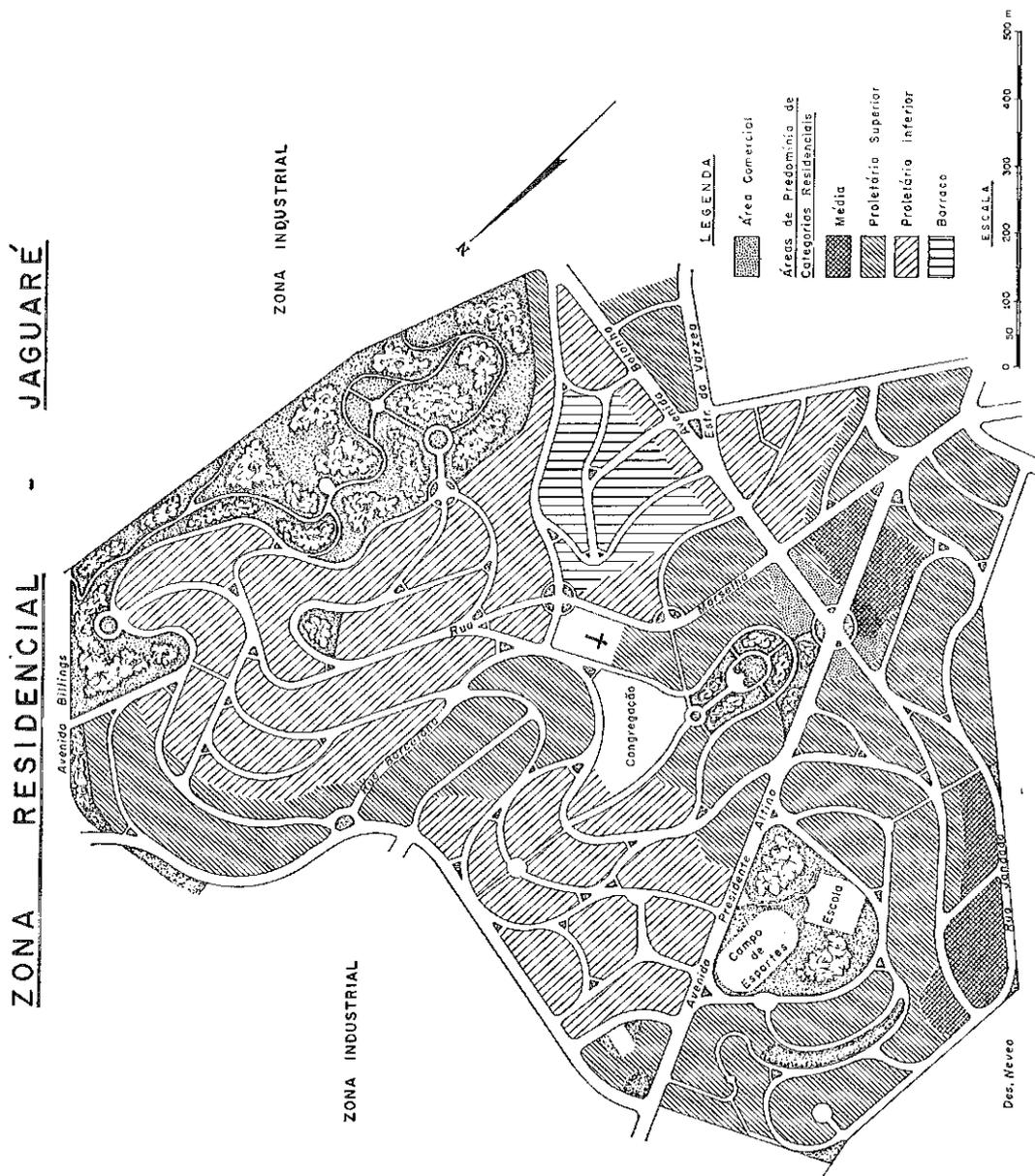


Fig. 14

A fachada residencial voltada para o norte e noroeste, embora tão movimentada como a anterior e mais distante do centro comercial apresenta uma ocupação de melhor categoria, marcada pelo predomínio absoluto de residências de tipo proletário superior. É uma área mais ensolarada, o que constitui sem dúvida uma vantagem confirmada pela qualidade das construções.

As casas médias, as melhores, ocorrem de preferência em dois pontos: próximo ao centro comercial, ao sul da Avenida Presidente Altino, e no limite oeste do bairro, ao longo da Rua Jangada.

As *atividades comerciais e de serviço* são pouco desenvolvidas e atendem exclusivamente à população aí residente. As indústrias vinculam-se essencialmente à Lapa. Concentram-se em torno da Praça Henrique Dumont Villares, estendendo-se em direção à Avenida Bolonha. São ao todo 39 estabelecimentos comerciais, 16 de serviços e 12 diversos. Fora deste centro, há um ou outro estabelecimento varejista, isolado na zona residencial, sobretudo ao longo das avenidas principais.

Dos 39 estabelecimentos comerciais, 33 dedicam-se ao setor de gêneros alimentícios e 4 são depósitos de materiais de construção. Há apenas um bazar. Os serviços de que dispõe o núcleo são dos mais elementares, contando com apenas 2 clínicas, 1 consultório médico e 1 dentário ⁽¹⁴⁾.

Essa área central tem também grande importância para a circulação. É passagem obrigatória para todos os coletivos que circulam pelo bairro, sendo ponto inicial da empresa de ônibus que o serve especificamente.

De modo geral está muito mal equipado. Os serviços públicos de água, luz e esgoto são inexistentes ou insuficientes. Não dispõe de rede de esgoto, utilizando fossas negras, muitas vezes de uso comum a várias casas. Os serviços de água e iluminação pública não o recobrem. Os telefones são raros ⁽¹⁵⁾.

No setor de abastecimento, além de casas comerciais (empórios, quitandas, bares, barracas e caminhões), o bairro é servido por duas feiras semanais (terça e quinta-feira), pequenas e modestas, cuja peculiaridade é a de se realizar à tarde, o que no, dizer dos feirantes, é uma resposta ao baixo poder aquisitivo da população (os feirantes montam suas barracas pela manhã em bairros de maior movimento e à tarde, com a mercadoria restante, vão ao Jaguaré. ⁽¹⁶⁾

As possibilidades de diversão são poucas. Não há sequer cinema. Convém destacar o Serviço Assistencial do SESI, que dispõe de praça de esportes, utilizadas pelos numerosos clubes de futebol que não têm campo nem sede.

No bairro há duas sociedades: Sociedade Benfeitora do Jaguaré, mantida pelas indústrias e pouco ativa, e a Sociedade Amigos do Jaguaré, que vivencia mais os problemas do bairro.

Em se tratando de um loteamento particular, que faz parte da circunscrição administrativa do bairro do Butantã, não foi possível obter o número de habitantes em períodos anteriores ou no presente. Chegou-se a uma avaliação do número de pessoas existentes, por ocasião da pesquisa, através de um levantamento demográfico feito por amostragem. Reside no Jaguaré uma população de 6.261 habitantes. Este dado resulta de inquérito feito em 75 residências, distribuídas da seguinte forma: 5 médias, 56 proletárias e 14 barracos. Constatou-se que o número de habitantes, em média, por residência, era:

casa média	5	habitantes
casa proletária superior	5,5	"
casa proletária inferior	5,6	"
barraco	5,9	"

Portanto, o número de habitantes por residência é de 5,6. Foram incluídas para obtenção do total as casas que estavam em construção. (Quanto à densidade de ocupação, esta é de 18 hab./ha.; uma vez que o loteamento ocupa área de 342 hectares. ⁽¹⁷⁾)

Antes de ser oficialmente criado (1940), a área apenas apresentava um arruamento, o qual, conforme se verificou, através de fotografias aéreas, possuía 29 casas dispersas na colina e no contato com a várzea inundável. Dados levantados pela comissão de Estudos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo atribuíam ao bairro industrial do Jaguaré uma população aproximada de 250 habitantes. Em 1950, a mesma companhia, através de dados obtidos no IBGE, considerava-o como abrigando aproximadamente 1.150 habitantes.

Através desse inquérito demográfico, feito por amostragem, procurou-se verificar não só o número de habitantes por moradia, como a população ativa, o local de trabalho (nos limites do bairro ou fora dele), a profissão e a proveniência do chefe de família (cidade de São Paulo, Estado, ou estrangeiro), etc.

Não parece que seja uma amostragem suficiente, de maneira que só alguns dos aspectos explorados serão examinados exatamente os que permitem relações com os estudos feitos nos setores: indústria e circulação.

A população ativa do bairro, isto é, a que exerce atividade remunerada, é 39% da população total, o que equivale a 2.418 pessoas. Ora, pelos estudos feitos da atividade industrial, depreendeu-se que trabalham nos limites do Jaguaré 7.796 pessoas ⁽¹⁸⁾. Conclui-se que o bairro, ao contrário do que pode aparentar não se basta, havendo mesmo uma grande movimentação de população em demanda ao mesmo, o que é amplamente confirmado pelo estudo da circulação. Na realidade, não se constatou uma forte correspondência entre residência e trabalho no bairro, pois grande número dos aí residentes se deslocam para outros locais, o que fica patente pelos seguintes



Fig. 15 — Conjunto de casas que espelha o bairro pois aí se justapõem casas das três categorias residenciais e ainda algumas em construção. Foto: Rosa Rossini, 1964.

dados: da população ativa 59,9%, isto é, cerca de 1.450 pessoas exercem aí sua atividade profissional e o restante (968 pessoas) se desloca para as áreas vizinhas. Também se verificou que a porcentagem dos que se deslocam varia, embora não de forma muito acentuada, com o tipo, isto é, categoria de residência: os habitantes das casas mais pobres são os que mais se deslocam. ⁽¹⁹⁾

Outro fato que resultou da pesquisa demográfica, embora não tenha sido avaliado, é a presença freqüente de casas alugadas para moços, especialmente na área mais modesta. Também o INP (Instituto Nacional do Pinho) possui uma enorme casa que aluga para seus empregados “solteiros”.

Dentro dos limites do núcleo funcionam três *escolas*, todas de nível primário: uma principal, outra mantida pelas indústrias do bairro ⁽²⁰⁾, (dirigida por religiosas) e uma escola noturna do SESI, bem como, um centro para excepcionais ⁽²¹⁾. As três escolas reúnem um total de 1.433 alunos, distribuídos por 39 salas, o que dá uma média de 36 alunos. A quase totalidade é proveniente do próprio núcleo (98,9% aí residem).

Funcionam no Externato Jaguaré três classes especiais para alunos com dificuldade de escolaridade, cada uma tendo no máximo 12 alunos; excluindo essas classes especiais obtém-se a média de 38,8 alunos por sala, o que está mais dentro da realidade. ⁽²²⁾.

A escola para excepcionais (CIAM) funciona desde 1960, atendendo a uma média de 40 crianças que se distribuem em 5 classes primárias ⁽²³⁾.

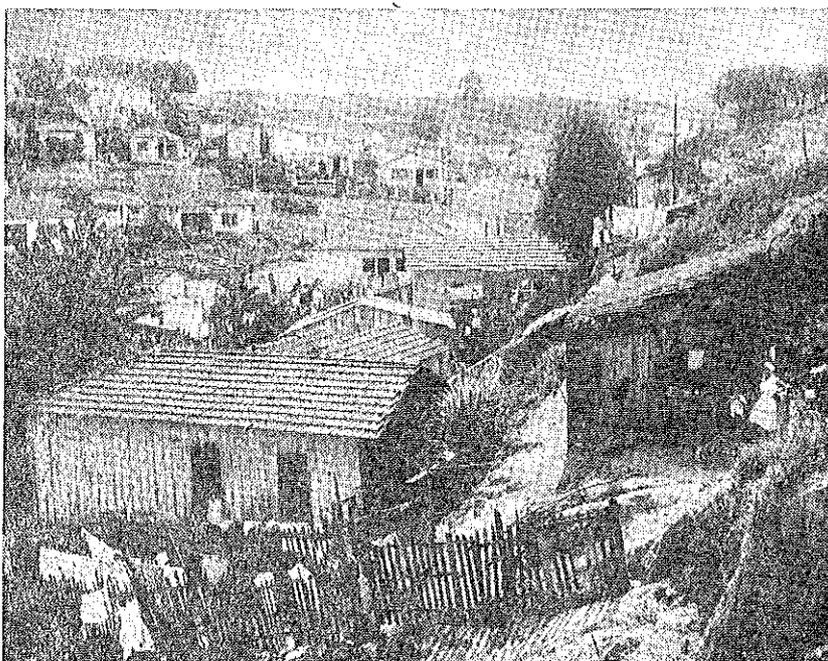


Fig. 16 — No vale e na encosta mais íngreme nota-se a presença de uma área de barracos improvisados. No segundo plano as casas são de material e de melhor categoria. Foto: Rosa Rossini, 1964.

Por reunirem uma população escolar de composição completamente diferente, separou-se os dados da escola primária propriamente dita e da escola noturna, que têm como objetivo precípuo a alfabetização.

Os alunos das duas escolas primárias diurnas constituem 92,2% da população escolar, o que eleva bastante a média de alunos por sala, neste período. Frequentam essas escolas alunos de ambos os sexos, havendo um ligeiro predomínio de alunos do sexo masculino ⁽²⁴⁾. A idade escolar varia entre 7 e 16 anos, porém apenas 10 têm

mais de 14 anos. A quase totalidade desses alunos (99,1%) reside no próprio núcleo ⁽²⁵⁾ ⁽²⁶⁾.

O inquérito feito nas escolas foi bastante minucioso. Dentre os dados levantados são dos mais interessantes os relativos à profissão dos pais e local de trabalho dos mesmos. Quanto à profissão do chefe da família obteve-se dados para cerca de 91% dos mesmos. Embora não seja possível uma análise rigorosa das profissões e do local onde as mesmas são exercidas, pode-se verificar que mais de 70% são operários ou pessoas ligadas às fábricas e os demais dedicam-se a atividades do tipo terciário. ⁽²⁷⁾

Quanto à escola noturna — Ensino Primário Supletivo do SESI — funciona no local do Externato Jaguaré, das 17,30 às 20,30 horas. Os dados foram considerados à parte, pois se trata de adultos que fazem o curso primário em 3 anos. São ao todo 103 alunos, distribuídos em 3 classes ⁽²⁸⁾. Predomina o sexo masculino que perfaz um total superior a 90%. As idades variam de 12 a 40 anos, porém predominam os alunos entre 14 e 28 anos (82,2%). Dos alunos do curso noturno: 96% mora no próprio núcleo e os restantes nas áreas vizinhas (Butantã e Alto da Lapa). Apenas 7 dos alunos não trabalham, sendo que 83,3% trabalham no próprio Jaguaré ⁽²⁹⁾.

Quanto à profissão dos alunos desse curso noturno, obteve-se dados para mais de 94% dos estudantes. Desses, 82% são operários, que exercem funções nas fábricas; os demais (18%) podem ser considerados como exercendo funções relacionadas com o setor terciário.

Em se tratando de alunos adultos, fez-se também o levantamento da procedência dos mesmos, tendo-se obtido os seguintes dados:

Nordeste e Bahia	57,8%
São Paulo — capital	14,7%
— interior	12,7%
Outros Estados	13,7%

Apesar de não ser um centro escolar, uma vez que só dispõe de ensino elementar, é de se notar que a penetração deste é bastante grande, atingindo 23% do total da população, proporção essa que não diminuiria muito se fossem considerados apenas os residentes no bairro, pois 98,9% dos alunos aí residem. ⁽³⁰⁾

Todas essas observações levam a concluir que este bairro, localizado à margem esquerda do Pinheiros, em área de desenvolvimento recente, tendo sido previamente orientado em termo de estrutura, é um bairro original dentro do Grande São Paulo. Apesar de pertencer administrativamente ao subdistrito do Butantã, está pouco ligado a ele. As pesquisas sobre a posição do bairro na Cidade de São

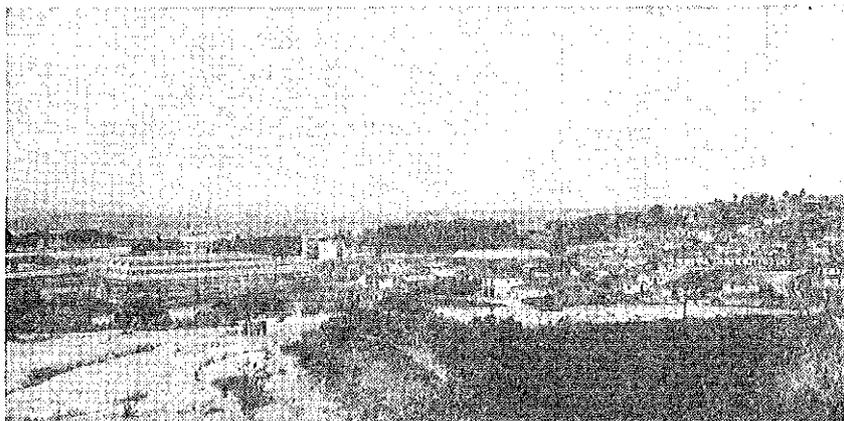


Fig. 17 — Fotografia que evidencia a separação nítida entre os dois setores: à esquerda da área industrial em que aparecem os edifícios da Sanbra e à direita, a colina residencial. No primeiro plano ainda é possível distinguir a presença de lotes vazios e de ruas abandonadas. Foto: Rosa Rossini, 1964.

Paulo levaram à verificação de que o Jaguaré é praticamente um bairro subsidiário da Lapa, ligando-se secundariamente a Osasco.

Apesar de apresentar uma unidade que lhe confere certa personalidade, esta não é ainda bastante enraizada. No Jaguaré, como na maioria dos bairros paulistanos, cuja origem está ligada às colinas, a presença de córregos não controlados dificultou a ligação entre um bairro e outro, mantendo certo insulamento que tornou mais nítido o processo de incorporação ao aglomerado paulistano, visível, através de sucessivas cartas e fotografias aéreas em que se acompanha o preenchimento dos vazios.

O planejamento foi feito em função do relevo: traçado em curvas de nível na colina e geométrica nas áreas planas.

É difícil delimitar na paisagem, o bairro, pois a ocupação se prolonga com as mesmas características além do loteamento, exceção feita quando se trata da Cidade Universitária ou do rio Pinheiros, que atuam como obstáculos.

Quando dos primeiros levantamentos de dados, eram evidentes as características de insulamento, porém, nos anos posteriores estas foram regredindo, a ponto de desaparecer do lado de Presidente Altino e da Estrada de Itu. Do lado do rio Pinheiros a presença do CEASA está provocando um processo de continuidade, não só das edificações, como também, das vias de circulação. O movimento pela ponte do Jaguaré aumentou enormemente e já foi aprovado o projeto para uma nova ponte, mais para jusante que permitirá uma ligação mais direta entre o CEASA e Osasco.

O asfaltamento das grandes avenidas apressou a aglutinação do Jaguaré ao aglomerado paulistano, facilitando ligações que antes se faziam penosamente e reforçando as características de passagem do bairro; permite conexão fácil entre as grandes rodovias, excluindo a obrigatoriedade da passagem pelo centro; favorece principalmente a ligação com as vias Dutra, Anhanguera e Estrada de Itu (utilizada a marginal do Tietê). Aliás, pelo Jaguaré passará um trecho do Pequeno Anel Viário incorporando definitivamente o bairro num dos mais importantes eixos de circulação da Metrópole.⁽³¹⁾ A presença de numerosos e recentes postos de gasolina nestas vias de passagem é uma confirmação desses fatos. Também as linhas de ônibus foram reforçadas, respondendo ao maior número de passageiros.

Proporcionalmente ao aumento da ocupação residencial e populacional, que foi muito grande, o crescimento do setor industrial, de 1962 a 1968, não foi expressivo. O número de indústrias passou, neste período de 61 a 82; porém, não houve instalação de unidades muito grandes, como também não houve predileção por um determinado setor industrial. Pode ser o reflexo dos anos de recessão que caracterizou este período, pois, não há dúvida de que o bairro do Jaguaré reúne condições para pleno desenvolvimento.

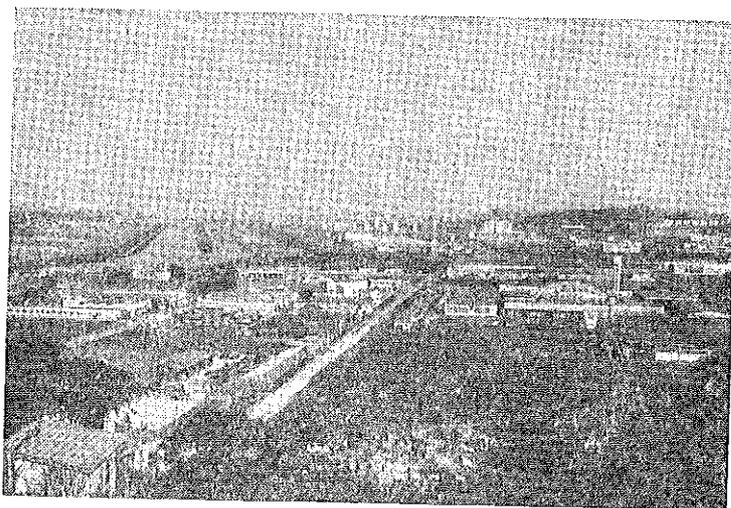


Fig. 18 — Fotografia tirada a partir da colina residencial, da área ocupada pela favela que aparece em primeiro plano. Na várzea nota-se a presença de grandes lotes industriais vazios próximos à CAC. No fundo a Cidade Universitária e o aglomerado urbano. Acompanhando o canal do Pinheiros, já em pavimentação, as marginais que fazem parte do anel viário. Foto: Rosa Rosini, 1968.

NOTAS

(1) Em 1968, com base em informações obtidas de membros da Sociedade Amigos do Jaguaré, avaliou-se em 5.000 o número de casas distribuídas na área residencial. Apesar da provável imprecisão do dado, é surpreendente a diminuição dos lotes vazios. Na várzea fabril o número de indústrias, avaliado em pouco mais de 80, não modificou muito a fisionomia da ocupação.

(2) Circulam pelo Jaguaré veículos pertencentes a duas empresas: Helmar, e Ipojuca, as duas com trajeto pela ponte. Os carros da primeira fazem a linha "Lapa-Jaguaré-Osasco" e circulam pelo bairro apenas em trânsito. Os da segunda fazem a linha "Ramos de Azevedo-Boaçava", servindo especificamente ao Bairro. Todos os carros fazem ponto na praça H. D. Villares, onde se situa o centro comercial.

(3) Convém destacar alguns casos particulares de empresas que retêm grandes glebas. A Cia. Antártica Paulista com 37.220 m² e a CAC com 130.752 m². A própria Imobiliária mantém em reserva algumas áreas.

(4) Na década de 40, o preço do metro quadrado variava em torno de NCr\$ 0,12, enquanto que no ano de 1963 o preço passou a oscilar entre NCr\$ 5,00 e NCr\$ 6,00. No ano de 1968 já alcançava a cifra de NCr\$ 50,00.

(5) O INP foi o primeiro estabelecimento do bairro. Visava com a instalação de seus grandes depósitos atender à classe madeireira que pagava altas taxas nos depósitos da Sorocabana, principalmente na Barra Funda. Disposto já de seus próprios depósitos, deixaram de utilizar os do INP que acabaram sendo fechados (1964), ficando o Instituto apenas com a função de fiscalização, já com o nome de Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal.

(6) Em 1968 esse número chegava a 82.

(7) Por motivos relacionados com a instabilidade da situação econômica, certos estabelecimentos estavam com o número de empregados reduzidos, como era o caso de uma das indústrias do setor mecânico, que funcionava, na ocasião, com apenas 10% do pessoal, ocupado na revisão da maquinaria.

(8) A Av. Jaguaré, talvez a principal via do bairro, dada a sua característica de passagem e que se apresentava, por ocasião da pesquisa, com a pavimentação completamente destruída, foi asfaltada no início de 1967 (outras avenidas o foram em 1966) o que certamente concorreu fortemente para a valorização da função de passagem.

(9) Em 1968 constatou-se a presença de, pelo menos, três outras casas de culto.

(10) Nas visitas ao bairro feitas em 1967/68 verificou-se que neste trecho está sendo construído um imenso conjunto de casas financiadas pelo BNH.

(11) Com a depredação do bosque, esta área, que pertence à Prefeitura, tornou-se uma favela. Em 1968 a favela estava sendo intensamente trabalhada por serviços assistenciais diversos. Muitos dos velhos barracos foram reconstruídos e é extremamente dificultada a fixação de novas famílias. É chamado de Vila Nova Jaguaré, e congrega mais de 370 famílias, tem uma escola (também de madeira) com duas classes e recentemente aí acampou uma unidade médica e dentária móvel.

(12) Em 1968 as grandes avenidas estavam asfaltadas, com exceção da Avenida Billings (que margeia o rio Pinheiros) onde está sendo rasgado um trecho da Marginal, parte do Pequeno Anel Viário. Muitas ruas residenciais, principalmente as de ligação com as avenidas também já estavam asfaltadas, o que resultou numa nova fisionomia do bairro.

(13) A presença do CEASA e o asfaltamento das avenidas foram responsáveis diretos por uma enorme valorização dos terrenos e um surto de edificações residenciais e comerciais. Avalia-se, com base em informações verbais que, em 1968, o número de casas estava próximo a 5.000.

(14) Em 1968 ainda não dispunha de nenhum Banco ou de serviço público como correio, delegacia, etc. Porém, havia aumentado, nitidamente, o número de estabelecimentos comerciais e mesmo de determinados serviços mais especializados como: organização contábil, auto-escola, oficina de televisão, 6 farmácias.

(15) A situação era bastante diferente em 1968 quando os serviços de água haviam sido muito ampliados, dispondo de uma rede de 6 km de extensão que recobre mais da metade do bairro. As avenidas estavam iluminadas e havia projeto aprovado para iluminação de 47 ruas. A coleta de lixo, por serviços públicos, se fazia normalmente, através a subprefeitura da Lapa. Os telefones continuavam raros.

(16) Atualmente, o hábito de se abastecer diretamente no CEASA não permitiu um crescimento do setor abastecimento, proporcional ao crescimento da população e das residências. As feiras passaram para o período da manhã e melhoraram de qualidade.

(17) O ritmo de construção de residências acelerou-se nos anos que se seguiram, principalmente depois do funcionamento do CEASA. O bairro que poucos anos antes, apesar de próximo ao aglomerado paulistano, permanecia marginal, assistiu a uma verdadeira explosão de ocupação. A sua fisionomia foi alterada com o desaparecimento das ruas esburacadas e lamacentas e a diminuição sensível dos lotes vazios. Embora seja difícil a avaliação numérica das residências e dos residentes, chegou-se à estimativa de 25.000 pessoas, a partir do número de escolares matriculados nas diversas escolas em 1968.

(18) Tratando-se de amostragem pequena os dados não necessariamente traduzem a realidade.

(19) Deslocam-se 45,5% da população ativa das casas médias, 38,8% das proletárias e 50,0% dos barracos.

(20) Em atendimento à lei que obriga as indústrias com mais de 100 empregados a dar assistência escolar.

(21) Respectivamente: a) Escolas Reunidas Municipais do Jaguaré; b) Externato Jaguaré, mantido pela Sociedade Benfeitora do Jaguaré, sob a orientação pedagógica das Irmãs da Congregação de Santa Cruz; c) Ensino Primário Supletivo do SESI que funciona, em período noturno, no Externato Jaguaré, com professores nomeados pelo Estado; e d) Centro para excepcionais CIAM (Centro Israelita de Amparo ao Menor), mantido por uma sociedade beneficente israelita.

(22) Seriam 1.399 alunos para 36 classes.

(23) A localização dessa escola no bairro foi puramente ocasional, uma vez que está vinculada à doação do terreno e do imóvel. A escola atende a uma determinada faixa de excepcionais, qualquer que seja sua procedência ou origem, em condições de fazerem o curso primário. A vinculação com o bairro e arredores se verifica apenas através do atendimento de crianças aí residentes, cujo número não tem ultrapassado 10% do total. A escola é paga, porém em se tratando de uma escola mantida por uma sociedade beneficente, a taxa varia de acordo com a possibilidade econômica da criança.

(24) Frequentam os dois colégios em questão 53,7% de alunos do sexo masculino.

(25) Dos demais, 5 residem no Alto da Lapa, 3 na Lapa, 2 em Presidente Altino, 1 em Pirituba, 1 em Ipojuca.

(26) Funcionam, em 1968, no Jaguaré, três grandes escolas de nível primário e ainda a Escola Nova Jaguaré com duas classes improvisadas (construção de madeira localizada na favela Vila Nova Jaguaré) e o curso noturno (agora com 7 classes). Em 1966 começou a funcionar o Ginásio Estadual do Jaguaré, ocupando, em período noturno, as novas instalações do Grupo Estadual do Jaguaré; começou como extensão do Ginásio Anhangüera da Lapa, porém já está desvinculado do mesmo. Atende a 400 alunos, a maioria residente no bairro e também a excedentes de Presidente Altino e Lapa. O total dos alunos do bairro é de aproximadamente 4.500. Em 1968 entrou em funcionamento o núcleo do SENAI, localizado entre Presidente Altino e Osasco que atende também aos interessados do bairro.

(27) Esta porcentagem parece pouco válida, pois o simples enunciado da profissão não permite, em freqüentes casos, saber se o indivíduo está ligado ao setor secundário ou terciário.

(28) O curso primário é feito em 3 anos, sendo que o 1.º ano corresponde ao 1.º e 2.º anos escolares.

(29) Os restantes 17,7% têm emprego na Lapa, Butantã, Vila Hamburguesa, Osasco, Vila Leopoldina, Pinheiros, Presidente Altino e em São Miguel Paulista (apenas um).

(30) Por ocasião da pesquisa só havia classes de nível primário. Atualmente conta com estabelecimentos de ensino médio.

(31) Estas vias de circulação já se acham em plena utilização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[1] A Cidade de São Paulo-Ab'Saber, Aziz — Vol. I, Cap. V — O sítio urbano de São Paulo. Comp. Edit. Nacional, São Paulo, 1958.

[2] Relatório datilografado sobre a "Retificação dos rios Grande, Guara Piranga e Pinheiros", S. P. Light S/A.

[3] Ab'Saber, Aziz — "Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo", Boletim 219, Geografia 12 — F.F.C.L. U.S.P., 1957.

[4] "Mapa Topográfico do Município de São Paulo", Empresa Sara do Brasil S/A — 1930, folha 1.