

**A INVASÃO DAS ÁGUAS OU AS ÁGUAS INVADIDAS?
A CONSTRUÇÃO SOCIAL E ECONÔMICA DAS ENCHENTES NA CIDADE
DE SÃO PAULO (1875-1963)**

FÁBIO ALEXANDRE DOS SANTOS¹

A formação da atual cidade de São Paulo, no século XVI, ocorreu no centro de uma importante bacia hidrográfica, hoje chamada de Alto Tietê, cujo processo se diferenciou dos padrões de ocupação litorânea que tanto marcou o domínio do espaço utilizado pelos portugueses na América (HOLANDA; 1995; Cap. 4). Era um local sobre o planalto – arejado e com clima ameno – que descortinava uma grande porção de terras a ocupar.

Situada a dez léguas do mar, o local guardava a vantagem de a região estar localizada na confluência de dois rios, com clima agradável e possibilidade de defesa, por se localizar no alto da colina. De um lado estava o rio Anhangabaú, a noroeste; e, de outro, o Tamandateí, a nordeste; por um terceiro lado, havia uma várzea que contribuía como barreira natural (aquática) contra ataques à colina. Esta região é conhecida atualmente como Centro Velho de São Paulo, na circunvizinhança do Pátio do Colégio, também chamada de colina histórica. O rio Anhangabaú (hoje canalizado) passava pelo atual vale do Anhangabaú e o Tamandateí corria por um caminho sinuoso que englobava a área onde hoje se encontra a rua 25 de Março (MORSE; 1970; 27-28).²

Os rios que compõem o sistema hidrográfico, como o Tamandateí, era um importante canal de comunicação. Ele nasce no território do atual município de Mauá, atravessa as atuais cidades de Santo André e São Caetano e, na passagem por São Paulo, deságua no rio Tietê. O principal deles, o Tietê, nasce na região de Salesópolis, e ao contrário da maioria dos rios, segue rumo ao interior do território atravessando vastas áreas até desaguar no mar após percorrer 3,5 mil quilômetros, depois de atingir o rio Paraná, divisa do atual Estado do Mato Grosso do Sul e chegar ao rio da Prata. Com

¹ Professor universitário, doutor em Economia Aplicada-História Econômica, mestre em História Econômica ambos pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e graduado em Ciências Sociais pela Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista (Unesp), campus de Araraquara.

² O aglomerado que foi elevado à vila em 1561; passou à condição de cidade em 1711.

este percurso, o rio Tietê foi um dos mais importantes meios para a expansão territorial do país.

Durante os séculos XVI e XVII, os portugueses direcionavam a exploração econômica de sua colônia na América atrelada às demandas do mercado metropolitano, concentrando sua exploração essencialmente no Norte e no Nordeste da colônia, com a extração do pau-brasil e o cultivo de tabaco e cana-de-açúcar, principalmente. Enquanto isso, na capitania de São Paulo, as atividades econômicas se fundavam primordialmente no apresamento e escravização do gentio e, no século XVIII, pelas bandeiras do ouro (MILLIET; 1982; 32; PRADO JR.; 1979; Cap. 4).

No decorrer do século XVIII, mesmo com uma população essencialmente rural, economicamente crescia a relevância das rotas comerciais localizadas no interior do território e das poucas vilas brasileiras que aumentavam a oferta e a demanda por serviços e bens. Em Minas Gerais, com a mineração, toda uma rede de comércio e de pequena produção sustentava e incrementava a principal fonte de riqueza da metrópole. Da mesma forma, São Paulo gradativamente aumentava a demanda por bens e serviços e entrava na rota do porto de exportação, Santos, em conjunção com as atividades comerciais do interior, de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Em contrapartida, ao final do século XVIII, com a retomada da cana-de-açúcar, um novo alento incrementou economicamente a capitania paulista, colocando-a nas linhas da economia internacional, como produtora de bens exportáveis que respondessem de alguma forma aos interesses da metrópole. Este processo contribuiu para a consolidação das condições básicas que caracterizariam a ulterior acumulação de capital.³

Enquanto isso, no âmbito da cidade de São Paulo especificamente, sua posição natural reforçava o papel de emanção a acessos e caminhos que a consolidavam como ponto de cruzamento entre interior e litoral, cujos rios e afluentes ajudavam a marcar esta função. Internamente, da colina central, no centro, irradiavam-se os bairros rurais ou semi-rurais, além de chácaras e sítios. A partir dela a ocupação se alargou, do chamado Triângulo (PETRONE; 1958; 115; SIMÕES JR.; 2004; 19-21), formado pelas ruas que ligavam os mosteiros do Carmo, de São Francisco e de São Bento, situado em

³ A cana-de-açúcar já havia sido introduzida na então Capitania de São Vicente (cuja denominação foi alterada para Capitania de São Paulo em fins do século XVII), na atual Baixada Santista, por Martin Afonso de Souza, no século XVI, mas não vingou devido às más condições geográficas e aos limites físicos, ao contrário do que ocorreu no Nordeste. (PETRONE; 1968; 9; SINGER; 1977; 19 e segs.).

uma pequena colina triangular quase plana, limitado por um forte desnível de 30 metros em relação aos cursos d'água.

Na conjugação de fatores econômicos externos e internos, por volta das primeiras décadas do século XIX, a produção da cana-de-açúcar incrementou a acumulação de capital e, em meados do século, possibilitou a introdução do café em substituição à cana. A partir de então, foi possível a consolidação das condições políticas e econômicas para a construção de um sistema viário, com a Estrada de Lorena e, posteriormente, com as vias carroçáveis (ainda que precárias) para o escoamento da produção. E ainda, incrementou-se o comércio tanto em Santos como nas cidades e vilas que viviam em decorrência desta atividade; que se deu o acréscimo de atividades agroindustriais em consequência da necessidade de sacaria de algodão, caixas etc. para sua exportação; e, mais importante, estimulou à nova vida o porto de embarque, Santos.

Com os caminhos carroçáveis e, principalmente, com as linhas ferroviárias construídas a partir da década de 1860, um novo movimento econômico tomou conta da cidade de São Paulo, pois permitiu à capital paulista reforçar seu caráter de *ponto de convergência*, interligando o litoral, o seu interior, o sul de Minas e a capital brasileira (Rio de Janeiro), transformando-se, assim, em ponto estratégico de concentração, produção e distribuição de produtos e serviços, além de atrair mais pessoas.

Nesses anos, outros importantes fatores também contribuíram para compor o quadro econômico, político e social sob o qual a cidade de São Paulo seria diretamente afetada. Por um lado, os efeitos do fim do tráfico internacional de escravos que, mesmo dando força ao tráfico interprovincial, obrigou os fazendeiros a procurar formas alternativas para o problema de escassez de mão de obra, levando alguns deles a importar trabalhadores, o que incentivou a discussão sobre imigração. Neste contexto, ainda, a expansão do café em terras paulistas começava a se mostrar cada vez mais vantajosa diante da “disponibilidade” de terras.

Em outro nível de mudanças era promulgada a Lei de Terras e o primeiro Código Comercial, os quais passaram a regulamentar as companhias e suas operações no Brasil. A partir de então, uma nova fase passou a permear as práticas econômicas, abrindo alternativas para a aplicação de capitais (antes majoritariamente dirigidos ao sistema escravista), os quais começaram a ser redirecionados para outras formas de inversões, gerando e incentivando toda uma série de negócios, como em bancos,

pequenas indústrias, empresas ferroviárias, de navegação etc. (MELLO; 1985; 124; SAES; 1986; 12).

Com o advento da República, outros elementos propícios à transformação da cidade colocaram-na em outro nível nas relações econômicas e sócio-culturais, pois se instaurou uma esfera federativa nos planos fiscal e político e, ainda, os homens no governo do então Estado de São Paulo passaram a administrar recursos (originários do complexo cafeeiro) capazes de aparelhar o Estado com instituições ligadas aos seus interesses imediatos.

Tratava-se da constituição de uma esfera política eletiva (os governadores), que permitiu às oligarquias regionais consolidarem seus sistemas de poder sem serem perturbados pelas “derrubadas” do período imperial. No plano orçamentário, era dado aos Estados o gerenciamento exclusivo do imposto sobre as exportações (que no Império era partilhado com o poder central). Todos esses elementos conferiram às capitais dos Estados o caráter de espaços político-institucionais em ascensão, assim como de núcleos de expressão política e cultural de suas oligarquias (COSTA; 1998; 141-173).

Como São Paulo estava no circuito comercial internacional através do complexo econômico cafeeiro, o Estado detinha dinheiro o suficiente para investir e legislar em causa própria, conforme os interesses políticos e econômicos dos grupos estabelecidos no poder, na sua grande maioria homens ligados ao complexo cafeeiro, além do fato de os Estados, a partir de então, poderem contrair empréstimos externos. A mudança operada em 15 de novembro de 1889 modificou profundamente as condições financeiras de São Paulo, através da descentralização financeira e administrativa, o que proporcionou grande aumento da receita estadual.

Como resultado do aumento na receita, foi possível ao governo estadual promulgar leis e criar uma série de regulamentações e serviços diretamente ligados ao mundo urbano e às demandas que surgiam no espaço citadino em expansão, entre eles a imigração em massa, o serviço sanitário do Estado e a encampação dos serviços de água e esgoto da capital.

Em contrapartida, para complementar a dinâmica que a capital paulista adquiria, o momento coincidiu com um surto de liquidez que gerou uma bolha especulativa no início da década de 1890, o Encilhamento. Como resultado, foram criadas na cidade de

São Paulo inúmeras companhias nos mais variados setores. Contudo, foram os setores de construção civil e imobiliário que mais se destacaram. Por esta razão, a bolha especulativa na cidade de São Paulo teve um caráter majoritariamente urbano (LÉRIAS; 1988; 110).

Sob estes fatores eram estabelecidas as condições para o crescimento e a expansão da cidade que, ao mesmo tempo em que deu margem para o início de sua explosão urbana, também consolidou os problemas dela decorrentes, aqueles ligados à carência de infraestruturação urbana, cujos marcos propulsores se definiram especialmente a partir do último quartel do século XIX.

No último quartel do século XIX, a cidade registrava uma população de 31.385 habitantes (1872). Em 1890, com os efeitos das transformações econômicas em razão do complexo cafeeiro (entre elas as ligações ferroviárias, o fim do escravismo e a imigração), a cidade dobrou o número de habitantes ante 1872, passando a 64.934. Dez anos depois (em 1900) atingiu 239.820 habitantes; em 1920, eram 579.033; em 1940, chegou a 1.326.261 de habitantes; em 1950, a 2.198.096; e, em 1960, a 3.781.446 habitantes (SANTOS; 1998; 137).

Entre o fim do escravismo (1888) e 1930, importantes transformações econômicas e sociais possibilitaram ao Brasil constituir um parque industrial produtor de bens de consumo não duráveis, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, além de uma agricultura comercial voltada ao mercado interno, especialmente do Sul do país. A imigração europeia aumentou até a eclosão da 1ª Guerra Mundial, oferecendo mão de obra aos cafeicultores de São Paulo e às novas atividades urbanas que cresciam nos mais diferentes setores do mercado interno. Com isso, a urbanização de importantes cidades criou mercados regionais, mas São Paulo se destacava em função de seu largo *hinterland* (SINGER; 1973; 120). Já no censo de 1920, São Paulo aparecia como o maior produtor industrial do país, sendo responsável por 32% da produção nacional.

A partir de meados da década de 1920, os serviços públicos se tornaram insuficientes para atender a demanda crescente de pessoas com a expansão da cidade. E os serviços de transporte, realizado por bondes, foi um deles. Com isso, os novos bairros que eram loteados gradativamente passaram a ser servidos por ônibus, enquanto também aumentavam o número de automóveis nas ruas, influenciados pelas inovações de Henry Ford.

O fato representava uma importante transformação socioeconômica, pois o transporte coletivo urbano deixava de ser “engessado” pelas linhas de transmissão de energia, fixas, para movimentação dos bondes e, a partir de então, com os ônibus, implementou-se a autonomia no transporte (relativamente independente da estrutura elétrica). Como resultado, alterações no traçado urbano para receber os veículos conferiram maior possibilidade de expansão do tecido urbano e alterações viárias com vistas à circulação da riqueza e de pessoas, os quais também resultaram em obras que contribuíram para a impermeabilização do solo.

Após 1930, com mudanças econômicas estruturais e antagonismos inter-regionais, combinadas com revoltas políticas, Getúlio Vargas empreendeu uma política de industrialização com redução dos poderes oligárquicos locais (em especial o paulista) combinado com uma legislação trabalhista direcionada às atividades citadinas. Com isso, parcelas crescentes de trabalhadores foram atraídos às áreas urbanas, como São Paulo.

Com isso, a cidade se consolidava como uma grande cidade cujo perfil industrial foi marcado por uma industrialização diversificada baseada no setor de bens de consumo duráveis (automobilística e eletrodomésticos), de bens intermediários (siderurgia, papel, petroquímica, borracha) e de bens de capital. Isto posto, nas décadas de 1940-1950 a São Paulo era outra cidade em relação a do começo do século XX.

Seu crescimento urbano acelerou-se juntamente com a chegada de pessoas (imigrantes, mas especialmente migrantes de outras regiões do país e de áreas rurais), com o incremento da indústria e o aumento da demanda por serviços e moradia. Um dos resultados desse incremento populacional foi o auto-emprego da casa própria, como uma forma de sobrevivência das pessoas que ali se estabeleciam, especialmente a partir de 1940.

A incapacidade do Estado em produzir moradias em quantidade suficiente para abrigar os trabalhadores e a falta de interesse privado, numa conjuntura de forte urbanização, acarretaram uma progressiva opção por soluções informais, que em São Paulo tomou a forma do padrão periférico, permitindo o acesso a uma casa própria precária, distante e quase sempre inacabada. (BONDUKI; 2004; 304-305).

Nas décadas de 1940 e 1950, a população do Município de São Paulo cresceu a uma taxa de 5,2% ao ano, influenciada pela migração interna (cerca de 73% desse

crescimento) e também pela imigração de japoneses, chineses e coreanos. Em 1940, a cidade de São Paulo possuía 4.876 indústrias e respondia por 54% da produção industrial do Estado. Nas décadas seguintes, de 1950 e 1960, a participação da atividade industrial dos bens de produção da cidade de São Paulo chegou a 6.156 indústrias (43% do total do Estado), empregando 585 mil operários.

Neste processo, contraditoriamente, a cidade que nascera entre as águas e cada vez mais dela dependia, também se incomodava cada vez mais com sua presença, e elas, naturalmente, foram mostrando os limites à ação, ocupação e domínio humano. Era o conflito entre o homem e a natureza que se acirrava na cidade. Esta “visão conflitiva” em que a natureza era um obstáculo à cidade é explícita num artigo do engenheiro ajudante da 2ª Secção Technica da Repartição de Água e Esgotos (RAE), publicada na revista de mesmo nome, em 1936:

As enchentes da baixada do Piques, não só affrontam a grandeza da cidade que é um justo motivo de nosso orgulho, como é uma fonte perene de criticas que ferem profundamente a capacidade technica dos departamentos públicos que tem por dever evitar e corrigir os desmandos da natureza. Este trabalho é que a R.A.E. por intermédio de sua 2ª Secção Technica, está empenhada em realizar e, para o qual, nos sentimos felizes de ter contribuído. S. Paulo – outubro de 1935. (PARANHOS; 1936; 73, grifo meu).

Em outras palavras, as águas e seu natural processo de extravasamento cada vez mais atingiam e incomodavam a população da capital, por meio das “enchentes” e seus fatores decorrentes. E o resultado se transformou num enorme problema agravado pelo contínuo e crescente processo de impermeabilização do solo que resultou em grandes problemas na atualidade, cada vez mais de difícil de solucionar. Deste modo,

...à luz da atuação das elites em prol da modernidade e da civilidade, os poderes públicos e os interesses privados empreenderam ações visando o domínio das águas até onde elas se interpunham aos seus interesses. Este processo revela, assim, como as intervenções sobre as águas chegavam até onde se convergiam a necessidade de salubridade, a incorporação e valorização da terra urbana e a utilização das águas para fins de geração de energia elétrica. Em contrapartida, as águas das enchentes, para o consumo da população, dos despejos residuais continuaram à mercê do domínio. (SANTOS; 2006; 339).

As enchentes

Na capital paulista o problema das “enchentes” já era tema de discussões antes mesmo de meados do século XIX, e o caso do rio Tamanduateí demonstra este

processo. De fornecedora de bens naturais à vida das pessoas, meio de locomoção e comunicação, e local de trabalho e lazer, aos poucos sua função foi se transformando. As *cheias* – naturais – resultado da extravasão dos cursos d'água que tomavam as várzeas (que serviam como reservatórios naturais para regulação de seus cursos nos momentos de grandes precipitações), paulatinamente foram dando lugar às *enchentes*, na medida em que a cidade ampliava o espaço de ocupação e se aproximava das águas, mediadas e reguladas pelas várzeas.

Segundo Denise Sant'Anna,

a história dos usos da água na cidade de São Paulo revela tanto uma miríade de embates entre culturas distintas quanto uma série de conflitos entre pobres e ricos, estrangeiros e gente da terra, homens e mulheres, seres humanos e equipamentos técnicos ou, ainda, entre canos que nem sempre se juntavam harmoniosamente, entre tecnologias e saberes que, várias vezes, não se encaixavam entre si nem favoreciam uns aos outros (2007; 12).

Entre os inúmeros problemas e conflitos indicados pela pesquisadora, cuja preocupação se concentra nos usos da água na cidade de São Paulo, também se pode incluir – como elaboração histórica – a construção das “enchentes”, como decorrentes dos interesses econômicos na ocupação do espaço, dos conflitos e intervenções sobre o tecido urbano e sobre os cursos d'água, da falta de planejamento urbano, da impermeabilização do solo.

A questão é como e de que ponto de vista encará-las. Como tratar de uma questão aparentemente “sabida” no que tange às suas causas, diante das condições já conhecidas de sua ocorrência. Em primeiro lugar, as “enchentes” se diferenciam das *cheias*, que são fenômenos geofísicos, naturais, enquanto as *inundações* ou *enchentes* são resultados da interferência do homem sobre o meio e, por isso, socialmente produzidas (SEABRA; 1987; 21), ou seja, historicamente, as enchentes resultam da interação entre as condições naturais e a interferência humana sobre o meio que, na tentativa de *reelaborar* seu habitat segundo suas convicções e interesses, acaba por promover e reproduzir o fenômeno que gera nefastos efeitos à sociedade. Não é à toa que o problema das enchentes tenha adquirido, também, a conotação de problema ambiental, considerando que toda questão ambiental é resultado da interação ou imposição de interesses humanos sobre o meio, principalmente de interesses econômicos individuais em detrimento dos coletivos.

Num segundo plano, considerando o fato de ela advir do processo histórico da urbanização, em que o homem altera o meio natural de diferentes maneiras, está o fato

de que seus efeitos realimentam o processo de construção social e reelaboração das enchentes – como resultado da interferência humana sobre o meio – à medida que obriga grande parcela da população a criar mecanismos, formas de vida e de sobrevivência para viver na cidade e conviver com o problema. Assim, há que se considerar que a constante busca e ocupação de locais de moradia, muitas vezes considerados impróprios; a impermeabilização do solo; e até o descarte de resíduos de maneira inapropriada contribuem para esta reconstrução social das enchentes.

A transformação de qualquer área, portanto, provoca reformulações, rearranjos ou perdas de representações para a sociedade que nela vive e em suas respectivas manifestações culturais. Assim também se dá com a cidade na sua relação com o meio ambiente. Pois, segundo Roberto Massei (2007; 228-229), o meio ambiente

é uma construção histórica ao mesmo tempo material e simbólica. Material, porque sua composição física pode ser modificada pela técnica, eminentemente humana. Simbólica, porque se constroem e se reconstroem representações da natureza, ou seja, formas de pensá-la que mudam ao longo do tempo. Nesse sentido, natureza pode ser entendida como uma invenção da modernidade. Deste modo, fisicamente ela é constituída de elementos químicos dos quais todos já ouviram falar: ferro, oxigênio, potássio, sódio, alumínio, hidrogênio, e muitos outros, que são combinados e recombinados em escala inimaginável. O ser humano é parte dessa natureza e com ela interage, muitas vezes por meio de intervenções inadequadas. Sua ação muda o meio em que vive, 'natural' ou não.

Em São Paulo, vários observadores e viajantes registraram o fenômeno das enchentes desde o século XIX, considerando as características que marcam o sítio sobre o qual se assenta a cidade. Nos momentos de enchentes a situação se tornava aflitiva que, se a uns divertia, a outros era “menos venturosa”, registrou Maria Paes de Barros (1998; 29).

Muitas foram as intervenções, canalizações, regularizações etc. sobre as águas da cidade que contribuíram para a emergência das enchentes, cujo marco inicial remonta a meados do século XIX com as intervenções sobre o rio Tamanduateí. Várias obras de regularização foram empreendidas com o intuito de acelerar sua fluidez: em 1848 e em 1875, sob o argumento de controlar suas águas para dar maior fluidez ao seu curso; e, ainda, a retificação que resultou no seu curso atual, cujas obras começaram em 1896 e foram concluídas em 1914.

Nestas obras, a área de várzea foi drenada e resolvida, ao menos parcialmente, a insalubridade que assolava a região, com a extinção das águas estagnadas,

especialmente àquelas que se acumulavam em suas várzeas nos dias de chuvas intensas. Decorrente destas obras, ainda se resolveu, mesmo que também parcialmente, o problema das enchentes nas margens do rio. Porém, ao mesmo tempo em que estas intervenções ganhavam espaço, iniciava-se a expulsão da população que ali vivia de expedientes temporários, como as lavadeiras, por exemplo, ou então daqueles que a utilizavam para lazer, como os estudantes da Faculdade de Direito. Junto ao saneamento físico caminhava o saneamento moral, nos hábitos e costumes, empreendido pela administração pública em nome da salubridade, como meio de extirpar o que era “feio, sujo e perigoso” (SANTOS; 1998; 88 e segs.).⁴ Assim, aqui é possível elencar um dos múltiplos impactos econômicos e sociais que as enchentes provocaram na vida das pessoas, quando, em decorrência das obras de saneamento alteraram a vida econômica das lavadeiras, por exemplo, expulsando-as de seus locais de trabalho.

No mesmo período em que as obras de retificação do Tamanduateí estavam em curso, também foram iniciadas as obras de *canalização* de outro importante curso d’água, o ribeirão do Anhangabaú, cujas obras foram concluídas em 1906, sendo um dos primeiros rios a sofrer os “efeitos do progresso”, qualificou Nuto Sant’Anna (1953; 236-237). No total foram mais de 1.790 metros de canalização, em uma caixa de 15 metros quadrados, que dominou as águas da região para receber os futuros melhoramentos que entravam nas pautas de discussões oficiais, incentivado pela construção do Teatro Municipal. Era a supressão de um obstáculo ao progresso e à modernização da cidade, especialmente num local que em 1850 passou por uma grande enchente que assolou terrivelmente os moradores da região.

Outros cursos d’água também sofreram as interferências do homem, na tentativa de controlá-los, entre eles o...

Lavapés e o Cambuci, na rua da Glória; o córrego do Bexiga, os dois Saracura, grande e pequeno, no sub-solo da Avenida 9 de Julho; o córrego do Arouche, que atravessava o largo do mesmo nome; o Pacaembu; o Água Branca e o Água Preta, ao lado da Lapa; o córrego sem nome, que nascia no Jardim da Luz, engrossado por nascentes dos vargedos da chácaras Bom Retiro, do Marquês de Três Rios; o Iacuba, que manava encachoeirado do velho tanque do Zuniga, em pleno largo do Paissandu; o córrego da Ponte Preta, além da Igreja do Brás, na Avenida Rangel Pestana; o córrego sem nome que nasce nas alturas da rua Zuquim, em Santana, e deságua no ribeirão

⁴ Ao tratar a noção da pureza e do perigo Mary Douglas (Cap. II) mostra como estas concepções foram construídas historicamente em diferentes realidades culturais e em dados momentos históricos em completa relação aos interesses dos grupos dominantes.

Carandiru, depois do percurso de pouco mais ou menos um quilômetro; e assim vários outros cursos de água menores desapareceram definitivamente, para efeito de drenagem do solo e possibilidades de construção e trânsito (SANT'ANNA; 1953; 236-237).

Ainda segundo Sant'Anna, outros lençóis d'água, pântanos, várzeas, açudes, nascentes menores também foram alvo de intervenções que acabaram por escondê-los e controlá-los e, na maioria das vezes, contribuindo para impermeabilização do solo e para a potencialização das enchentes.

O problema se tornava cotidiano, especialmente nos períodos chuvosos⁵. Em março de 1912, o Jornal O Estado de S. Paulo publicou fotos da situação ao longo do Tamanduateí após as chuvas que assolaram a região, mostrando a calamitosa situação das várzeas do Carmo e do Glicério (O Estado de S. Paulo; 1, 4, 7 e 12 de março de 1912; 3, 3, 3 e 5, respectivamente).

As experiências de vida dos moradores demonstram a situação daqueles que a vivenciavam, como o sr. Amadeu, que afirma que o problema nunca era resolvido:

quando eu era criança, na rua Carlos Garcia, precisávamos fugir de casa quase todo mês, um ou dois dias. O rio Tamanduateí enchia fácil, era muito estreito. Uma vez nós saímos de casa, eu tinha uns quinze anos, e fomos dormir três dias numa casa de amigos, no Alto do Cambuci. A água estava já a um metro e vinte do chão. Me lembro que mais de cinquenta vezes saímos de manhã e voltamos só de noite. No Cambuci, a enchente era uma brincadeira, davam conhaque e caipirinha pros bombeiros, as famílias ficavam amigas dos bombeiros (apud BOSI; 1994; 126).

São Paulo virava uma Veneza brasileira, relembra dona Alice:

...a enchente tomava conta de tudo. As famílias todas tinham barco e, durante a noite, passeavam nas ruas inundadas, com iluminação nas barcas, cantando e fazendo serenata. Para nós, os moços, aquilo era uma alegria, quando o Tietê transbordava. (apud BOSI; 1994; 126).

Nem mesmo com o fim das obras de retificação no Tamanduateí, concluídas em 1914, as enchentes não cessaram. Em 1918, o Jornal O Estado de S. Paulo novamente traz o retrato de uma enchente que assolou a região.

⁵ Ao refletir sobre a vida social em torno da pesca, João Rafael M. de Oliveira (2007;120) enfatiza que é preciso considerar a estreita relação que o homem estabelece com os processos naturais, pois é a partir daí que os modos de usos e a apropriação dos recursos naturais se estabelecem. “Ao Historiador cabe a tarefa de apreender em sua inteireza essa multiplicidade temporal dos eventos que envolvem as relações sociais com o meio natural. Entretanto, não se pode ignorar o papel desempenhado por esse mundo não-humano nos processos históricos. A história brasileira, neste aspecto, é bastante rica, uma vez que oferece aos estudiosos dedicados à perquirição das questões ambientais uma vasta gama de variáveis de diferentes matizes e temporalidades”.

Contudo, na maioria das vezes a situação não era de “alegria”. Manifestações de descontentamento e solicitações por parte da população para a resolução dos problemas envolvendo as águas eram comuns junto à Câmara Municipal, os quais chegavam sob diferentes formas, como reclamações individuais, em grupo, acompanhadas ou não de abaixo-assinados, requerimentos, cartas de grupos organizados etc.

Os relativos às enchentes ligavam-se diretamente à municipalidade e sob os mais diferentes pontos de vista: pela sujeira da rua, pela água estagnada, pela falta de bocas de lobo, bueiros etc. As respostas da Câmara, no entanto, na maioria das vezes revelavam a ineficiência dos poderes públicos em lidar com a situação:

...numero se é excedido pelo de galerias de vários typos e pelo de boccas de lobo, que diariamente são reclamadas para todas as zonas da cidade, reclamações essas que (...) foram attendidas na medida do possivel, pois se trata de trabalhos que exigem acurado estudo e para cuja realização são necessarias despezas não pequenas. (Relatorio de 1916 apresentado á Camara Municipal de São Paulo; 1918; 48).

E assim sucediam as enchentes na cidade de São Paulo, como a de 1923, que reacendeu o debate sobre a “necessidade” de retificação do rio Tietê⁶ e resultou no restabelecimento da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, sob o encargo do engenheiro sanitaria Saturnino Rodrigues de Brito, que elaborou um projeto para tal fim, mas foi substituído em 1927 por Ulhôa Cintra. Este, porém, reformulou o projeto de Saturnino conferindo-lhe novas prioridades e preterindo a ideia de parques e reservatórios naturais (de combate às enchentes) e atrelando a retificação às obras viárias da cidade, vinculando-o a um projeto de Prestes Maia (o Projeto de Grandes Avenidas) (CAMPOS; 2002; 295; JORGE; 2005; 49-50). Com isso, as obras adquiriram uma preocupação menor no que tange ao combate às enchentes, segundo o relatório da Comissão de Melhoramentos do rio Tietê (1950; 1).

Outra enchente com grande atuação da intervenção humana e atrelada a interesses econômicos foi a de 1929, envolvendo a polêmica atuação da Light and Power⁷ na potencialização do fenômeno ao abrir as comportas dos reservatórios Billings

⁶ As obras de retificação tiveram início somente em 1938, após o restabelecimento econômico pós-crise de 1930, quando Prestes Maia assumiu a prefeitura. Foi então que o rio Tietê se tornou prioridade, juntamente com a proposta de abertura das avenidas marginais, cujas obras foram concluídas em 1957.

⁷ A São Paulo Light, Tramway & Power Ltd. instalou-se em São Paulo em 1899, formada por capitais ingleses e norte-americanos com o objetivo de prestar serviços de transportes urbanos por meio de bondes, mas em breve espaço de tempo também passou a atuar em setores estratégicos que envolviam

e Guarapiranga, enquanto a barragem à jusante, da usina de Parnaíba, provavelmente foi mantida fechada, motivando, assim, a enchente (SEABRA; 1987; 176 e segs).⁸ Quanto aos seus efeitos, eles foram largamente noticiados e debatidos pelos jornais.

Seu diferencial, no entanto, foi fato de as águas atingirem regiões que nunca tinham sido vítimas destas intempéries, como as propriedades da Cia. City, localizadas na Cidade Jardim (ROLNIK; 2003; 162 e segs.). De qualquer maneira, o fenômeno reforça a percepção de sua construção social a partir de intervenções que agregavam interesses econômicos diversos.

Em 1947, outra enchente assolou a cidade e, nesta ocorrência, o Mirante de Santana registrou 481,4 milímetros nos 31 dias de janeiro. Segundo o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) este foi o janeiro mais chuvoso da história de São Paulo, cujos efeitos foram trágicos, porém, ainda amenizados por áreas de várzea ainda existentes.

Inúmeros são os exemplos de enchentes que compõem a história urbana da cidade de São Paulo e, é simbólico destacar que, inicialmente, as regiões mais atingidas pelas enchentes eram aquelas próximas às várzeas e rios. Porém, na medida em que o processo de expansão da mancha urbana caminhava, novas regiões foram sendo gradativamente acrescidas às áreas passíveis de enchentes. Esta “expansão” das áreas alagáveis, por seu turno, reflete também as transformações econômicas de uma urbanização privada, centrífuga, desigual e heterogênea sem respeito aos limites naturais. Portanto, as enchentes parecem compor um elemento desastroso do processo de urbanização da capital paulista, cujos efeitos – sociais e econômicos – compõem e

a urbanização em curso, como a geração e distribuição de energia elétrica.

⁸ Para o engenheiro Reynaldo Maffei (1995; 83-84) que trabalhou na Light de 1952 a 1990 (já sob o comando da Eletropaulo), argumenta que a Light não fora a responsável pela “potencialização” desta enchente. Segundo ele, naquele momento as obras de retificação não tinham sido iniciadas e como a barragem do rio Grande se encontrava em construção, estando, por isso, aquém de sua estrutura, ao mesmo tempo em que também recebia as águas do reservatório Billings (que estava sob risco de transbordamento), se fez necessário abrir as comportas instaladas nas futuras unidades de bombeamento, assim como do reservatório de Guarapiranga, que se encontrava cheio, configurando assim uma opção técnica. De acordo com Maffei, vários fatores contribuíram para se responsabilizar a Light. Em primeiro lugar a existência de grupos interessados nas várzeas, com fins imobiliários, que argumentavam que as enchentes eram eventuais e ocasionadas pela existência da barragem da usina Parnaíba ou de sua inadequação, evitando a desvalorização daquelas terras e influenciando para que não se criasse uma legislação regulamentadora da sua utilização; além dos setores públicos, que se isentavam de responsabilidade. Em segundo lugar, existiam “profissionais, segmentos sociais e políticos que, por falta de uma análise aprofundada ou por serem contrários ao ‘sistema de reversão da Light’ consideravam o sistema de Parnaíba o responsável pela enchente. E, em terceiro lugar, a não transparência da Light para discutir com a comunidade os procedimentos operativos.”

marcam decisivamente a história urbana da cidade, à medida que operavam (e operam) alterações urbanas e provocavam (e provocam) reelaborações do viver na cidade.

Considerações “iniciais”

É evidente que todo o processo de adensamento populacional ao longo dos séculos XIX e XX, agregado à ineficiência dos poderes públicos, dos custos de implementação de obras etc., realmente intensificaram a ocorrência de enchentes. Mas foi a partir do último quartel do século XIX que esta construção social e econômica das enchentes ocorreu, com a transição do fenômeno das “cheias” para as “enchentes”. Com isso, as “enchentes”, já frequentes ao final do século XIX e início do XX, se *consolidavam* como “parte” do processo de urbanização da cidade de São Paulo.

De qualquer maneira, a ocorrência de “enchentes” – enquanto fenômeno social e historicamente construído – parece reelaborar estratégias de vida. Mas como e quais são estas reelaborações ao longo deste período? Quais as possíveis diferenças na estratégia de sobrevivência da população atingida que se podem apreender em diferentes momentos históricos? Considerando: as intervenções sobre as várzeas e sobre os rios Tamanduateí, Pinheiros e Tietê; as canalizações e “entubamentos” de cursos d’água; as intervenções para uso da água para geração de energia; o descarte de resíduos difusos; a ocupação e impermeabilização do solo (SANTOS; 2006). E, ainda, a instauração, em 1963, na Câmara Municipal de São Paulo, de uma Comissão Especial para Estudo das Enchentes do rio Tietê e seus Afluentes em que medida representa as reelaborações sobre as enchentes na cidade de São Paulo?

Referências bibliográficas

Comissão de Melhoramentos do rio Tietê. Relatório apresentado pelo Engenheiro Lysandro da Silva, chefe da Comissão de Melhoramentos dos rios Tietê e Tamanduateí, ao Secretário de Obras da Prefeitura de São Paulo, compreendendo os estudos e os trabalhos realizados até 1 de janeiro de 1950. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1950.

Jornal O Estado de S. Paulo, várias edições.

Melhoramentos do rio Tietê em São Paulo. Relatório apresentado ao sr. Dr. Firmiano Pinto, Prefeito de São Paulo, por F. Saturnino Rodrigues de Brito, Eng. Civil, Consultor. São Paulo: Secção de Obras d’O Estado de S. Paulo, 1926.

Relatório de 1916 apresentado á Camara Municipal de São Paulo pelo Prefeito Washington Luis Pereira de Sousa. São Paulo: Casa Vanorden, 1918.

Relatório da Comissão Especial para Estudo das Enchentes do rio Tietê e seus afluentes. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1963.

- AB'SÁBER, Aziz Nacib. "O sítio urbano de São Paulo." In: Aroldo de Azevedo. *A cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
- ANDRADE, Manuel Correia de. "A pecuária e a produção de alimentos no período colonial." In: SZMERCSÁNYI, Tamás (org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2.ed., Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE)/ Edusp/ Imprensa Oficial, 2002.
- BARROS, Maria Paes de. *No tempo de Dantes*. 2.ed., São Paulo: Paz e Terra, 1998.
- BONDUKI, Nabil. "Habitação e urbanismo." In: SZMERCSÁNYI, Tamás (org.). *História Econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: globo, 2004.
- BOSCHI, Caio C. "Nem tudo o que reluz vem do ouro." In: SZMERCSÁNYI, Tamás (org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2.ed., Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE)/ Edusp/ Imprensa Oficial, 2002.
- BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade. Lembranças de velhos*. 10.ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1994.
- BRANCO, Catullo; BEIGUELMAN, Paula. "Enchentes em São Paulo." In: *História & Energia*. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo/ Eletropaulo, 1995, nº 5.
- CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002.
- COSTA, Wilma Peres. "A questão fiscal na transformação republicana – continuidade e descontinuidade." In: *Economia e Sociedade*. Campinas: nº 10, jun. de 1998.
- DOUGLAS, Mary. *Pureza e perigo. Ensaio sobre as noções de poluição e tabu*. Trad., Lisboa: Edições 70, s/d.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26.ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- JORGE, Janes. *O rio que a cidade perdeu. O Tietê e os moradores de São Paulo, 1890-1940*. São Paulo: Tese de Doutorado, FFLCH, USP, 2005.
- LÉRIAS, Reinéro A. *O Encilhamento e a cidade de São Paulo, 1890-1891*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, USP, 1988.
- MAFFEI, Reynaldo. "A Light e o controle das enchentes." In: *História & Energia*. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo/ Eletropaulo, nº 5, 1995.
- MASSEI, Roberto Carlos. "Argila: a difícil relação com a natureza." In: MARTINEZ, Paulo Henrique (Org.). *História ambiental paulista. Teorias, fontes, métodos*. São Paulo: Senac, 2007.
- MELLO, Zélia Maria Cardoso de. *Metamorfoses da riqueza. São Paulo, 1845-1895. Contribuição ao estudo da passagem da economia mercantil-escravista à economia exportadora capitalista*. São Paulo: Pref. Mun. de São Paulo/ Hucitec, 1985.
- MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil*. 4.ed., São Paulo/ Brasília: Hucitec/ INL, 1982.
- MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo. Da comunidade à metrópole*. Trad., São Paulo: Difel, 1970.
- OLIVEIRA, João Rafael M. de. "A pesca e os pescadores: recursos naturais e conflito social." In: MARTINEZ, Paulo Henrique (Org.). *História ambiental paulista. Teorias, fontes, métodos*. São Paulo: Senac, 2007.

- PARANHOS, Haroldo. “O problema das enchentes no largo do Riachuelo e sua solução.” In: *Revista da Repartição de Água e Esgotos (RAE)*. São Paulo: nº 1.1, 1936.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo. Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: Difel, 1968.
- PETRONE, Pasquale. “São Paulo no século XX”. In: Aroldo de Azevedo (dir.). *A cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Brasileira, vol. II, 1958.
- PRADO JR., Caio. *História Econômica do Brasil*. 22.ed., São Paulo: Brasiliense, 1979.
- PRADO JR., Caio. *A cidade de São Paulo: geografia e história*. 2.ed., São Paulo: Brasiliense, 1998.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 3.ed., São Paulo: Studio Nobel/ Fapesp, 2003.
- SAES, Flávio A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SANT’ANNA, Denise Bernuzzi de. *Cidade das águas. Usos de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo (1822-1901)*. São Paulo: Senac, 2007.
- SANT’ANNA, Nuto. *Metrópole*. São Paulo: Coleção Departamento de Cultura, 1953, vol. 3.
- SANTOS, Carlos José Ferreira dos. *Nem tudo era italiano. São Paulo e pobreza (1890-1913)*. São Paulo: Annablume/ Fapesp, 1998.
- SANTOS, Fábio Alexandre dos. *Domando as águas. Salubridade e ocupação do espaço na cidade de São Paulo, 1875-1930*. Campinas: Tese de Doutorado, IE, Unicamp, 2006.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 4.ed., São Paulo: Hucitec, 1998.
- SEABRA, Odette C. de L. *Os meandros dos rios nos meandros do poder. Tietê e Pinheiros: valorização das várzeas na cidade de São Paulo*. São Paulo: Tese de Doutorado, FFLCH, USP, 1987.
- SIMÕES JR., José Geraldo. *Anhangabaú: história e urbanismo*. São Paulo: Senac/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense/ Cebrap, 1973.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto alegre, Belo Horizonte e Recife*. 2.ed., São Paulo: Ed. Nacional, 1977.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.