

O Pinheiros entre estrelas, rios e cavalos

José Donizete Cazzolato

Mestre em geografia pela USP, pesquisador do CEM/Usp-Cebrap

Por milênios a humanidade relacionou-se, direta ou indiretamente, mas cotidianamente, com os corpos celestes, com os cursos d'água e com alguns animais de grande porte, como bois, camelos, mulas e principalmente cavalos. Orientação, deslocamento e transporte de pessoas e mercadorias dependiam essencialmente das estrelas e constelações, dos lagos, riachos, rios e canais, e dos formidáveis cavalos, que se tornaram sinônimo de velocidade e poder.

Com a chegada das máquinas e motores, ferrovias, rodovias, telégrafos, telefones e outros inimagináveis meios de comunicação e transporte desenvolvidos e popularizados principalmente no Século XX, quem ainda procura as estrelas para certificar-se do rumo desejado? Quem sabe o nome dos rios e seus tributários, muitas vezes escondidos ou canalizados sob aterros e pontes nas paisagens tão alteradas? Alguém se lembra da importância que tiveram éguas e cavalos, velozes sob celas e cabrestos, valorosos sob varais e viseiras?

Estas considerações podem soar como lamentos saudosistas, mas não é este o propósito. Pretendo trazer à lembrança e reflexão como incorporamos, num espaço de tempo histórico tão curto, um volume de conhecimento e técnicas que nos levaram a mudanças tão drásticas. Minha geração – sou de 1955 – está no limiar entre os que hoje sabem e os que não sabem o que é uma ferradura. Como nasci na roça, tinha como parte do cotidiano o anoitecer e o céu estrelado, as idas constantes até o córrego, banhar-se nele, e a proximidade com o gado, burros e cavalos. No entanto, muitos sessentões brasileiros são nascidos em ambiente urbano, e para eles o contato direto com animais domésticos de grande porte, com rios em estado natural ou a simples visão do céu noturno livre da luz artificial, quaisquer dessas ações dependem

de programação, viagem e estada turística em locais ou ambientes menos impactados pela ação humana.

Evoluímos? Retornamos? Avançamos? Não caberiam aqui questionamentos nessa linha. Cada período histórico tem características próprias, mazelas ou virtudes. Parece indiscutível a vantagem da água limpa e tratada nas torneiras, em vez de coletada diretamente em poços, nascentes ou rios. Da mesma forma, não haveria como negar a eficiência dos sistemas de navegação por satélite, da Internet e todo o aparato atual de comunicação instantânea. Idem para o transporte aéreo, metrô, ou mesmo o mais singelo ônibus - todos muito mais rápidos, seguros e confortáveis do que o lombo dos animais, do que as carroças ou as charretes. Não é exatamente esta a questão que um refletir sobre o Pinheiros me trouxe, como proposto pela Águas Claras. (1)

Se o andar da carruagem do tempo segue uma lógica que nos escapa, ao menos podemos lançar mão de recursos mitigatórios diante de certos desconfortos. Os rios de São Paulo não nos servem mais como referência nos trajetos entre um bairro e outro, nem nos utilizamos deles para coleta diária de água, mas será mesmo inevitável que permaneçam na condição atual? Enterrados, tamponados, escondidos, esquecidos, sujos, malcheirosos, evitados?

Podemos sim retomar o convívio com os córregos, riachos e ribeirões, outrora livres e lépidos em direção ao grande Jurubatuba. Ou vertendo para o Tamanduateí, Aricanduva, Mandaqui... O abandono dos cursos d'água, decorrência da estratégia utilizada por gerações passadas em busca do desenvolvimento - que se poderia chamar, talvez, de urbanização predatória, levou à extinção das várzeas e meandros, além do tamponamento de quilômetros de leitos e sua conseqüente transformação em cloacas.

A percepção destes danos, contudo, se hoje começa a ter maior visibilidade, graças ao grande movimento que se instalou em todo o mundo em busca de um melhor equilíbrio e salubridade do ambiente, não é exclusiva do Século XXI. Registre-se o soneto de Mário de Andrade, de 1918:

Anhangabaú

Fino, límpido rio, que assististe,
em épocas passadas, nas primeiras
horas do dia, a despedida triste
das heróicas monções e das bandeiras;

meu Anhangabaú das lavadeiras,
nem teu leito ressequido existe!
Que é de ti, afinal? Onde te esgueiras?
Para que vargens novas te partiste?

Sepultaram-te os filhos dos teus filhos;
e ergueram sobre tua sepultura
novos padrões de glórias e de brilhos...

mas dum exílio não te amarga a ideia:
levas, feliz, a tua vida obscura
no próprio coração da Pauliceia! (2)

Poetas costumam transformar apreensões e angústias em textos que perpassam gerações. À época, é pouco provável que a sensibilidade de Mário de Andrade tenha sido compartilhada pela maioria dos paulistanos. Vivia-se um clima de ansiedade pelo novo e pelo progresso, que se traduzia nas grandes obras incorporadas à crescente estrutura urbana. Buscava-se um distanciamento do rural, do natural, do primitivo; essa era a grande corrente por onde seguiam corações e mentes dos homens e mulheres de cem anos atrás.

Do Anhangabaú para o Pinheiros foi um passo. O velho Jurubatuba não foi sepultado, mas desfigurado em seu percurso, ou seja, foi canalizado e retificado ao longo de trinta anos. A essas obras, que começaram em 1927, somou-se o processo de poluição, que se intensificou com o crescimento da cidade e ultrapassou o Século XX. Em decorrência, o rio acabou asfixiado, e, se não foi exatamente esquecido, praticamente ninguém mais sabe que um dia serpenteou por várzeas ricas de vida, que serviu de caminho para os pioneiros

vicentinos ou de raia esportiva para a elite paulistana até menos de um século atrás.

A geógrafa Odette Seabra, em sua tese de doutoramento - Os meandros dos rios nos meandros do poder [...], de 1987, foca as várzeas do Tietê e Pinheiros, relatando as transformações a elas impostas pelo evoluir da cidade, num momento especial de inserção da economia brasileira no capitalismo internacional. Entre as muitas citações do texto, destaque-se a seguinte:

"Cozinhava no próprio barco, ali mesmo comia. Enquanto fosse dia claro de lá não saía. Quando tinha Lua tirava areia também à noite. Até 1935 ou 1936 os que tiravam areia do Tietê usavam a água do rio para beber e fazer comida. Depois de 1935 ou 1936, com a fábrica da Nitroquímica em São Miguel, a água ficou ruim e os peixes sumiram. Eu levava a minha água para ficar o dia inteiro no rio." – José de Jesus, tirador de areia (3)

No site do projeto São Paulo 450 Anos, coordenado pela BEI Editora, na seção A geografia redescoberta, capítulo Os rios e seus afluentes/Rio Pinheiros, foi reproduzido o depoimento de Orlando Manso. Nascido em 1919, expõe lembranças de sua infância paulistana, contemporânea da época acima relatada por José de Jesus, e da qual fazia parte o rio Pinheiros:

"Todo mundo que morava na beira do rio tinha um barco. [...] A gente andava no barco do pai de um amigo meu. A gente subia o rio, passava pela avenida Cidade Jardim, e chegava lá perto de Santo Amaro. [...] O rio era fundo, uns três ou quatro metros [...]. De cima do barranco é que a gente pescava. A gente ia até Jaguaré... [...] Onde hoje é a ponte da Cidade Universitária a gente também pulava e nadava. A água era boa.[...]"

No mesmo texto, há referências ao arquiteto Paulo Renato Mesquita Pellegrino, cujas pesquisas demonstram que a retificação, a canalização e, posteriormente, a construção de vias expressas de tráfego isolaram o Rio Pinheiros do convívio com a população, antes mesmo de suas águas estarem contaminadas pela poluição. Os moradores de São Paulo, portanto, não se identificam com o rio que se estende quase sem vida na calha delimitada pelas avenidas. Ou melhor: preferem até ignorá-lo. (4)

Pela dimensão de seu atual leito, assim como pela posição que ocupa no contexto urbano, não há como o Pinheiros não ser visto pelos paulistanos.

Estes, porém, assim como quem passa pela cidade, não o vêem como rio. O canal que hoje separa as duas Marginais mais parece um mal necessário, com o qual se convive forçosamente; o ar condicionado dos carros evita os péssimos odores de suas águas, e a velocidade das vias impede a visão de suas margens praticamente sem vida. Varre-se para debaixo do tapete o fantasma de um rio em putrefação.

Contudo, e nessa vertente se alinha este texto, há sinais de vida. Organizações e pessoas mais atentas começam a levantar a bandeira de uma nova postura, enquanto algumas ações de inegável eficácia ganham visibilidade. O simples ajardinamento das margens, implantado de uns anos para cá tanto no Pinheiros como no Tietê, resultou em nova perspectiva para os habitantes e visitantes desta cidade. A implantação da ciclovia do Pinheiros, empreendimento mais recente, ou programas como o Córrego Limpo, desenvolvido pela Sabesp em parceria com a Prefeitura de São Paulo desde 2007, conjugam-se num crescente que pode levar à reversão do quadro atual de degradação urbana. Nesse grupo de ações exitosas, pode incluir-se o Parque Villa Lobos, que ocupa uma parte do que fora, décadas atrás, a várzea do Pinheiros. Ainda que se conteste o grande aterro sobre o qual se implantou o parque, eliminando-se definitivamente as características topográficas originais, a rearborização ali executada terá sido compensatória.

Cabe lembrar, ainda, que o referido crescente não se basta de ações governamentais. Quaisquer medidas do gestor público só terão sucesso com a participação efetiva da população. E o primeiro passo para qualquer ação é o conhecimento. Sabendo-se do esquecimento dos nossos rios, e da quase total ignorância a respeito deles, principalmente entre as camadas mais jovens, este artigo busca contribuir com alguma informação sobre o Pinheiros, inclusive na forma de mapas, como convém à tradição geográfica.

Elaborei, portanto, três pranchas cartográficas (5). A primeira destaca o contexto hidrográfico em que o rio se insere, a segunda explica o processo de reversão de seu fluxo e a terceira resume o estado atual da ocupação do espaço no entorno de seu curso inferior, a parte mais urbanizada da bacia. São mapas sintéticos, produzidos em escala compatível com a visualização em tela ou impressão em formato A4. Um pequeno texto explica ou complementa os dados de cada prancha.

Mapas e textos; figuras, palavras e dados; imagens e descrições. Não bastam para trazer de volta ao convívio paulistano o Pinheiros e seus afluentes, que deixariam então a companhia das estrelas e cavalos na troupe dos esquecidos. Mas podem contribuir. Assim espero!

Campinas, junho de 2013

(1) www.aguascalarasdoriopinheiros.org.br

(2) De São Paulo: cinco crônicas de Mário de Andrade, 1920-1921 / organização, introdução e notas de Telê Ancona Lopez. - São Paulo : Editora Senac São Paulo, 2004

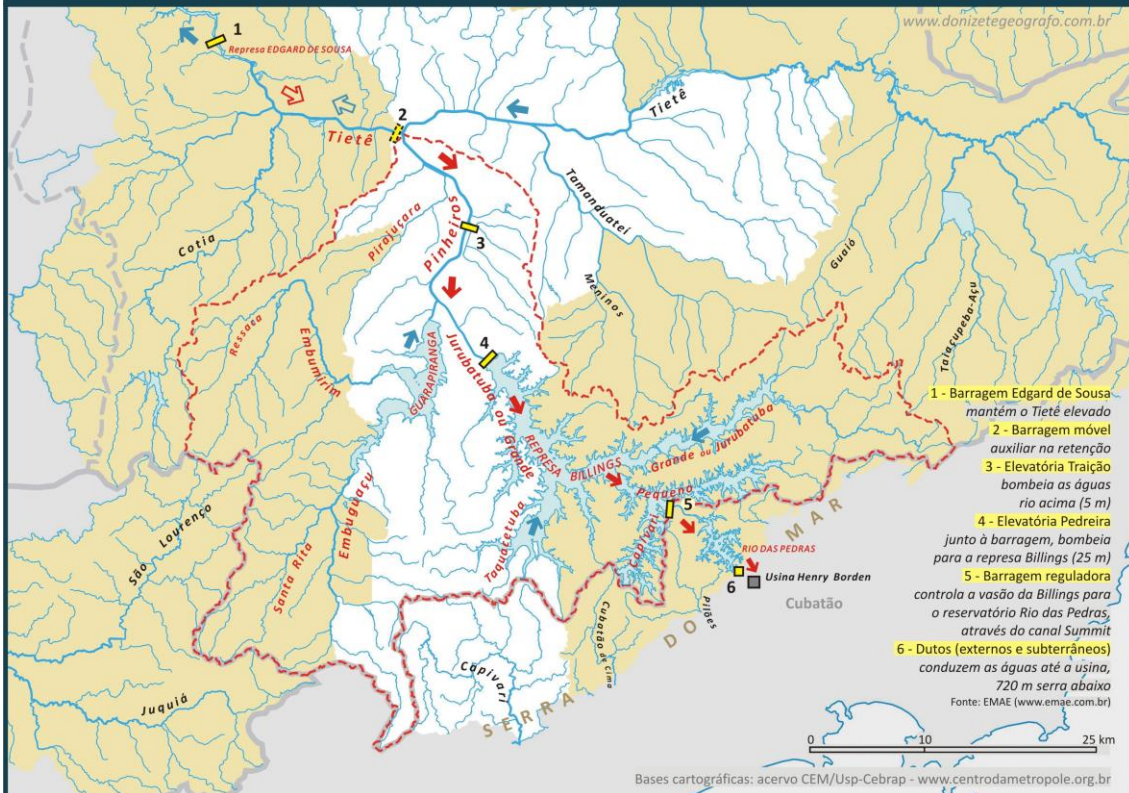
(3) <http://livrosgeoifsp.blogspot.com.br/2010/10/odette-seabra-os-meandros-dos-rios-nos.html>

(4) http://www.aprenda450anos.com.br/450anos/vila_metropole/1-5_rio_pinheiros.asp

(5) a partir de arquivos do acervo CEM/Usp-Cebrap, disponível no site www.centrodamentropole.org.br



O território da Região Metropolitana de São Paulo (marrom claro no mapa) corresponde aproximadamente à bacia hidrográfica do rio Tietê em seu curso inicial. Diferentemente das demais bacias que drenam a RMSP, o Tietê corre no sentido geral Oeste, como indicado pelas setas azuis. O rio Pinheiros é formado pelo Jurubatuba ou Grande e pelo Guarapiranga (trecho final do Embu-Guaçu). Constitui a maior sub-bacia (em tracejado preto) do Alto Tietê, onde se estende quase toda a porção Centro-Sul do município de São Paulo (destacado em branco no mapa). A bacia do Pinheiros compreende ainda porções territoriais de outros 11 municípios, totalizando 1490 km² e 4.846.558 habitantes (calculado no *Terraview Política Social* a partir dos setores censitários 2010 e bases CEM/Usp-Cebrap).



Os rios são fundamentais à vida humana. Ao longo da História, forneceram água e alimentos, serviram como via de comunicação e balizaram a ocupação do espaço. Mais recentemente, o aproveitamento dos rios chegou a extremos, como é o caso do Pinheiros. Suas águas não somente foram utilizadas para a produção de eletricidade, mas forçadas a fluir em sentido contrário (setas em vermelho no mapa) num leito retificado. Esta ação fez parte de um projeto, saudado então como um marco da engenharia, que visava suprir a urgente demanda de energia para São Paulo, cidade que se agigantava nas primeiras décadas do Século XX. Além da intervenção direta no curso do rio, foram construídas barragens e estações elevatórias, entre outras obras (em amarelo e numeradas no mapa).

