

CIUDADES

VOLUMEN 5

Lúcio Kowarick y Eduardo Marques  
editores

# São Paulo

## Miradas cruzadas: Sociedad, política y cultura



**OLACCHI**

Organización Latinoamericana  
y del Caribe de Centros Históricos

**Editor general**

Fernando Carrión

**Coordinador editorial**

Jaime Erazo Espinosa

**Comité editorial**

Fernando Carrión

Michael Cohen

Pedro Pérez

Alfredo Rodríguez

Jaime Erazo Espinosa

**Diseño y diagramación**

Antonio Mena

**Edición de estilo**

Alejo Romano

**Traducción**

Daniela Vacas

**Impresión**

Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-23-0

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De las Golondrinas

Tel.: (593-2) 2462 739

[olacchi@olacchi.org](mailto:olacchi@olacchi.org)

[www.olacchi.org](http://www.olacchi.org)

Quito, Ecuador

Primera edición: septiembre de 2011

# Contenido

---

Presentación .....	7
Prólogo .....	9
<b>I - Lecturas urbanas</b>	
Vivir en riesgo: Sobre la vulnerabilidad social y civil .....	27
<i>Lúcio Kowarick</i>	
Movilidades urbanas: Hilos de una descripción de la ciudad .....	53
<i>Vera da Silva Telles</i>	
Recientes dinámicas de la pobreza y de las periferias .....	81
<i>Eduardo Marques y Renata Bichir</i>	
<b>II – Trabajar y vivir</b>	
Favelas y periferias en los años 2000 .....	109
<i>Camila Saraiva y Eduardo Marques</i>	
El Centro y sus cortiços: Dinámicas socioeconómicas, pobreza y política .....	137
<i>Lúcio Kowarick</i>	
Transformaciones productivas y territorio en la ciudad de São Paulo .....	167
<i>Álvaro Comin</i>	

Crecimiento de la población en la Región Metropolitana de São Paulo: Deconstruyendo mitos del siglo XX . . . . .	203
<i>Rosana Baeninger</i>	

### III – Identidades y participación

Movimientos sociales y articuladoras en el asociativismo del siglo XXI . . . . .	233
<i>Adrian Gurza Lavalle, Graziela Castello y Renata Bichir</i>	

Relaciones entre movimientos sociales e instituciones políticas: El caso del movimiento de vivienda . . . . .	261
<i>Luciana Tatagiba</i>	

Estrategia partidaria y divisiones electorales: Las elecciones municipales post-redemocratización . . . . .	285
<i>Fernando Limongi y Lara Mesquita</i>	

Extranjeros y la ciudad de São Paulo: Procesos urbanos y escalas de actuación . . . . .	315
<i>Maria Cristina da Silva Leme y Sarah Feldman</i>	

### IV – Periferias: Música, cine y violencia

El rap y la ciudad: Reenmarcando la inequidad en São Paulo . . . . .	345
<i>Teresa P. R. Caldeira</i>	

Cine contemporáneo y políticas de la representación de la (y en la) urbe paulistana . . . . .	369
<i>Esther Hamburger, Ananda Stucker, Laura Carvalho y Miguel Antunes Ramos</i>	

Homicidios: Guías para la interpretación de la violencia en la ciudad . . . . .	395
<i>Paula Miraglia</i>	

Sobre los autores . . . . .	423
-----------------------------	-----

Artículos y publicaciones anteriores . . . . .	427
--	-----

# Extranjeros y la ciudad de São Paulo: Procesos urbanos y escalas de actuación

Maria Cristina da Silva Leme<sup>1</sup> y Sarah Feldman<sup>2</sup>

## Introducción

En las interpretaciones sobre el territorio de la ciudad de São Paulo prevalecen, de modo general, los análisis a partir de pares de oposición: los barrios operarios contrapuestos a los locales burgueses y el centro contrapuesto a la periferia. Esta perspectiva dual se refuerza en

- 1 Arquitecta urbanista (1973), máster y doctora en arquitectura y urbanismo (1982 y 1990, respectivamente), títulos obtenidos en la Universidad de San Pablo. Profesora de urbanismo en libre ejercicio (hasta el año 2000) y profesora titular a partir de 2002. Realizó estancias post-doctorales, en 1994 y 1996, en el *Centre de Sociologie Urbaine do Institut des Recherches sur les Sociétés Contemporaines* (CNRS), y en el *Ladrihaus École Architecture de Versailles*, ambos en Francia. Es investigadora 1C-CNPq y responsable, desde 1992, de la coordinación de investigación interinstitucional "Urbanismo no Brasil" que reúne equipos de investigadores en ocho universidades federales sobre historia de las ciudades y del pensamiento urbanístico. Es miembro de la comisión editorial de la revista *Espaço e Debates*, miembro del consejo editorial de la revista brasileña *Estudos Urbanos e Regionais* y miembro del consejo de la *International Planning History Society*.
- 2 Graduada por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Mackenzie (1971), máster (1989) y doctora (1996) en Arquitectura y Urbanismo por la FAU-USP. Actualmente es profesora libre docente por la EESC-USP (2008), investigadora, orientadora del masterado y doctorado del Departamento de Arquitectura y Urbanismo de la EESC-USP. Fue coordinadora del Programa de Pos-graduación en Arquitectura y Urbanismo de la EESC-USP (2003-2007) y directora de la Asociación Nacional de Pos-graduación e Investigación en Planeamiento Urbano y Regional (2001-2003). Es editora responsable de la revista brasileña *Estudios Urbanos y Regionales* (2010-2012) y miembro del consejo editorial de las revistas *Cadernos Metrópole, Urbana e City y Time*. Tiene experiencia de investigación en el área de urbanismo, con énfasis en historia del urbanismo en Brasil, actuando principalmente en los siguientes temas: instituciones de urbanismo, legislación urbanística, barrios centrales, urbanización y construcción de territorios. Es autora de *Planejamento e Zoneamento*.

relación a las mejoras urbanas, interpretadas únicamente como beneficio para el centro y favorecedoras de la expansión a las periferias. Aunque no se puedan ignorar las situaciones extremas en la ciudad de São Paulo, esta construcción de dicotomías y segregación de lugares lleva a olvidar algunos territorios que no se encuadran en los marcos de la polarización entre espacios de trabajo y espacios de la sociabilidad burguesa, que presentan una dimensión más plural y diversa, y oscurece la complejidad de dinámicas sociales, económicas, políticas y culturales.

En la perspectiva de entender la ciudad más allá de dualidades, este capítulo propone revelar los procesos urbanos definidos por diferentes escalas de las relaciones de los extranjeros con el espacio urbano, que se apoyan en un denominador común: la preocupación de evitar abordajes generalizantes y de enfoque de carácter ejemplar. Se busca valorizar el variado conjunto de prácticas en la dimensión material de la construcción de la ciudad de São Paulo en la primera mitad del siglo XX<sup>3</sup>.

Una primera escala se refiere a las relaciones entre empresas extranjeras y grandes intervenciones públicas. El recorte analítico adoptado al abordar las obras de infraestructura vial y de transportes implantadas desde el paso del siglo XIX muestra que, por un lado, favorecieron la fluidez y la movilidad en el área central y direccionaron la expansión a la periferia de la ciudad, pero también desempeñaron un papel fundamental en la articulación e integración de barrios, favoreciendo el proceso de consolidación.

En la provisión de esta infraestructura, desde finales del siglo XIX tienen un papel destacado en la producción de la ciudad aquellos extranjeros asociados al empresario nacional que se articulan al capital financiero internacional, las empresas de servicios urbanos y las actividades económicas ligadas al café, a la industria y a la promoción inmobiliaria. Las redes de relaciones políticas son fundamentales para la entrada y el establecimiento de estas empresas. Los contratos de concesión, las formas de actuación definidas en planes y proyectos urbanos y la legislación urbanística señalizan la creciente regulación y hacen explícitas estas asociacio-

3 Este texto se basa en las investigaciones en desarrollo de las autoras como parte del proyecto temático "São Paulo: Los extranjeros y la construcción de la ciudad", con el apoyo financiero de la Fundación de Apoyo a la Investigación del Estado de São Paulo (Fapesp).

nes de intereses. La actuación de Light, desde su implantación a inicios del siglo hasta los intentos de formación de una empresa de urbanización, ilustran estas formas diferenciadas de actuación en el transcurso de la primera mitad del siglo XX.

Una segunda escala se refiere a los barrios que se constituyen en el proceso de urbanización del “cinturón de chacras” que, hasta finales del siglo XIX, circundaban el núcleo más densamente urbanizado de la ciudad, que calificamos como “barrios centrales”. Estos barrios se moldean y se transforman con la significativa participación de extranjeros, y se caracterizan por la convivencia de grupos por un lado diversos y, por el otro, pertenecientes a universos semejantes de representación social. La vitalidad de las actividades económicas, la persistencia de la presencia significativa de viviendas de alquiler —entre las cuales están los *cortiços*— y la proximidad entre trabajo y vivienda son características estructuradoras de los barrios centrales. Éstas configuran una materialidad marcada por la continua reconstrucción, no necesariamente por la lógica de la demolición, sino, sobre todo, a través de la constante adecuación de las estructuras físicas preexistentes, un proceso de transformaciones que no excluye permanencias.

El universo de extranjeros que se establecen en estos barrios lo componen los inmigrantes que no se insieren en la relación con la caficultura y con la inmigración subsidiada, y que, desde finales del siglo XIX, hacen de la ciudad su destino primero y preferencial. En este caso abordaremos los sucesivos grupos de inmigrantes que se establecen y fijan en el barrio Bom Retiro y actúan en pequeños negocios por cuenta propia; destacaremos la importancia de las instituciones y estrategias que hacen posible su inserción y las oportunidades que el contexto económico ofrece.

La opción por la yuxtaposición de diferentes escalas de actuación persigue lo que Lepetit (1992) denomina “multiplicación controlada de las escalas de observación”, capaz, según el autor, “de producir una ganancia de conocimiento a partir del momento en que se postula la complejidad de lo real”.

## La actuación del empresario extranjero en la formación de empresas de servicios urbanos

La ciudad de São Paulo fue fundada al margen del interés económico y político de la Corona portuguesa. Su localización en el altiplano, de difícil acceso, la aisló del contacto con Portugal y con las otras capitanías. En los dos primeros siglos de la colonización, São Paulo era apenas un pequeño conglomerado en la colina entre el río Tamanduaté y su afluente, el Anhangabaú. En la aldea, en cuanto pieza del sistema colonial, se definían con nitidez solamente las entradas y salidas, articulando el encuentro de caminos entre el litoral y el Sertón<sup>4</sup> con calles y callejones apenas conectados a estos caminos. Registrando las transformaciones de la ciudad a través de la lectura de las Actas de la Cámara, Janice Theodoro da Silva (1984) observa, a partir del siglo XVII, cambios en la estructura urbana, que se amplía y fortalece. Las Actas de la Cámara registran propuestas de construcción de fuentes y veredas; la ciudad gana identidad, permanencia y durabilidad en las construcciones.

Pero es la implantación, en 1867, del ferrocarril de la São Paulo Railway Company, que transporta el café de las haciendas al puerto de Santos, lo que da nuevo impulso a la trayectoria de crecimiento de São Paulo. Encuentro de los flujos de transporte al litoral y al Interior, la ferrovía permitía el rápido desplazamiento de los hacendados a las haciendas y también su estadía en la ciudad.

Las principales obras viales de este período muestran la importancia de este medio de transporte. La apertura de una avenida denominada João Theodoro, que conectaba las estaciones de los ferrocarriles São Paulo Railway y Central do Brasil, articulaba el barrio de la Luz con el Brás. Conectando la estación de la Luz al área central, un servicio de diligencias sobre rieles de hierro hacía el transporte de cargas y personas con ritmo y frecuencia que alteraban el cotidiano de los moradores de la ciudad. Ampliadas, con nuevo trazado y menor inclinación, las calles con pavimentación de piedras de labrado portugués soportaban los rieles de hierro y el continuo paso de elegantes diligencias.

---

4 El Sertón es una de las cuatro regiones geográficas del Nordeste brasileño, una vasta región semiárida (N. de la T.).

Los trazados de las líneas de tranvía a tracción animal evidencian la expansión de la ciudad y la configuración de los barrios:

La primera línea conectaba Sé a la estación de la Luz. Otras líneas se dirigían a Brás, Mooca, Campos Elíseos, Santa Cecília y Consolação, y una a la calle Libertade, haciendo punto final en la calle São Joaquim, desde donde partía un trencito a vapor a Vila Mariana y Santo Amaro: el de la Compañía Carris de Ferro de São Paulo, inaugurada en 1883 (Bruno, 1984: 1074-1075).

Para hacerse una idea de los tiempos de desplazamiento por estos medios de transporte, el viaje a Brás demoraba una hora y, aproximadamente, el mismo tiempo a la Liberdade (Eletropaulo, 1986: 6). Los tranvías, además de lentos, se descarrilaban por nada. Para vencer laderas más empinadas, era necesario juntar otra pareja de burros como refuerzo.

En 1884, la Cámara Municipal aprobó el prolongamiento de la calle Nothman, atravesando los rieles de la São Paulo Railway. A pesar de las protestas de la compañía inglesa, la construcción de pasos en nivel inferior y los puentes de paso a nivel interrumpiendo los rieles de la ferrovía son una señal evidente de la creciente importancia de los moradores y comerciantes. La tracción eléctrica, que sustituye en 1990 a la tracción animal en los tranvías de la compañía anglocanadiense The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd., confiere una nueva lógica a las mejoras urbanas y articula los barrios en formación, Santa Ifigênia, Campos Elíseos, Bom Retiro, Brás, locales de comercio, de la incipiente industria y de vivienda, tanto del hacendado como del comerciante y del operario.

La crónica de los acontecimientos para la implantación de los servicios de tranvía a tracción eléctrica en São Paulo ilustra la articulación de intereses políticos y económicos característicos de la organización de emprendimientos en la Primera República<sup>5</sup>. Involucró, inicialmente, al

5 En 1897, la Cámara Municipal de São Paulo concede por 40 años el servicio de transporte eléctrico al comendador Antonio Augusto de Souza. Sin recursos técnicos y financieros para instalar la compañía, recurre a Américo de Campos, hijo de Bernardino de Campos. En el viaje que hace a Canadá en una misión del gobierno paulista para cuidar de asuntos relativos a la política de migración, Américo contacta a Antonio Francisco Gualco, italiano radicado en Canadá, que agenciaba mano de obra para la construcción de ferrocarriles. Los recursos financieros fueron obtenidos a través de William Mackenzie,

capital cafetero –al mismo tiempo agrícola y urbano, conforme definición de Flavio Saes (1986)–, que mantenía vínculos con otras actividades no directamente ligadas a la exportación, pero articuladas a la expansión de la producción cafetera, como la ferrovía, las instituciones financieras, los servicios urbanos y la industria. Para viabilizar el emprendimiento, se asoció al capital financiero internacional y contó con la participación de empresarios extranjeros que actuaban de forma osada y aventurera en diferentes campos.

En 1899, la São Paulo Tramway Light and Power adquirió la concesión otorgada por la Cámara de São Paulo para servicios de transporte eléctrico. Para conseguir el monopolio de los servicios de transporte urbano en São Paulo, la Light hizo una verdadera campaña para absorber a la Compañía Viação Paulista<sup>6</sup>; en ella demostró el poder económico y político que detentaba en el inicio del siglo. Después de conseguir la liquidación forzada, adquirió en subasta, por un tercio del valor, todo el acervo de la compañía e, inmediatamente, requirió a la Cámara Municipal autorización para incorporar las calles hasta entonces ocupadas por las líneas de la Viação Paulista a su contrato de concesión. Un año después, también en subasta, adquirió el acervo del Ferrocarril de Santo Amaro, que operaba la línea de tranvías a vapor. Los contratos de autorización de nuevas líneas para Santo Amaro (1902) y para Santana (1907) le confirieron una posición privilegiada como única compañía detentora de los servicios de transporte urbano en São Paulo.

A inicios del siglo, los tranvías a electricidad representaron el soporte para la acumulación en el sector de energía eléctrica. Sin embargo, con la expansión de la ciudad y la difusión de los sistemas de iluminación y energía eléctrica en actividades residenciales, comerciales y, principalmente, industriales, esta relación cambió de signo. La compañía canadiense también hizo una campaña por el monopolio en el sector de energía eléctrica, menos ruidosa pero utilizando los mismos métodos de la emprendida en el sector de transportes.

como articulador de inversiones sindicalizadas con sede en Toronto (Fillardo, 1998: 127).

6 Esta compañía era propiedad de la familia Prado, compuesta por hacendados del café, industriales, banqueros y políticos. Antonio Prado fue el primer alcalde de São Paulo en el período republicano.

La Compañía de Agua y Luz, de capital nacional, actuaba, desde 1880, en la producción y distribución de energía generada por una pequeña fábrica a vapor. La situación de esta empresa era mucho más difícil si se la compara a la de las de transporte urbano. El sector de energía exigía inversiones para la adquisición de generadores, cables e hilos importados, tierras con recursos hídricos..., recursos con retorno más demorado de lo que los empresarios nacionales estaban acostumbrados a tener. Cabe recordar, también, que la demanda por energía eléctrica a inicios de siglo era limitada y casi esencialmente residencial.

En 1899 se abrió la primera brecha para la actuación de la competencia en el servicio de distribución de energía, cuando el alcalde Antonio Prado determinó que la ciudad se dividiera en secciones, admitiendo de esta forma que otras compañías comenzaran a actuar en nuevas áreas todavía no servidas. La Light aprovechó esta medida para contestar el privilegio de la Cía. de Agua y Luz de abastecimiento al centro de la ciudad. La decisión del alcalde<sup>7</sup>, favorable a la Light, fue el golpe de gracia para la Cía. de Agua y Luz, que vendió a la empresa canadiense su acervo y sus concesiones.

En los primeros años de la década de 1910 aparecieron las primeras amenazas al monopolio de la Light<sup>8</sup>. Las negociaciones establecidas entre la compañía, los concejales y el alcalde de São Paulo, Antonio Prado, involucraron la construcción de nuevas vías, “extendiendo la línea de Sant’Anna hasta el tope de la ladera, la abolición del precio del pasaje por zonas y la reducción de tarifas para trabajadores en determinados períodos”<sup>9</sup>.

---

7 Las observaciones de Edgar de Souza sobre estos acontecimientos permiten percibir los juegos de intereses y favores en la época. “Pero el alcalde la deniega [la contestación de la Light], respondiendo que los concesionarios deberían someterse a la ley, explorando sólo los otros sectores. A pesar de esa remisiva, el alcalde Antonio Prado vuelve atrás después de recibir la visita de Frederick Pearson, acompañado del ingeniero y empresario Octavio Pacheco e Silva y del abogado Pinto Ferraz. La Light proponía someterse a Ley 407, siempre que tuviera autorización para actuar en los cuatro sectores de la ciudad” (Edgar de Souza, “Album de reports: Enero-marzo 1902”, en *Eletropaulo*, 1986: 31).

8 Por el grupo Guinle, propietario de las Docas de Santos, que solicitó al alcalde de São Paulo concesión para abastecer de energía a la ciudad a precios inferiores a los cobrados por la Light.

9 Carta de Mr. Walmsley para Mr. Alexander Mackenzie del 27 de febrero de 1909 (en *Eletropaulo*, 1986: 37).

A partir de esta fecha hasta 1919, plazo en que expiraba la concesión, la Light garantizó su monopolio de energía eléctrica en la ciudad de São Paulo. En contrapartida, las tarifas del transporte por tranvía se redujeron y permanecieron congeladas hasta 1946, cuando la CMTC asumió el control de los transportes colectivos en São Paulo. Para la Light, empresa concesionaria de los dos sistemas, en el transcurso de la década de los 20, el tranvía pasó a ser el sector deficitario y el sector de energía se expandió cada vez más.

Con el crecimiento de actividades en el sector del comercio y de la industria, ocurrió el aumento de demanda por transporte en São Paulo y se estableció una crisis de correspondencia entre el tipo de transporte ofrecido y la demanda efectiva. Las clases más altas pasaron a utilizar cada vez más el automóvil, artículo de lujo importado desde Estados Unidos y desde Europa. La opción por el transporte individual en las camadas medias se difundió solamente como aspiración de ascensión social inspirada en los valores difundidos por las clases de renta más alta. Sin embargo, como esta aspiración social no se hizo realidad, existió la necesidad de moverse en una ciudad que se expandía cada día. La respuesta a esta demanda por parte del sistema de tranvías fue lenta y selectiva.

En 1926, la Light encaminó una propuesta de reformulación de contrato con la Alcaldía, que actualizó la forma del transporte colectivo en São Paulo. Con la duplicación de vías y con la propuesta de un sistema subterráneo en el área central de la ciudad, el sistema aumentaría de forma significativa la velocidad y la capacidad de atender la demanda reprimida. Luego de largos debates en la Cámara Municipal y pareceres de la Alcaldía y de consultores externos, la propuesta de renovación de los términos de la concesión no fue acatada<sup>10</sup>.

La Alcaldía de São Paulo no aprobó la reforma en el contrato de transporte urbano de la Light, y tampoco presentó una alternativa al nivel de una política de transportes colectivos. Dejó a la esfera de la iniciativa privada la disputa en relación al modo de transporte colectivo dominante en São Paulo.

---

10 El conflicto entre el plan de la Light y la Alcaldía de São Paulo es analizado en Maria Cristina da Silva Leme, 1990.

## Los extranjeros y los negocios por cuenta propia

Bom Retiro, Pari, Bela Vista, Liberdade, Cambuci, Campos Elíseos, Barra Funda, Santa Cecília y Consolação están entre los barrios que se constituyeron en el proceso de urbanización del “cinturón de chacras” que, hasta el final del siglo XIX, circundaba el núcleo más densamente urbanizado de la ciudad. El desarrollo de estos barrios es indisoluble de las transformaciones del centro tradicional de São Paulo. Los barrios que lo circundan se desarrollaron como su extensión, sea por la dispersión de las actividades administrativas, sea por la estructuración de centros de comercio al por menor y por mayor íntimamente ligados a la producción industrial, o por la estructuración de centros de servicios especializados en sus territorios.

Aunque seccionado por la presencia de ríos, vías de ferrocarril y grandes avenidas, el territorio correspondiente al antiguo “cinturón de chacras” constituye un conjunto con una identidad precisa en la ciudad. Esta identidad se expresa en el tejido urbano, en el tejido social, en aspectos económicos y funcionales de los barrios, y en la presencia significativa de extranjeros. En la relación de los extranjeros con los barrios, los negocios por cuenta propia constituyen, en muchos casos, el elemento de permanencia.

En Bom Retiro, situado entre el río Tietê y la ferrocarril de la São Paulo Railway Company, las relaciones entre ferrocarril y proceso de urbanización son fundamentales para entender las dinámicas económicas y sociales del barrio. La proximidad a la estación ferroviaria favorece la presencia de extranjeros. Es en Bom Retiro que, en 1882, se instala el primer alojamiento en el que los inmigrantes que llegaban al puerto de Santos, subían la sierra en los trenes de la São Paulo Railway y desembarcaban en la estación de la Luz recibían abrigo temporal<sup>11</sup>. La principal vía de acceso al barrio recibe el nombre de calle de los Inmigrantes, y su trazado, partiendo de la estación en dirección al río Tietê, da dirección a la estructura urbana del barrio, que, en los primeros años del siglo XX, ya está claramente definida.

---

11 Cinco años después, para adecuarse a la escala asumida por la inmigración, la Hostería de los Inmigrantes, con capacidad para acomodar a 1 200 personas, fue instalada al lado de la línea férrea, en el barrio Brás, facilitando el desembarque y el transporte de los inmigrantes. La Hostería de los Inmigrantes dejó de funcionar en los años 70.

Las obras viales asociadas a la implantación de una línea de tranvías eléctricos que conectaba la calle de los Italianos con el Largo São Bento permitieron que el barrio superara las dificultades de acceso al Centro y se integrara a la ciudad. La proximidad de la estación, sumada a la superación de su condición de enclave, favoreció la construcción de un universo de trabajo en el barrio, dirigido a los negocios por cuenta propia y que asociaba la producción y la comercialización de mercancías.

Aunque presentes en muchos barrios paulistanos, en el Bom Retiro la permanencia y el paso de extranjeros adquirieron una configuración particular. Desde el siglo XX, el barrio viene siendo ocupado por sucesivos grupos de inmigrantes. Cada grupo establece, además de una relación de trabajo con el barrio, una relación de vivienda, y en esta doble inserción construye instituciones sociales, culturales, políticas y religiosas. De 1870 a 1890, portugueses se instalan en el barrio y, de 1900 a 1940, predominan los italianos entre la población extranjera. Alrededor de los años 20, los judíos comenzaron a tener una presencia destacada. Griegos, armenios y sirios también se instalaron a lo largo del siglo XX; desde los años 60, comenzaron a hacerlo coreanos; y, en las dos últimas décadas, bolivianos y peruanos.

A pesar de que el Bom Retiro integra, como afirman varios autores, el primer conjunto de barrios operarios de la capital (Langenbuch, 1971; Fernandes, 1986; Truzzi, 2001), las industrias de gran tamaño no persistieron en su paisaje. A comienzos del siglo XX, un estudio sobre las industrias en el estado de São Paulo ya destaca la presencia en el barrio de “un gran número de tiendas de zapatería, ebanistería, fábricas de masas, de grasa, de aceites, de tinta de escribir, fundiciones, tintorerías, fábricas de calzado, manufacturas de ropas y sombreros, que funcionan en hostales, en los fondos de los almacenes, en resumen: en lugares que el público no ve” (Bandeira Jr., 1901: 30).

El proceso que ocurre en el barrio revela las múltiples formas de inserción de los varios grupos de extranjeros que llegan a São Paulo. Los portugueses, así como los italianos, participaron del trabajo fabril como asalariados, pero gran parte abrió pequeños y medianos negocios en el barrio, “que quedaban a medio camino entre comercio e industria” (Truzzi, 2001: 4). Las grandes industrias que en él se instalan<sup>12</sup> entre el

final del siglo XIX e inicios del XX se mezclan con una miríada de actividades económicas —tejidos, estampería y vestuario, calzado, dulces, licores, jarabes y vinagres, sombrerería, entre otras actividades—. En 1920, había 75 fábricas y talleres en Bom Retiro, además de 252 casas de negocios (Siqueira, 2002: 34).

Hasta los años 20, Bom Retiro era un barrio con todos los elementos que caracterizan el primer arranque de la industria paulista: industrias localizadas al margen de la línea férrea, operarios en viviendas de alquiler —vecindades o *cortiços* de largos terrenos— habitadas por numerosas familias extranjeras y brasileñas; trabajadores sin ninguna calificación, que sobreviven en las franjas de la economía urbano-industrial en expansión<sup>13</sup>; construcciones y condiciones urbanas precarias —calles sin asfalto y con inadecuados servicios de agua, alcantarillado y recolección de basura—; recurrencia de inundaciones junto al lecho del río; y, consecuentemente, recurrencia de epidemias.

Pero, ya en el proceso inicial de urbanización, a esta configuración se sobrepone los negocios por cuenta propia, así como clubes recreativos y de baile vinculados a varios grupos de extranjeros, y una considerable cantidad de clubes deportivos, como el Sport Club Corinthians Paulista, fundado por operarios y organizaciones sindicales (Siqueira, 2002).

Hasta los años 20, los negocios a medio camino entre la industria y el comercio —instalados en el frente o en el fondo de las viviendas— eran invisibles en el paisaje.

## Integración del centro, articulación de los barrios y expansión hacia la periferia

Los relatos y las memorias de los habitantes de los barrios populares hablan del aislamiento y la precariedad en que vivían en estas primeras décadas del siglo XX. La ida al centro para una compra era muy rara; los

---

empleaba a 350 operarios—, la Cervejaria Germânia y las oficinas de la Compañía Inglesa y de la Ford están entre las grandes industrias instaladas en el barrio.

13 Éste es el caso de los traperos, que pagaban a las empresas concesionarias de la colecta para entrar en el “gran mar de residuos” a los márgenes del Tietê, donde era depositada la basura recolectada.

tranvías bisiestos y los trasbordos que pasaban necesariamente por el Centro hacían que la comunicación de un barrio a otro se diera de forma precaria, con un tiempo de desplazamiento muy grande.

A partir de 1934, dos administraciones municipales, la de Fabio Prado (1934-1938) y la de Francisco Prestes Maia (1938-1945), realizaron un conjunto de obras viales que provocaron tres procesos simultáneos y articulados: la interacción del área central, la articulación de los barrios entre sí y con el centro de la ciudad, y la expansión a la periferia. Las propuestas del *Estudio de un plan de avenidas para la ciudad de São Paulo*, elaborado en 1930 por Prestes Maia, condujeron gran parte de estos procesos de transformación y evidenciaron la creciente importancia del transporte sobre ruedas en relación a los transportes sobre rieles de los tranvías de la Light.

El esquema propuesto por este plan preveía un sistema de vías radiales articuladas por vías perimetrales. El primer anillo perimetral integraba, a través de un sistema de avenidas y viaductos, el Centro Histórico a los barrios centrales. En el sector sur, el perímetro trasponía en menos de un kilómetro tres valles por medio de los viaductos Julho, Jacareí y Dona Paulina. El segundo anillo perimetral de avenidas, trazado a una distancia de dos a tres kilómetros del centro, realizaría la conexión entre los barrios operarios de las zonas norte y este y los barrios de clase media de las zonas sur y oeste.

Para sobrepasar las barreras que constituían las vegas inundables de los ríos Tietê y Pinheiros, el plan proponía un circuito de avenidas parque. Basado en un concepto del urbanismo americano de *parkway* –avenida de trazado sinuoso proyectada entre parques y áreas arborizadas–, el tercer anillo del sistema vial propuesto para São Paulo articulaba un sistema de vías marginales a los ríos a un sistema de parques, algunos ya existentes y otros propuestos. Proponía, también, el desplazamiento de todo el sistema ferroviario a una estación central al margen del río Tietê.

Para realizar las transformaciones en el área central, cuadras enteras fueron derrumbadas y las áreas arborizadas de los parques, reducidas para la circulación de vehículos. En la zona este, la canalización del río Tamanduaté y la construcción de puentes conectaron el Centro a los barrios fabriles Brás, Mooca y Tatuapé.

Los tranvías descendían por calles estrechas y empinadas a los centros de barrios como Santo Amaro, al sur, y Pinheiros, al oeste. Nuevas y lar-

gas avenidas se abrieron entre estos barrios y el Centro: la extensión de la avenida Rebouças y la Nove de Julio, prolongada a través del Jardim America y del Jardim Europa. Sin duda, muchas de estas obras tuvieron relación con las lotizaciones de clase alta que se abrieron en esta época en São Paulo.

Al norte, el transporte al barrio de Santana se hacía por el tranvía de la Cantareira, construido inicialmente para la realización de las obras de abastecimiento de agua de la ciudad. La apertura de la avenida Tiradentes y la construcción del Puente Grande, en concreto, sustituyendo el antiguo y estrecho puente sobre el río Tietê, ampliaban las comunicaciones con esta área. El inicio de la canalización del río Tietê integraba al área urbanizada de la ciudad terrenos de la vega, periódicamente inundados por las inundaciones del río, y representó el primer paso para la apertura de las vías marginales.

La casa alquilada y, especialmente, el *cortiço* fueron durante las primeras décadas la forma de vivienda de las clases de renta más baja. Con el aumento de la población urbana en función del crecimiento de la actividad industrial, surgieron nuevas formas de vivienda que concurren para la transformación de la estructura urbana de la ciudad de São Paulo: la expansión del área urbanizada y la localización de las viviendas de los trabajadores en la periferia de la ciudad. El alquiler todavía es la forma dominante de acceso a la vivienda, pero se inicia en este período la solución que se hace cada vez más difundida y dominante a partir de los años 60: la autoconstrucción de la vivienda en la periferia de la ciudad<sup>14</sup>. Cabe señalar que esta transformación sólo fue posible con la transformación del sistema de transportes colectivos. La rigidez de los rieles de los tranvías fue inicialmente complementada y gradualmente sustituida por el autobús.

14 Como observan Kowarick y Ant (1988), en el transcurso de la década de los 40, cuando São Paulo sobrepasa los dos millones de habitantes, ya existen señales evidentes de la generalización de la autoconstrucción en lo que eran entonces las periferias de São Paulo.

## Cadena productiva, obras de pequeña escala y permanencias de un barrio central

Las obras realizadas a lo largo de los años 30 y 40 en São Paulo vienen siendo tratadas, principalmente, en relación a las demoliciones, la valorización del suelo y la expulsión de moradores de baja renta del Centro, y en relación a los beneficios para las áreas residenciales de las élites y al proceso de expansión periférica que favorecieron.

El análisis de las repercusiones de estas obras en los barrios centrales permite detectar dinámicas que se diferencian de los procesos del Centro, de los procesos de las áreas de vivienda de las élites y también de los procesos de las áreas periféricas. En Bom Retiro, tanto la articulación con los barrios al este como el acceso a otras regiones de la ciudad, propiciados por las obras viales, colaboraron para la consolidación del barrio como un importante centro de aquellas actividades económicas que comienzan a estructurarse en la segunda mitad del siglo XX. Localizado fuera de los sectores codiciados por las élites, en Bom Retiro las obras viales y las obras en el río Tietê no generaron una valorización del suelo<sup>15</sup> que alterara su configuración de barrio ocupado por diferentes grupos sociales<sup>16</sup>.

Entre el final de la década de los 20 y mediados de la década de los 40 se organizó una base material y económica en Bom Retiro, sobre la cual el barrio se especializó y se consolidó como un centro de industria y comercio de ropas hechas. Este proceso, que tuvo como protagonistas a los inmigrantes judíos, involucró transformaciones en la materialidad

---

15 La Planta Genérica de Valores de 1953 muestra una variación de valores del metro cuadrado en Bom Retiro de 2 500 (en la cuadra de la calle José Paulino, más próxima a la Estación) a 200 cruzeiros en la vega del río Tietê, mientras en la calle XV de Novembro, en el corazón del centro financiero, el metro cuadrado llega a 36 mil cruzeiros, y en el extremo este llega a 80 cruzeiros.

16 El estudio *Estructura urbana de la aglomeración paulistana* (SAGMACS-Prefeitura do Município de São Paulo, São Paulo, 1958: II-79) explicita esta diversidad. Según el estudio, predominaban en Bom Retiro las "clases medias inferiores" (pequeños industriales, artesanos importantes, comerciantes medianos, funcionarios y empleados medianos), además de la presencia de las "clases populares urbanas" (pequeños artesanos, pequeños comerciantes, empleados y funcionarios, operarios calificados y trabajadores brazales) y, en menor escala, "clases medias superiores" (propietarios rurales, industriales y comerciantes, profesionales liberales, funcionarios y empleados de alto nivel).

del barrio y repercutió en la propiedad agraria. Los negocios por cuenta propia ganaron organicidad y visibilidad.

En menos de dos décadas, más de 300 industrias se instalaron en el barrio, y las no pertenecientes a judíos no sobrepasaban la decena. Aquellas dedicadas a la confección de ropa constituían cerca del 80% del total. Las demás producían accesorios o suplían las etapas del proceso de producción y comercialización, abarcando desde máquinas para tejeduría hasta oficinas gráficas que producían impresos comerciales y talones de notas fiscales<sup>17</sup>. La mayor parte de los establecimientos tenía, como máximo, cuatro operarios, caracterizando negocios familiares<sup>18</sup>. En la segunda mitad de la década de los 30, 25% de las industrias de ropas hechas, 16% de las tejedurías y 24% de las industrias de sombreros y paraguas de la capital estaban en Bom Retiro (Araújo, 1940: 241).

La cadena de negocios instalada permitió que el barrio adquiriera una autosuficiencia casi total para desempeñar la producción y comercialización de ropa y accesorios, dependiendo sólo de la industria de hilado de tejidos. Sin embargo, el mayor centro productor de tejidos se sitúa, en este momento, en Brás, cuyo acceso desde Bom Retiro es facilitado por las conexiones implementadas, a partir de la década de los 30, entre los barrios fabriles al este como al centro.

El barrio pasó por intervenciones en su materialidad, y éstas ocurrieron en un momento en que São Paulo pasaba por transformaciones de carácter estructural, con la realización de obras de larga escala y de emergencia de nuevos circuitos financieros en la producción del espacio construido. Entre las décadas de los 30 y los 40, la intensificación de la actividad inmobiliaria que alcanzó a São Paulo y otras capitales brasileñas se constituye, según Melo (1992), como el “boom del siglo”. En Bom Retiro, las obras huyeron de ese patrón y se caracterizaron menos por la lógica

17 Las industrias producían accesorios como paraguas, gorras, cinturones, tirantes, corbatas, etc. Los datos sobre las industrias se trabajaron a partir de las informaciones contenidas en el Departamento Estatal de Estadística, División de Estadísticas de la Producción y Comercio (1947).

18 Apenas dos establecimientos de confección de ropa y accesorios son de gran tamaño; uno de ellos, con 212 operarios, pertenecía, por supuesto, a judíos. La confección de ropa de punto se caracteriza por el tamaño más grande: más de la mitad tiene entre 20 y 50 operarios, y sólo una es de gran porte, la Taufic Schahin & Irmãos, con 266 operarios.

apoyada en el binomio demolición/reconstrucción, dominante en el centro de la ciudad y en los barrios en proceso de verticalización, y más por apropiaciones y adaptaciones de una misma estructura física.

Un gran volumen de obras de pequeña escala ocurrió en todo el territorio del barrio. Por un lado, reformas y “aumentos” acomodaron a las industrias de fondo de patio, pequeños establecimientos comerciales y habitaciones, baños o cuartos, que, probablemente, servían como *cortiços*, en edificaciones existentes. Por otro lado, sin alterar el patrón de parcelación que dio origen al barrio, las demoliciones generaron la construcción de pequeños edificios, siempre asociados a viviendas, para abrigar las actividades económicas. Sólo en el sector del barrio más próximo al centro se construyeron edificios de departamentos con comercio en el terreno en lotes desmembrados. En las proximidades de la vega, donde las obras en el Tietê viabilizaban la expansión del barrio, la lotización de grandes terrenos se destinó a industrias y vecindades habitacionales<sup>19</sup>.

Los registros del Archivo Aguirra<sup>20</sup> revelan que la transferencia de propiedades es parte del proceso de apropiación de Bom Retiro por parte de los inmigrantes, y que las propiedades del barrio se dividen entre diferentes grupos étnicos. En el proceso inicial de urbanización hubo un ritmo intenso de venta y reventa de lotes, en el que predominaron las transmisiones de inmuebles para italianos, portugueses y españoles. En las dos primeras décadas del siglo XX, cuando las ventas de casas superaron las ventas de lotes, la presencia de italianos se intensificó, incluso en las transacciones de ventas. Los judíos comenzaron a adquirir propiedades en la década de los 20, pero se restringieron a las áreas más próximas al centro, donde se concentraban las confecciones. Entre 1930 y 1947, mientras en las calles José Paulino, Prates y Ribeiro de Lima todas las transacciones involucraron a judíos, en otros sectores del barrio se mantuvo la predominancia de transacciones entre italianos (Mangili, 2009).

Las transacciones inmobiliarias en la calle José Paulino —la de mayor concentración de confecciones— entre 1930 y 1947 revelan que el uni-

19 Los términos “aumento” y “reforma” son utilizados por la Alcaldía para pequeñas obras, en los procesos de demolición, construcción, reforma y ampliación de inmuebles. Consultar Mangili, 2009.

20 El Archivo Aguirra pertenece al Museo Paulista y fue construido por João Baptista de Campos Aguirra (1871-1958).

verso de propietarios de negocios es mucho más amplio que el de propietarios de inmuebles, y que la incidencia de concentración de propiedad es reducida<sup>21</sup>. Todo indica que el proceso de instalación de las industrias movilizó la inserción de judíos en el circuito de los negocios inmobiliarios en el barrio, pero la mayoría de los judíos que se insirieron en el circuito de la industria y el comercio de confecciones entre los años 1920 y 1940 instalaron sus pequeños negocios en condición de inquilinos.

La industria de vestuario se caracteriza por la fuerza de trabajo multiétnica. El estudio de Green (1997) muestra que, a pesar de que los judíos constituyeran un contingente significativo del ramo del vestuario en Francia, este ramo fue, después del comercio, el que más inmigrantes de diferentes orígenes absorbió. En ese sentido, la segmentación del mercado de trabajo incluye, además del determinante cultural, las condiciones de los países de origen —recurrentemente económicas y políticas— que impulsan la emigración y las oportunidades ofrecidas por los países para inmigración —el componente de oportunidad—.

En el proceso de constitución de la venta directa al consumidor en pequeños negocios, los extranjeros tienen un papel destacado en Brasil a partir de los años 20. Italianos, sirios, libaneses y judíos están entre los mayores propietarios de establecimientos de confección de ropa (Knowlton, 1950: 143). En el mismo período en que los judíos instalan sus negocios en Bom Retiro, los establecimientos de confección de ropa están diseminados por toda la ciudad, con fuerte presencia de italianos, así como hay establecimientos pertenecientes a judíos en otros barrios.

Las condiciones para el protagonismo de los judíos en este ciclo de casi dos décadas en Bom Retiro sobrepasan las determinantes étnicas, a pesar de los vínculos con el saber de artesanos y con actividades comerciales en sus países de origen<sup>22</sup>.

Tras emigrar mayoritariamente debido a las adversas condiciones económicas y políticas en ellos, tienen por soporte el elevado grado de orga-

21 Sólo una familia propietaria de una de las cinco industrias con más de cien operarios del barrio aparece como propietaria de varios inmuebles.

22 Los judíos que se instalan en Bom Retiro son inmigrantes de varias regiones de Rusia, Polonia, Rumania, Lituania, Hungría y Besarabia (región que actualmente abarca parte de Moldavia y parte de Ucrania).

nización de la comunidad judía. Entre las innumerables asociaciones de apoyo a los inmigrantes creadas en São Paulo por los judíos, desde el inicio del siglo XX, la Sociedad Corporativa de Crédito Popular de Bom Retiro (Laispar Casse-Caixa de Empréstimo e Poupança) tiene un papel fundamental para la instalación de pequeños negocios por cuenta propia. La sociedad se crea en 1928 como una cooperativa de préstamos de pequeños créditos, en los moldes de instituciones existentes en Europa y también en Brasil (en Rio Grande do Sul y Bahía), con el apoyo de instituciones internacionales. La cooperativa actúa como “distribuidora de crédito mobiliario mediante una módica tasa de mutualidad”, para promover y auxiliar “el desarrollo, de modo particular, del asociado pequeño trabajador, en cualquier ramo de actividad”<sup>23</sup>. Hasta el año de fundación de la cooperativa estaban instaladas en la calle José Paulino apenas cinco industrias de propiedad de judíos.

La creación de la Sociedad Cooperativa de Crédito Popular de Bom Retiro se da en el contexto de diseminación de la producción nacional de tejidos, de la producción estandarizada de ropa y de la venta de fábrica directamente al consumidor. En ese momento, la industria textil ya estaba organizada para atender la demanda interna decurrente del crecimiento acentuado de la población —en especial, la demanda de las clases de menor renta<sup>24</sup>—. En los años 40, la ampliación de las facilidades de ventas a crédito y de estrategias de propaganda reforzaron este proceso. En São Paulo, el avance de la industria y el comercio de ropa se da tanto a través de establecimientos de gran porte como por la proliferación de pequeñas empresas. Éstas suman más de seis mil, en 1946, y emplean más de 28 mil operarios (Maleronka, 2007: 39-45, 138).

Este conjunto de condiciones sustenta la organización de una base material que comprende todos los elementos de la cadena de producción y ventas, en un territorio delimitado, fuertemente concentrado en un

23 Documento de la Cooperativa de Crédito Popular de Bom Retiro Limitada-Fondo 448-Caixa 3. AHJ. Veinticinco accionistas compraron 53 acciones en la reunión de su fundación, y unas actas de la institución muestran que, hasta su extinción en 1974, se realizaban reuniones semanales de la dirección para “examen de los pedidos de préstamo de la semana”.

24 Los tejidos para atender a las clases medias y altas —tanto las ropas hechas como las confeccionadas por sastres— todavía eran importados.

grupo de inmigrantes, que es lo que distingue el proceso que ocurre en Bom Retiro.

Es lo completo de esta organización lo que permite que, incluso sin ninguna tradición en el campo de la confección, desde los años 60 los coreanos mantengan y potencialicen la actividad económica del barrio, actualizando los cambios estructurales de la economía globalizada. Es este proceso de transferencia entre grupos de inmigrantes lo que conforma la singularidad de las relaciones socioespaciales de barrio y lo que permite que Bom Retiro pase a ser identificado como “barrio de judíos” o “barrio de israelitas”, en un momento, y como “barrio de coreanos” en otro, independientemente de que estos grupos hayan constituido o no el mayor contingente de su población.

Entre los años 20 y los años 40, los judíos no constituían la mayoría de la composición de la población de Bom Retiro: el 64,4% de habitantes eran brasileños, y 35,6%, extranjeros. De éstos, más de 11% eran italianos; 2,54%, portugueses; y 2,30%, rusos (Araújo, 1940: 235).

A partir de la década de los 40, al mismo tiempo en que Bom Retiro se consolida como centro de industria y comercio de confecciones, el parque industrial brasileño pasa por transformaciones cuantitativas y cualitativas. Durante la Segunda Guerra Mundial, Brasil se convierte por primera vez en exportador de bienes industriales, en escala significativa; y, entre 1950 y 1960, las ramas que producen bienes de consumo ceden lugar a las que producen bienes de producción. São Paulo se encuentra en la vanguardia de este proceso (Singer, 1974: 59).

El crecimiento de la ciudad entra en un nuevo nivel. A finales de los años 40, São Paulo contaba con más de dos millones de habitantes y la ciudad se compactaba en las áreas más centrales –a través de la verticalización– y en barrios ya formados –a través de la ocupación de lotizaciones–. Por otro lado, el área urbana se expandía, pues la ocupación periférica ya se imponía como estrategia de vivienda para la población de baja renta y, direccionada por la industria atraída a las carreteras, sobrepasaba las fronteras del municipio.

## La industria y la promoción inmobiliaria: Una nueva escala de emprendimientos

La iniciativa del empresario Henrique Dumont Villares de construir el Centro Industrial de Jaguaré<sup>25</sup> señala tanto la ampliación del parque industrial paulista como la expansión para nuevas localizaciones. La familia Villares, propietaria desde 1939 de una fábrica de elevadores, se había expandido a la rama de metales básicos, máquinas y herramientas y, como otros industriales, a la rama inmobiliaria (Dean, s/f: 124). Henrique, formado en Ingeniería Agrónoma por el Instituto Agrícola de Gembloux en Bélgica, era propietario de un área de 150 *alqueires*<sup>26</sup> en la vega del río Pinheiros, en la confluencia con el río Tietê, distante 12 kilómetros del centro de la ciudad. Él proyectó y construyó un barrio industrial con lotes de grandes dimensiones y sistemas viales completos. Previó la construcción de barrios residenciales para los operarios y un huerto forestal. El Centro Industrial de Jaguaré se beneficiaría de los laboratorios de investigación tecnológica y de ensayos del vecino campus de la Universidad de São Paulo (USP), y sería servido tanto por el transporte ferroviario con ramales de doble vía<sup>27</sup> para los lotes industriales como por las nuevas carreteras a Campinas y a Curitiba.

El emprendimiento industrial en la vega del río Pinheiros no era una iniciativa inmobiliaria aislada. La Light detentaba la concesión para desapropiar los terrenos a lo largo del Pinheiros para la construcción del canal, obra ligada a la reversión de las aguas del río, la formación de la represa Billings y la estación de provisión de energía eléctrica en Cubatão. La construcción del canal se sumaba a la solución de provisión de agua para generación de energía eléctrica y abría una nueva frontera de

25 No tenemos información precisa de la fecha de construcción, pero las fotos del Centro Industrial de Jaguaré, con la infraestructura vial y ferroviaria implantada y las casas construidas del barrio residencial operario, aparecen en el libro de Dumont Villares *Urbanismo e industria en São Paulo*, publicado en 1946.

26 El *alqueire* es una antigua medida de secos, sobre todo cereales, que todavía se conserva en Brasil como medida agraria y que para São Paulo corresponde a 24 200 metros cuadrados (N. de la T.).

27 Se construyó una red ferroviaria en las dos vías, que permitía la conexión con las ferrovías en operación en aquel período: la Central de Brasil, São Paulo Railway, Paulista y Sorocabana.

expansión urbana. Había una articulación entre las actividades inmobiliarias de la Light y los servicios de electricidad y de transporte urbano, ya fuera por la adquisición de los derechos de paso de las líneas de transmisión de energía o por la implantación de los rieles de los tranvías, como por el derecho de desapropiar terrenos para la instalación de subestaciones de transmisión, garajes de tranvías y depósitos.

El negocio inmobiliario de mayor tamaño involucró estos terrenos a lo largo del río Pinheiros. Desde que obtuvo la concesión para desapropiar las tierras de la vega inundable del Pinheiros, la Light fue negociando con los propietarios de forma muchas veces conflictiva<sup>28</sup> y con métodos dudosos, conforme relata Seabra (1995). Al final de la década de los 40, la compañía había adquirido 2 078 hectáreas en la vega del Pinheiros, de las cuales 1 890 correspondían a negociaciones de tierras y 188, al viejo lecho del río. Del total adquirido, apenas 402 hectáreas fueron utilizadas en obras de infraestructura del canal, de las líneas de transmisión, de la ferrovía y de avenidas; el resto, cerca de 1 676 hectáreas, eran reservas de tierra en manos de la compañía.

El contrato de la Light con el gobierno del estado de São Paulo para la construcción del sistema de energía preveía que se colocase a disposición todo el exceso de tierra dentro de los límites de la vega del río Pinheiros, luego de haber completado el trabajo de ahondamiento y ensanchamiento del canal con la finalidad de controlar las inundaciones y abastecer de energía. La vega era todavía una barrera al proceso de urbanización y extensión de la ciudad.

En agosto de 1949, la Light contrató a la IBEC Technical Services Corporation, una oficina técnica de propiedad de Nelson Rockefeller, para planificar el aprovechamiento de las tierras adyacentes al canal del río Pinheiros.

La oficina técnica era una extensión de la International Basic Economy Corporation (IBEC), una de las empresas que Nelson Rockefeller había establecido en Brasil después de la Segunda Guerra

28 La demarcación de un perímetro de inundación máxima definía el límite para la adquisición de la Light. La definición de este perímetro fue objeto de gran controversia, pues se realizó después de una inundación, que, según argumenta Seabra, fue provocada por la Light, que utilizó la capacidad de control del flujo de agua a través de la apertura de compuertas.

Mundial. La extensión de las actividades intermediadas por la IBEC revela el interés que Brasil representaba como mercado potencial para las empresas americanas: en el sector de implementos agrícolas, por la producción de semillas, adobos, máquinas, etc.; en el sector agroindustrial, por el café soluble y la leche en polvo; en el sector financiero, por la creación de fondos mutuos; y en el sector de abastecimiento, por la organización del comercio mayorista a través de la implantación de supermercados. La IBEC subsidió estos negocios, realizó estudios de viabilidad técnica y financiera, y formó la oficina IBEC Tech.

El urbanista americano Robert Moses<sup>29</sup>, contratado por la IBEC para realizar los estudios para la Light, propuso la organización de una empresa para adquirir los derechos de propiedad y viabilizar la planificación y el desarrollo del área a lo largo del canal. “Parece posible obtener el acuerdo para el necesario control de tierras a lo largo del canal sin que se necesite pedir permiso al Estado para ejercer el derecho de declararlo de utilidad pública [*eminent domain*] a favor de la empresa que desarrollará el canal”<sup>30</sup>. Las acciones serían garantizadas a los pequeños propietarios y la Light sería responsable por el emprendimiento, que incluía la compra de tierra, el drenaje y la disposición de las tierras para la apertura del canal, así como el costo de la ferrovía, “avenidas exprés”, puentes y otras mejoras. Moses levantó la posibilidad de que la Light hiciera préstamos junto al World Bank y al Export Import Bank para cubrir los gastos iniciales de la adquisición de las tierras.

La lectura de los contratos y de la correspondencia entre las partes interesadas revela a la IBEC funcionando como un canal de información sobre la esfera política y técnica local. La forma de actuación a través del

29 Robert Moses actuó en la administración de Nueva York de inicios de la década de los 30 hasta el final de los años 60. Figura central en la transformación urbana de la región, coordinó un número significativo de obras públicas, desde la construcción de piscinas, escuelas en el período del New Deal, conjuntos habitacionales en la posguerra y grandes *expressways*, puentes y viaductos, que, si por un lado articularon los cinco *boroughs* de la región de Nueva York, también derrumbaron cuerdas enteras y fueron responsables de la descharacterización y el deterioro de partes importantes de barrios en el Bronx, Queens y Brooklyn.

30 Carta de acuerdo entre la IBEC y la Light del 3 de agosto de 1949, según el memorándum dirigido por Robert Moses a Nelson Rockefeller el 20 de enero de 1950, Folder IBEC Technical services, box 5, AIA IBEC series, RG4 (NAR Personal), Rockefeller Family Archives, RAC.

proyecto, los planos y los contratos para la intermediación de intereses entre empresas brasileñas, empresas americanas y órganos públicos revelan una nueva lógica de actuación, que expone y explicita la arena de intereses económicos.

En 1950, la Alcaldía contrató, a través de la IBEC Tech, el Programa de Mejorías Públicas para São Paulo. Henrique Dumont Villares tuvo un papel importante tanto en la aprobación de los recursos por la Cámara<sup>31</sup> para la contratación de una empresa extranjera para elaborar el plan, como en la provisión de medios para el funcionamiento del equipo de consultores en São Paulo. Era amigo personal de Nelson Rockefeller y de Robert Moses, contratado para coordinar el plan. El Programa de Mejorías fue el primer plan elaborado por un urbanista extranjero para la ciudad. Bajo el punto de vista urbanístico, este programa puede ser considerado en una línea de continuidad con el Plan de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia en 1930, al enfatizar una vez más como solución para São Paulo el transporte sobre ruedas.

Sin embargo, el sistema propuesto de vías exprés más anchas y construidas de forma independiente del sistema existente, evitando cruces, incidía de forma radical y con enorme capacidad de destrucción en los barrios consolidados que atravesaban. Articuladas al sistema de carreteras, permitían una nueva escala de circulación vial para la ciudad. Dos cuestiones abordadas en el plan –la indicación de compra de buses para suplir el transporte colectivo de la ciudad y la propuesta de formación de una corporación con la participación de la Light Tramway and Power para urbanizar las tierras a lo largo del canal del río Pinheiros– revelan que no se trataba solamente de un plan urbanístico, sino que abría la posibilidad de un campo de negocios entre las empresas extranjeras, los empresarios nacionales y la municipalidad.

---

31 Anales de la Cámara Municipal de São Paulo, p. 384.

## Conclusiones

El estudio de la ciudad de São Paulo, teniendo como hilo conductor la múltiple y diferenciada presencia de extranjeros, heterogénea tanto en la inserción urbana como en las redes de relaciones que establecen, permite desvendar procesos y dinámicas muchas veces complementarias.

En la producción de servicios urbanos, a partir de finales del siglo XIX, el empresario nacional, al mismo tiempo agrícola y urbano, según definición de Flavio Saes (1986), es sustituido por el empresario extranjero. Para actuar en Brasil, los empresarios extranjeros hacen uso de nuevos expedientes y encuentran en los medios políticos y técnicos elementos dispuestos a asociarse a ellos y, posiblemente, a defender sus intereses. Se observa, sin embargo, en el transcurso de la primera mitad del siglo XX, cambios en el sentido de una creciente revelación y regulación en las formas de funcionamiento. La implantación de la Light, a inicios del siglo, y las embestidas que utilizó para garantizar el monopolio en el abastecimiento de transporte y de energía ilustran este primer período. La contratación de la IBEC Tech para estudiar la viabilidad técnica y financiera de formación de una empresa de urbanización apunta a nuevas formas de actuación en el transcurso de la primera mitad del siglo XX.

El universo del trabajo que se construye en Bom Retiro, constituido por pequeños negocios por cuenta propia que asocian producción y comercialización, es el elemento de permanencia en el continuo movimiento de entrada y salida de inmigrantes desde el final del siglo XIX. La cadena productiva que se organiza en el barrio entre los años 20 y 40 define un proceso de transferencia de negocios entre grupos de inmigrantes. Este proceso pasa a conformar la singularidad de las relaciones socioespaciales del barrio. De modo general, las transferencias de negocios se observan a través de la reproducción de la generación de lazos familiares de solidaridad.

La presencia de extranjeros en diferentes momentos, que confiere identidad al barrio, no significa la predominancia de un grupo, sino la capacidad que éste tuvo, a partir de sus experiencias y características comunes, de conferir al lugar una identidad decurrente de la predominancia de sus actividades y del control ejercido. Al mismo tiempo, señala la comprensión de un barrio marcado por la heterogeneidad interna y no

sólo externa, como son habitualmente percibidos los barrios centrales en los que la presencia extranjera es destacada.

En este sentido, gana relevancia la comprensión del papel de instituciones ligadas a extranjeros como factores de estructuración de territorialidad. Por otro lado, los intercambios entre los varios grupos que conviven y se suceden en el barrio señalan la superación de la etnicización como explicación para la dinámica de este territorio. También en relación a la actividad económica —la industria y el comercio de confecciones—, la etnicización no se sustenta como explicación. Las condiciones que impulsan la emigración y las oportunidades ofrecidas para la inmigración, así como la coyuntura económica de Brasil, en general, y de São Paulo, en particular, juegan un papel determinante.

El análisis de las obras de infraestructura vial y de transporte implantadas desde el paso del siglo XIX favorecieron tres procesos que se dieron de forma articulada: la accesibilidad al área central, la integración entre los barrios y la expansión a la periferia. Esta dinámica marca la estructuración de São Paulo en el transcurso del siglo XX y puede afirmarse que se mantiene como proceso para el inicio del siglo XXI. Como respuesta a los cambios económicos se produce la infraestructura necesaria para la localización de la industria y del comercio en expansión, así como para la integración de la ciudad con la región. La escala de esta infraestructura acompaña la dinámica de crecimiento de la ciudad.

En Bom Retiro, las transformaciones en la materialidad del barrio, al mismo tiempo que están en sintonía con la dinámica de las transformaciones de larga escala en curso en São Paulo, adquieren un carácter particular. Las transformaciones en el barrio se caracterizan por la no adhesión exclusiva a la lógica dominante en la ciudad, apoyada en el binomio demolición/reconstrucción; prevalece un proceso de sucesivas apropiaciones de una misma estructura física. El intenso movimiento de adecuación del barrio a la dinámica económica desde los años 20 hasta los años 40 revela que los extranjeros se instalan en lo construido, en lo existente, configurando la permanencia del tejido urbano, aquí entendido como la base física y el tejido social. O sea, al mismo tiempo que la actuación de los judíos genera un conjunto de transformaciones en la materialidad del barrio y en la estructura de la propiedad agraria, permanecen y se potencializan procesos preexistentes desde la formación del barrio.

Cabe señalar, además, que la expansión del área urbanizada y la localización en la periferia de la ciudad de las viviendas de los trabajadores es impulsada por la sustitución gradual en el sistema de transportes colectivo. El transporte por bus, al inicio complementario, sustituye gradualmente al tranvía. Si, por un lado, hace posible el desplazamiento más articulado entre barrios y se extiende a la periferia, por el otro, lo hace a niveles extremadamente precarios en cuanto a tiempo de desplazamiento, frecuencia y seguridad, comparado con otros medios de transporte de masa, como, por ejemplo, el metro y el tranvía subterráneo. La casa alquilada y el *cortiço*, que en las primeras décadas fueron la forma dominante de la vivienda de la población de baja renta, continúan predominando en los barrios centrales, mientras que en la periferia se difunde como principal alternativa la autoconstrucción.

## Bibliografía

- Araújo, Oscar Egídio de (1940). "Enquistamentos étnicos". *Revista do Arquivo Municipal*, Vol. LXV.
- Bandeira Jr., Antonio Francisco (1901). *A indústria no estado de São Paulo em 1901*. Diário Oficial. São Paulo, pp. 227.
- Bruno, Ernani da Silva (1984). *Historia e tradições da cidade de São Paulo. Vol. III*. São Paulo: Hucitec, 3<sup>a</sup> ed.
- Dean, Warren (s/f). *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: Difel, 2<sup>a</sup> ed.
- Departamento Estatal de Estadística (1947). *Catálogo das indústrias do Município da Capital*. São Paulo: Tipografia Brasil, Rothschild Loureiro & Cia. Ltda.
- Eletropaulo (1986). *História e energia o metro da Light São Paulo*. São Paulo: PMSP/Departamento de Patrimônio Histórico.
- Fernandes, Ana (1986). "Bairros centrais industriais de São Paulo: Uma primeira aproximação". *Revista Espaço e Debates*. N° 17: 67-78.
- Fillardo, Ângelo (1998). "Territórios da eletricidade. A Light em São Paulo e o projeto da Serra de Cubatão". Disertación de Masterado, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de São Paulo.

- Green, Nancy (1997). *Ready-to-Wear, Ready-to-Work. A century of industry and immigrants in Paris and New York*. Nueva York: Duke University Press, Durham & London.
- IBEC (1950). *Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo. Program of Public Improvements*, Robert Moses (director de estudios). Nueva York.
- Knowlton, Clark (1950). *Strios e libaneses: Mobilidade social e espacial*. São Paulo: Anhembi.
- Kowarick, Lucio y Clara Ant (1988). "Cem anos de promiscuidade: O cortiço na cidade de São Paulo". En *As lutas sociais e a cidade*, Lucio Kowarick (org.). São Paulo: Paz e Terra.
- Langenbuch, Juergen Richard (1971). *A estruturação da Grande São Paulo: Estudo de geografia urbana*. Río de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica.
- Leme, Maria Cristina Silva (1990). "Revisão do Plano de Avenidas: Um estudo do planejamento urbano em São Paulo: 1930". Disertación doctoral, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de São Paulo.
- Lepetit, Bernard (1992). "Arquitetura, geografia, história: Usos da escala". En *Por uma nova história urbana*, Heliana Angotti Salgueiro (org.). São Paulo: EDUSP.
- Maleronka, Wanda (2007). *Fazer roupa virou moda. Um figurino de ocupação da mulher, 1920-1950*. São Paulo: Senac.
- Mangili, Liziane Peres (2009). "Transformações e permanências no Bom Retiro (1930-1954)". Disertación de Masterado, Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Escuela de Ingeniería de San Carlos, Universidad de São Paulo.
- Melo, Marcus André (1992). "O Estado, o boom do século e a crise da habitação: Rio de Janeiro e Recife (1937-1946)". En *Cidade e história*, Ana Fernández y Marco Aurélio Gomes (org.). Salvador: Universidade Federal da Bahia.
- Saes, Flavio Azevedo Marques (1986). *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec.
- SAGMACS (1958). *Estudo da aglomeração paulistana: Estruturas atuais e estruturas racionais*. São Paulo: SAGMACS.

- Seabra, Odete (1995). "Enchentes culpa da Light?". En *Historia e energia*. São Paulo: Eletropaulo/Departamento de Patrimônio Histórico.
- Silva, Janice Theodoro da (1984). *São Paulo 1554-1880: Discurso ideológico e organização espacial*. São Paulo: Moderna.
- Singer, Paul (1974). *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Cia. Editora Nacional.
- Siqueira, Uassy de (2002). "Clubes e sociedades dos trabalhadores do Bom Retiro. Organização, lutas e lazer em um bairro paulistano (1915-1924)". Disertación de Masterado, Instituto de Filosofia y Ciencias Humanas del Departamento de Historia, Universidad Estatal de Campinas.
- Truzzi, Oswaldo (2001). "Etnias em convívio: O bairro do Bom Retiro em São Paulo". *Estudos Históricos*, Nº 28: 1-24.
- Villares, Henrique Dumont (1946). *Urbanismo e industria em São Paulo*. São Paulo: Autor.

### Archivos y acervos

- Acervo de la Cooperativa de Crédito Popular do Bom Retiro.
- Acervo de la Fundação Energia e Saneamento AES Eletropaulo. Contratos y correspondencia.
- Anales de la Câmara Municipal de São Paulo.
- Archivo de la Fundação Telefônica (Museo del Teléfono).
- Archivo de la Secretaría Municipal de Infraestructura Urbana y Obras (SIURB) de la Prefeitura Municipal de São Paulo.
- Archivo de Procesos de la Prefeitura Municipal de São Paulo.
- Archivo del Estado de São Paulo (acervo microfilmado).
- Archivo Histórico Judaico Brasileño.
- Archivo João Baptista de Campos Aguirra del Museo Paulista de la Universidad de São Paulo.
- Archivo del Departamento de Patrimonio Histórico de la Prefeitura Municipal de São Paulo.
- Biblioteca Butler de la Universidad de Columbia. Entrevistas grabadas de Planeamiento de la Ciudad y Regional.
- 342 Biblioteca Pública de Nueva York. Sección de Manuscritos y Archivos.