



Fronteiras: Revista de História
ISSN:
ISSN: 2175-0742
fronteiras@ufgd.edu.br
Universidade Federal da Grande Dourados
Brasil

Os transportes na formação urbana das periferias: a luta dos moradores de São Mateus pela circulação na cidade de São Paulo¹

 **Sousa, Adriano José de**

Os transportes na formação urbana das periferias: a luta dos moradores de São Mateus pela circulação na cidade de São Paulo¹

Fronteiras: Revista de História, vol. 24, núm. 43, pp. 149-170, 2022

Universidade Federal da Grande Dourados

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=588273523010>

DOI: <https://doi.org/10.30612/frh.v24i43.15986>

Fronteiras: Revista de História 2022



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Internacional.

DOSSIÊ 19: HISTÓRIA, MEMÓRIA E PRÁTICAS DAS PERIFÉRIAS BRASILEIRAS,
AFRICANAS E LATINO-AMERICANAS: CIDADANIA, INVISIBILIDADE SOCIAL E
SILÊNCIO

Os transportes na formação urbana das periferias: a luta dos moradores de São Mateus pela circulação na cidade de São Paulo¹

Transport in the urban formation of the peripheries: the struggle of the residents of São Mateus for circulation in the city of São Paulo

El transporte en la formación urbana de la periferia: la lucha de los habitantes de São Mateus por la circulación en ciudad de São Paulo

Adriano José de Sousa

Rede Estadual de Ensino de São Paulo, Brasil

adriano.jose.sousa@alumni.usp.br

 <https://orcid.org/0000-0002-3040-6381>

DOI: <https://doi.org/10.30612/frh.v24i43.15986>

Recepción: 25 Mayo 2022

Aprobación: 26 Junio 2022



Acceso abierto diamante

Resumo

O papel dos transportes na urbanização dos subúrbios e das periferias paulistanas remonta, respectivamente, ao final do século XIX e à segunda metade do século XX. Em ambos os casos, a atuação dos moradores como agentes ativos desses processos é decisiva para entender seus projetos de cidade e a necessidade de articulação dos seus territórios com a cidade edificada. Neste artigo, tratamos dessas relações que ocorreram em São Mateus, atualmente Subprefeitura do extremo leste da cidade de São Paulo, entre os anos de 1950 e 1980, demonstrando como as mobilizações sociais pressionaram e construíram parcela significativa do município em suas periferias.

Palavras-chave: História Urbana, Transportes, Periferias, Mobilizações, São Mateus.

Abstract

The role of transport in the urbanization of São Paulo's suburbs and peripheries dates back to the end of the 19th century and the second half of the 20th century, respectively. In both cases, the role of residents as active agents of these processes is decisive to understand their city projects and the need to articulate their territories with the built city. In this article we deal with how these relations that occurred in São Mateus, currently a subprefecture in the extreme east of the city of São Paulo, between the 1950s and 1980s, demonstrating how social mobilizations pressed and built a significant portion of the municipality in its peripheries.

Keywords: Urban History, Transport, Peripheries, Mobilizations, São Mateus.

Resumen

El papel del transporte en la urbanización de los suburbios y las periferias paulistanas se remonta a finales del siglo XIX y la segunda mitad del siglo XX, respectivamente. En ambos casos, el papel de los residentes como agentes activos de estos procesos es decisivo para entender sus proyectos de ciudad y la necesidad de articulación de sus territorios con la ciudad edificada. En este artículo abordamos estas relaciones que se produjeron en São Mateus, actualmente una subprefectura del extremo este de la ciudad de São Paulo, entre los años de 1950 y 1980, demostrando cómo las movilizaciones sociales pensaron y construyeron una parte importante del municipio en sus periferias.

Palabras clave: Historia urbana, Transportes, Periferias, Movilizaciones, São Mateus.

Introdução

A chegada do monotrilho da Linha 15-Prata do Metrô de São Paulo ao Iguatemi, um dos três distritos da Subprefeitura de São Mateus,² vem promovendo importantes transformações no lugar, como o surgimento de condomínios de edifícios, diversificação do comércio, elevação do preço do solo e novas ocupações de moradia organizadas por aqueles que não possuem renda suficiente para habitar nos novos empreendimentos.³



Imagem 1

Mapa da Cidade de São Paulo com Subprefeituras e Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)

Fonte: Geosampa.⁴



Imagem 2

Subprefeitura de São Mateus, seus Subdistritos e Subprefeituras Vizinhas

Fonte- Geosampa.⁵

Nesse mesmo distrito do Iguatemi, porém, ainda há muitos espaços que tem seus acessos à cidade negados ou muito dificultados, como podemos ouvir e ler nas palavras da poeta Midria Pereira da Silva (2018) do Sarau do Vale: ⁶

Alguma coisa acontece no meu coração
Assim que pego a 3739-10 em direção ao Metrô Itaquera
No Metrô Itaquera pego a linha vermelha
Da linha vermelha vou até a República
Da República faço conexão com a linha amarela
Com a linha amarela vou até o Butantã
E no Butantã pego o 8012 circular
Fazendo esse caminho todo maldito santo dia
Pra ir pra universidade estudar. (PEREIRA DA SILVA, 2018).

Moradora do bairro Recanto Verde do Sol, localizado no distrito do Iguatemi e estudante do curso de Ciências Sociais na Universidade de São Paulo (USP) desde 2017, Midria da Silva faz parte da geração de estudantes negros e oriundos de escola pública, que vem acessando a universidade pública nos últimos anos. Nesta obra, ela narra a saga diária de sair e voltar para um bairro da periferia da Zona Leste utilizando a linha de micro-ônibus 3739-10 - Recanto Verde do Sol-Metrô Itaquera e diversas integrações de metrô que passam pelo “centro velho” da capital até chegar ao quadrante sudoeste da cidade, onde se encontra a universidade. Realidade relativamente diversa da centralidade de São Mateus, que se integra à Linha 02-Verde do Metrô de São Paulo, da estação Vila-Prudente a estação Vila Madalena, por meio do monotrilho.⁷ Esse relativismo se dá porque a Subprefeitura de São Mateus, como um todo, ainda concentra recursos insuficientes nas áreas de saúde, lazer, educação e emprego, seja em qualidade ou quantidade para atender às demandas de seus moradores, que ainda precisam sair das periferias para se dirigir a espaços centrais da cidade para atendê-los plenamente.

Pessoas como Midria, segundo o sociólogo Sandro Oliveira, encaram

(...) longos deslocamentos para ir e voltar de casa ao trabalho, escola ou universidade todos os dias úteis dessas atividades distribuídas e concentradas desigualmente no espaço urbano produzido que também é um espaço segregado e dividido. (OLIVEIRA, 2021, p. 140)

Essa desigualdade socioespacial, que ocorre em diferentes matizes a depender do momento histórico, marca o cotidiano dos moradores de São Mateus e de outras periferias da cidade de São Paulo, como veremos ao longo deste artigo.

Outro ponto marcante na fala de Midria é a necessidade de integrações, como mudanças de modal de transportes por parte do passageiro, e a diversidade de acessos para se chegar a outros espaços da cidade, que também são narradas nos versos de Florentino (2018), ⁸ conhecido como Luiz Poeta, importante cronista e pesquisador da história de São Mateus. Neles são elencadas algumas características do transporte por ônibus no local a partir dos anos de 1980, quando o território passou a ter um terminal de ônibus próprio:

No embarque, sinal com a mão
Prensado feito sardinha
Rumo à Estação da Luz

Rezando pra São Cristóvão

Agradecendo a Jesus

Jardim Ester

Vera Cruz

Tietê, Colonial

Do Boa pro Iguatemi

E São Mateus em geral

As Brigas eram constantes

Nas filas do terminal

Não existia fiscal

Pra dominar o povão

Com muitos cortando a fila

Dizendo ‘ser valentão’

Virava um empurra-empurra

E começava a confusão

Tapa, faca, palavrão

Soco inglês, capoeira (...). (FLORENTINO, 2018, p. 25-27).

O uso do ônibus, único meio de acesso dos moradores a outros locais da cidade entre os anos de 1940 e de 2010, tinha em seu cotidiano problemas como a superlotação, falta de carros, ausência de horários definidos e acidentes, dentre muitos outros comuns a diversos bairros da periferia de São Paulo. O poeta representa, por meio de sua elaboração artística, alguns dos aspectos das vivências dos moradores do território com os meios de transporte. A seguir iremos abordar algumas dessas experiências, como as grandes distâncias percorridas, superlotação e escassez de veículos, por meio de entrevistas que constituem fontes orais, documentação dos Anais da Câmara Municipal de São Paulo, jornais paulistanos de grande circulação, como O Estado de S. Paulo, Diário Popular e Folha de S. Paulo, e periódicos locais, como Cidade São Mateus, Gazeta do Tatuapé e Jornal de Sapopemba, datados do período entre os anos de 1950 e 1980.

As vivências dos moradores e a estruturação do território em torno dos transportes

A história do transporte público nas periferias da cidade de São Paulo e a dificuldade de acesso de seus moradores-trabalhadores aos locais de trabalho é fator intrínseco ao processo de urbanização e constituição de suas principais vias de interligação com outros espaços da cidade. Esta dinâmica teve seu grande impulso nas décadas de 1940 e 1950, quando o município passou por um importante processo de urbanização de suas áreas rurais, na esteira da industrialização e da chegada de migrantes, principalmente nordestinos, para o trabalho em suas indústrias e das cidades limítrofes na grande São Paulo, como as da região do ABC Paulista, formado à época por Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Mauá.⁹

Isso é o que ocorre em São Mateus, localizado na divisa com Mauá e Santo André, onde vieram residir parte dos operários que trabalhavam nestes municípios. Para o geógrafo Langenbuch (1971), em seu estudo sobre a estruturação da metrópole de São Paulo,¹⁰ a avenida Mateo Bei, a principal via do bairro, já se constituía como espaço urbano, entre fins dos anos de 1960 e início da década de 1970, quando produziu seu estudo:

(...) a estrada de acesso tende a provocar a atração das atividades terciárias e das melhores construções às suas margens. O aspecto é nítido em todas as áreas suburbanas geradas pela circulação rodoviária. Veja-se a título de exemplo a avenida Mateo Bei, que constitui o eixo da Cidade São Mateus, e pela qual circula a linha de ônibus mais antiga. Notam-se aí algumas edificações assobradadas e perfilam-se as principais casas do subúrbio. (LANGENBUCH, 1971, p. 203).

O geógrafo descreve a constituição de uma atividade comercial e de serviços e a concentração de edificações mais bem estruturadas ao longo da avenida Mateo Bei, além de relatar ser o lugar de circulação da linha de ônibus mais antiga do território, sendo ela o epicentro do subúrbio rodoviário Cidade São Mateus, denominação do principal loteamento local no período e que permanece como nome do bairro atualmente. Esse processo ocorria ali desde a década de 1950, como aponta Odom Vieira Lima nas memórias que elabora em entrevista ao periódico Cidade São Mateus (1986). Nelas, o advogado e contador narra suas vicissitudes e dos moradores do lugar na estrada contínua entre a avenida Mateo Bei e avenida Rio das Pedras,¹¹ que ligava Cidade São Mateus à Vila Carrão e ao Tatuapé:

Ficamos muito tempo sem asfalto e quando chovia enfrentávamos muitos problemas. Lembro-me que muitas vezes os mais velhos e nós, as crianças, íamos com a enxada nas costas até onde estão o Rio Aricanduva e o Rio das Pedras, para cavar e permitir que os veículos passassem. Inúmeras vezes era necessária a baldeação. Pegávamos um ônibus até o Rio das Pedras, descíamos e atravessávamos o rio, pegávamos outro até o Jardim Aricanduva. Daí tomávamos outra condução para ir até a Rua Vilela. Da Rua Vilela tomávamos um bonde até o centro da cidade. (CIDADE SÃO MATEUS, 1986, s/p.).

Neste trecho, Lima descreve as dificuldades com o asfaltamento e a locomoção como duas das principais barreiras para que os moradores de São Mateus, e das periferias em formação, acessassem outros espaços do município. Há que se ressaltar, porém, que o processo em que as pessoas chegam antes da cidade e precisam construí-la, possui permanências ao longo de duas décadas, como a falta de uma linha de ônibus de ligação direta com o centro da cidade, além da ausência de pavimentação adequada. Podemos verificar isso na fala de Tia Cida, que precisava ultrapassar a via composta pelas avenidas Rio das Pedras e Mateo Bei utilizando-se de diversas baldeações, inclusive as de bonde, por meio da avenida Celso Garcia,¹² para chegar no Jardim Paulista, onde trabalhava como doméstica:

Para ir trabalhar a condução aqui era muito difícil. Eu me lembro que quando eu trabalhava no Jardim Paulista eu tinha que tomar quatro conduções para chegar lá. Tomava um ônibus até o Carrão, do Carrão até a Guilherme (inaudível)... do Carrão até a São Jorge, a Celso Garcia, da São Jorge tomava o bonde, o bonde deixava a gente na Praça da Sé... Gente eu andei de bonde fechado, andei de bonde aberto, depois tiveram os camarões que eram os bonde fechados... aí descia na Sé, atravessava da Praça da Sé até a Praça Ramos, para pegar o ônibus que descia a Rebouças para ir rumo ao serviço. O ponto do ônibus era aqui e a Lorena era aqui. Atravessava a Rebouças a pé até a Lorena. Que sacrifício para você ir trabalhar... Eram quatro conduções para você ir. Então não dava para você vir para casa todo dia, você tinha que dormir no emprego. (TIA CIDA, 2017).

Esse caminho, reafirmado como importante ligação para o centro da cidade pelos residentes é colocado como secundário por Langenbuch (1971) e Deli (2010). Ao tratar do desenvolvimento de subúrbios no entroncamento entre duas vias de circulação – avenida Mateo Bei x avenida Sapopemba – Langenbuch coloca a avenida Rio das Pedras em segundo plano como ligação com o centro da cidade:

Em Cidade São Mateus verifica-se semelhante concentração, se bem que mais modesta, no entroncamento da aludida avenida Mateo Bei com a avenida Sapopemba. A primeira que se prolonga com outro nome [Rio das Pedras],

estabelece a ligação ao norte com Vila Carrão e Itaquera (esta aparentemente sem importância) e ao sul com Santo André. A segunda constitui a mais direta via de acesso à cidade. (LANGENBUCH, 1971, p. 204).

O geógrafo fala da avenida Rio das Pedras sem citá-la nominalmente, afirmando ter ela pouca relevância na ligação de São Mateus com a “cidade”. Porém, no final dos anos de 1970, para o pesquisador, a via teve uma ligação mais efetiva com São Paulo, já que trata a avenida Sapopemba como a principal estrada do bairro no acesso ao centro de São Paulo antes disso. Langenbuch é seguido por Deli (2010, p. 110-111), que vê duas frentes de urbanização no vale do Aricanduva: uma que se interliga em fins da década de 1940 ao centro da cidade a partir da avenida Sapopemba e que tem como eixo principal o loteamento da Cidade São Mateus, e outra, interligada à Vila Carrão e Aricanduva, que utilizaria o corredor das avenidas Rio das Pedras e Dezenove de Janeiro para se interligar ao centro da cidade. Porém, esta segunda frente só se consolidou a partir dos anos de 1970, com o adensamento de Cidade São Mateus e Vila Carrão e a melhor estruturação da avenida Rio das Pedras.

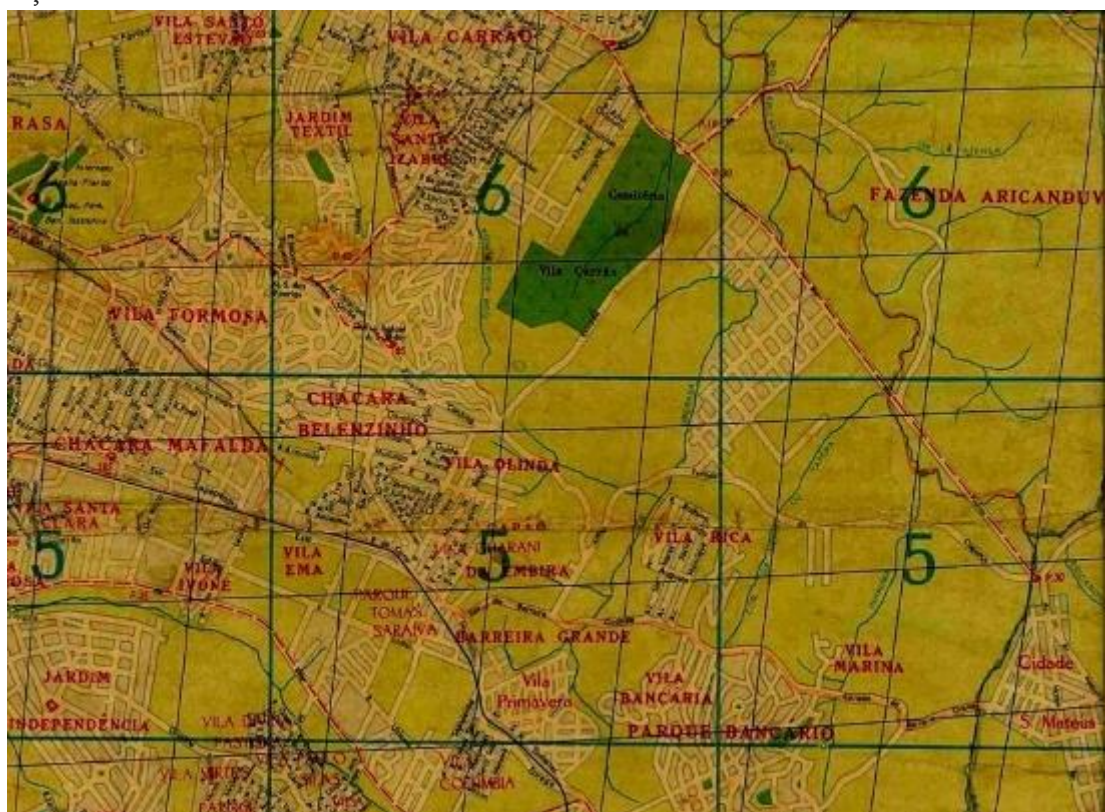


Imagem 3

São Paulo (Em detalhe, Cidade São Mateus). Planta Cia. Melhoramentos

Fonte: Histórico Demográfico da Cidade de São Paulo, 1952.¹³

Ao nos debruçarmos sobre os Anais da Câmara Municipal de São Paulo e as cartografias do loteamento Cidade São Mateus, como a da Cia. Melhoramentos (imagem 3), percebe-se, junto às fontes orais e textos de O Estado de S. Paulo e Diário Popular, que a relação entre São Mateus e o eixo da avenida Rio das Pedras possuía grande importância para seus moradores antes desta década.

O mapa da Cia. Melhoramentos demonstra a existência do ponto final de uma linha de ônibus na divisão entre a avenida Mateo Bei, partindo de Cidade São Mateus, e a avenida Rio das Pedras e o prolongamento de seu trajeto ao longo desta via, o que coincide com o exposto nas falas de Odom e Tia Cida. Já os discursos dos vereadores e as matérias dos jornais apontam para uma ocupação populacional e urbana significativa de Cidade São Mateus durante a década de 1950, com a existência de outros bairros interligados à centralidade e articulações da população junto ao poder público por transporte e asfaltamento.

A seguir, temos o excerto da fala do vereador Tarcílio Bernardo,¹⁴ que é bastante explícita no sentido da importância do eixo entre as avenidas Mateo Bei e Rio das Pedras para os moradores:

Indicamos ao executivo a necessidade de ser apedregulhada e nivelada a Estrada do Rio das Pedras em toda a sua extensão. Trata-se de uma estrada que liga as vilas Carrão, Nova Manchester, Aricanduva etc. à Cidade São Mateus que se encontra em franco desenvolvimento. Se não for tomada tal providência, os ônibus que servem à Cidade São Mateus não poderão trafegar em dia de chuva. (ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1953, p. 25).

Nesta fala, Bernardo exalta São Mateus como localidade em “franco desenvolvimento” e requisita a sua pavimentação com pedregulhos. A dificuldade de circulação nos dias de chuva, apontada por Odom, nos revela uma necessidade cotidiana da população. Outro vereador, Coryntho Baldoíno,¹⁵ ressalta a dificuldade dos moradores com as baldeações:

Indico ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal a necessidade de urgentes providências, no sentido de exigir o cumprimento dos termos contratuais, com a companhia de auto ônibus Vila Carrão-São Mateus, cuja linha que ia de São Mateus até a Praça Dr. Paulo Ribeiro da Luz, atualmente interrompe seu itinerário na Parada Rio das Pedras, determinando custosa despesa de transporte aos moradores que se servem daquela linha. O desdobramento daquela linha, em duas secções, vem trazer o dobro no custo do transporte, o que, certamente, não pode continuar pois da Parada Rio das Pedras até a Praça Dr. Paulo Ribeiro da Luz, não existem mais de dois quilômetros de extensão. (ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1956, p. 77).

O primeiro ponto que merece destaque é a reafirmação da circulação de uma linha de ônibus entre as avenidas Rio das Pedras e Mateo Bei, feita pela empresa Vila Carrão, que não cumpria as regras contratuais e terminava seu itinerário antes do local predeterminado, o que já aumentava as muitas baldeações, como as descritas por Tia Cida e Odom Lima. A carência por transporte público em São Mateus também foi noticiada no jornal O Estado de S. Paulo,¹⁶ conforme segue:

TRANSPORTES PARA O BAIRRO DE SÃO MATEUS: cerca de 300 moradores do bairro Cidade São Mateus, nas proximidades de Vila Carrão, estiveram ontem à tarde na Prefeitura, a fim de solicitar providências para se estender do centro da cidade para aquele local, uma linha de ônibus. Aproveitaram ainda o ensejo para reclamar medidas para reparação da estrada que serve aquele arrabalde. Os interessados foram recebidos pelo chefe de gabinete, sendo por ele informado que o prefeito iria tomar as providências por eles reclamadas, a fim de resolver a questão. Esclareceu, também, que já fora encaminhado à Secretaria de Obras, uma solicitação para atender ao conserto da estrada, devendo ainda, a partir de hoje, ser postos caminhões da municipalidade à disposição dos moradores daquela zona, para satisfazer, a título precário, dos moradores. (O ESTADO DE S. PAULO, 1952, p. 8).

O texto do jornal traz um importante elemento sobre o território, que é a caracterização de São Mateus como bairro próximo à Vila Carrão e não à Fazenda da Juta ou Sapopemba. O que mostra a visibilidade do referencial de ligação entre a avenida Rio das Pedras e o loteamento para outros atores da cidade. A avenida que necessita de reparos não é nomeada, mas pela recorrência dos problemas na estrada e na linha de ônibus, tudo indica ser a via Mateo Bei - Rio das Pedras. Chama atenção, mais uma vez, a pauta de uma linha de ônibus com ligação direta para a cidade. O número de 300 moradores que o jornal apresenta na manifestação, é digno de nota, pois dá importante indício do adensamento do bairro no período e nos mostra a organização política para o enfrentamento dos problemas ocasionados pela falta de asfaltamento e do transporte público:

Por um período de cinco meses a população ficou sem transporte, tendo que andar os 12 quilômetros até o Largo do Carrão. A outra empresa que passou a servir o bairro também estava deficiente e Nildo não teve dúvida: reuniu mulheres, crianças e todos os interessados e foi reclamar na empresa. Foi uma situação delicada, pois o dono da empresa me levou até a curva do Cascavel, avenida Rio das Pedras, e mostrou os nove coletivos que se encontravam atolados. E novamente organiza-se outro movimento em 1952. Desta vez para o gabinete do prefeito para reivindicar melhorias para a avenida Rio das Pedras que estava intransitável. (DIÁRIO POPULAR, 1985).

A entrevista de Nildo Gregório, importante liderança comunitária do território na década de 1950,¹⁷ relata a mobilização de moradores que se dirigia à Prefeitura para exigir melhorias na avenida Rio das Pedras. No mesmo ano, o fato foi noticiado pelo O Estado de S. Paulo sendo, segundo o morador, resolvido “num passe de mágica” três dias depois pela administração municipal.

Interessante notar que o requerimento de Tarcílio Bernardo ocorreu em 1953, o que traz à baila a questão de o problema da falta de pavimentação persistir na avenida, no mesmo trecho ou em outro espaço dela. De todo modo, a documentação apresentada nos traz elementos suficientes para afirmar que já nos anos de 1950, o loteamento Cidade São Mateus foi responsável por articular uma ocupação urbana que se interliga com territórios próximos e com outros espaços da cidade, para o que a expansão das linhas de ônibus reivindicada pela população seja um elemento essencial. É o que podemos perceber por meio de outra fala de Coryntho Baldoíno:

Requeiro à Mesa se digne oficiar ao Sr. Prefeito do Município, fazendo sentir a S. Exa. a necessidade da criação de uma linha de ônibus da CMTC que venha a servir os moradores dos Jardins São Mateus, Ester, Santa Adélia, Vera Cruz, Colonial e Parque São Rafael, que estão praticamente sem condução visto a empresa que explorava a linha, inicialmente com três carros, está agora com apenas um e esse único muitas vezes deixa de trafegar para reparos. A numerosa população daquela zona da cidade está desesperada, pois a irregularidade na condução impede que os trabalhadores cumpram horário nos locais de trabalho sendo por isso muitas vezes despedidos. (ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1958, p. 121-122).

A fala de Baldoíno articula diversas localidades ao redor de Cidade São Mateus, como Ester, Santa Adélia, Vera Cruz, Colonial e Parque São Rafael, enfatizando que são ocupados por uma população numerosa. Daí o anseio de inclusão de São Mateus na cidade, o que só poderia ocorrer através de uma estrada bem estruturada e de um meio de transporte estatal e com regularidade nos seus horários. Essa necessidade, comum a muitas periferias é relatada por Pereira Neto (2006), em seu estudo sobre as reivindicações organizadas por trabalhadores em seus bairros de moradia nos anos de 1950:

Em uma de suas inúmeras andanças pelos bairros de São Paulo, o vereador João Lousada participou de uma assembleia em Vila Matilde num domingo, na qual se reuniram moradores ‘dos bairros e vilas entre a Penha e Artur Alvim’. ‘A reivindicação mais sentida dos moradores daqueles bairros e vilas é o transporte. A companhia concessionária, que tem a responsabilidade de servir aquela população, vem-se demonstrando ineficiente. Os organizadores daquela assembleia elaboraram um memorial e colheram assinaturas dos moradores daqueles bairros e vilas, memorial que entregaram ao sr. Prefeito’. (PEREIRA NETO, 2006, p. 92).

O historiador mostra que a falta de ligação com a cidade era o motivo da perda de emprego de muitos moradores, que não conseguiam chegar ao seu local de trabalho, demonstrando a urgência da demanda por transporte em bairros da Zona Leste. Quando não ficava desempregado, o trabalhador muitas vezes era obrigado a mudar de trabalho, devido à dificuldade em transitar pela cidade por meio do transporte público. Exemplo disso, é a trabalhadora da indústria têxtil, Maria Elza Araújo, que três décadas depois, nos anos de 1980, ainda sofria com a falta de ônibus, sendo a linha da empresa Vila Carrão a única a que tinha acesso para trabalhar no bairro da Vila Maria. Ainda assim, teve que mudar de emprego devido às distâncias e falta de opções de transporte para chegar ao trabalho pontualmente.

Eu trabalhava em uma empresa de tênis que ficava na Vila Maria, bairro em que a gente morava antes que viéssemos para São Mateus. Só que na época a condução era muito ruim, o que tinha de opção de ônibus era a empresa Jardim Vila Carrão, que ficava ali na Mateo Bei. Só tinha ônibus lá e era muito difícil ir trabalhar na Vila Maria naquela época. Então eu acabei saindo da empresa, saí da firma. (...) Passado um tempo eu fui trabalhar na Mooca. (MARIA ELZA ARAÚJO, 2018).

Todas essas vivências e demandas revelam a urgência do reconhecimento destes territórios e a necessidade de integração com a cidade colocando-nos frente a frente com concentrações urbanas em torno de algumas estradas, como as avenidas Rio das Pedras, Mateo Bei e Sapopemba. Na década de 1980, a estruturação de uma rede de transportes coletivos em São Mateus ganhou fôlego com a inauguração de

terminais urbanos de ônibus como consequência, principalmente, da organização popular de seus moradores, como veremos a seguir.

Os transportes em São Mateus: lutas e conquistas sociais na circulação pela cidade

Como vimos até o momento, os problemas com a falta de ônibus e de vias de acesso para a cidade estavam na agenda da organização comunitária dos residentes de São Mateus na década de 1950, visando à obtenção dos poucos veículos precários que as empresas particulares destinavam a esses territórios. Não à toa, encontramos no Diário Popular (1985), em matéria sobre as lutas sociais do local (imagem 4), uma representação dessas mobilizações com um ônibus lotado.



Imagem 4

São Mateus Guerreiro.

Fonte: Diário Popular, 1985.

Tia Cida, ao tratar de sua experiência no local, entre os anos de 1960 e 1970, traz as suas impressões sobre os ônibus que serviam o bairro:

Nossa! O primeiro ônibus da CMTC que eu vi entrar em São Mateus era daqueles azuis, azul escuro. Gente, como São Mateus está evoluindo! Porque você só via [ônibus da CMTC] na Celso Garcia, não imaginava ver em São Mateus. Fantástico você acompanhar a evolução. Nossa, você chegava aqui, descia das jardineiras que eram uns ônibus bem velhos. (TIA CIDA, 2017).

As “jardineiras”,¹⁸ ônibus comuns em São Paulo entre os anos de 1950 e 1960, foram utilizadas por Tia Cida e dão exemplos da precariedade dos transportes em São Mateus, ao passo que os ônibus elétricos da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), que passaram a subir a avenida Mateo Bei, principalmente na década de 1980, constituíram progresso semelhante no território ao que hoje é representado pelo monotrilho. Steal (2001, p. 122) relata que esta modalidade de transporte era pensada desde a década de 1920 na cidade, mas só começou a virar realidade a partir do final dos anos de 1940, quando a Light deixa de gerir o transporte por bondes na cidade e, com a fundação da CMTC, começa-se a pensar na substituição deste modal pelo ônibus elétrico.

Tia Cida rememora quando a Mateo Bei passou a ter um serviço que ela só via na avenida Celso Garcia, onde a rede de transportes era mais bem articulada na primeira metade do século XX, inclusive com a presença de bondes. Porém, até que se chegasse a este momento de relativo atendimento municipal estruturado dos transportes nos anos de 1980, o predomínio das empresas particulares e de um serviço de transporte em muitos aspectos “inexistente”, constituiu o cenário da mobilidade nas periferias de São Paulo.

Segundo Bonduki (2013, p. 285), até a década de 1920 a ocupação dos loteamentos ao redor da cidade era baixíssima devido à ausência de transporte de alta capacidade, como os ônibus, que pudesse ir além das áreas mais urbanizadas, já servidas por bondes e trens. Foi a paulatina regulamentação dos ônibus a partir

dos anos de 1930 que permitiu a ocupação desses espaços, sendo essas empresas quase sempre particulares e muitas vezes associadas aos loteadores de terrenos nas periferias, oferecendo poucas opções de transporte e de baixa qualidade, levando à dependência histórica da população periférica em relação a esse tipo de serviço.

Florentino, em seu cordel, lista algumas das empresas que atuavam em São Mateus:

O trabalhador sofria

Com as mãos cheias de calo

Saindo de madrugada

Antes do galo

E o busão de porta aberta

Lotado até o talo

Foi no lombo do cavalo

De acordo com a precisão

Chegou Viação Cometa

Depois o Vila Carrão

Vila Ema

Santa Rita

E perua de lotação. (FLORENTINO, 2018, p. 25-27).

Ônibus como os da Viação Cometa, que iam até a avenida Sapopemba (HISTÓRICO DEMOGRÁFICO, 2018), da Viação Santa Rita (JORNADA DO PATRIMÔNIO, 2020), que atendiam ao Jardim Santo André e Vila Carrão, que serviam ao eixo avenida Mateo Bei - avenida Rio das Pedras, constituíam praticamente as únicas alternativas de acesso a outros territórios de São Paulo, para além de longas caminhadas ou uso de charretes movidas a cavalo.

Alguns de nossos colaboradores, como Aldo Leite, por exemplo, tratam de suas experiências com a empresa Vila Carrão, bastante recorrente na documentação pesquisada para este trabalho: “fiquei trabalhando lá na zona sul um bom tempo vendendo (...) Depois eu trabalhei como cobrador de ônibus um tempo na antiga empresa Vila Carrão” (ALDO LEITE, 2017). Embora houvesse uma linha de ônibus que atendesse ao bairro da Vila Flávia no início dos anos de 1980, que ia do bairro da 3ª Divisão, no Iguatemi, até o Parque Dom Pedro, a entrevistada Maria Elza nos conta que, quando chovia, tinha que ir até a avenida Mateo Bei para acessar o ônibus que precisava:

Os meios de transporte, como eu já mencionei, eram bem complicados. Tinha um ônibus logo depois que a gente mudou, que era o 3ª Divisão. Ele ia até o Parque Dom Pedro e o final dele era na 3ª Divisão. Mas tinha uma situação onde eu morava, que tinha uma baixada, então tinha um rio que não era canalizado. E quando chovia, esse rio transbordava e não tinha mais como passar o ônibus, então as pessoas ficavam sem condição. Tinha que se remeter ao único ônibus que tinha lá na Mateo Bei. (MARIA ELZA ARAÚJO, 2018).

Terezinha Camargo, moradora do Jardim Tietê, por sua vez, tinha que encarar uma longa caminhada em ruas ainda sem asfalto para embarcar em ônibus no Jardim IV Centenário, bairro vizinho:

Foi um momento muito, muito difícil porque a gente veio morar distante, e nós fomos trabalhar na Rebouças. Eu e o meu esposo trabalhávamos lá e tínhamos que ir daqui para lá. E não tinha asfalto, então era tudo na lama. Era muita lama. Então a gente saía de onde a gente morava, do Tietê aqui, a gente ia lá no IV Centenário porque só tinha um ônibus lá no IV Centenário. A gente ia, ia a pé. Daí para pegar o ônibus, pegava aquele ônibus lotado e ia pra Rebouças. (TEREZINHA CAMARGO, 2019).

Os ônibus lotados, as longas distâncias de seus itinerários e a dificuldade com os calçados eram recorrentes no cotidiano das moradoras e moradores de São Mateus. Muito disso ocorria por causa da manutenção de contratos precários e ineficientes firmados pela Prefeitura com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) e empresas privadas. Foi o caso da Viação Carrão que, mesmo sendo alvo de reclamações da população desde os anos de 1950, teve o seu contrato renovado pela Prefeitura em 1960, segundo matéria de O Estado de S. Paulo (1960), que destacou o trajeto da linha que atendia São Mateus, obedecendo ao eixo Mateo Bei/Rio das Pedras: “Auto ônibus Vila Carrão LTDA: Vila Carrão, de [numeração das casas] 83 para 350; Vila Manchester, 180 para 351. Cidade São Mateus, de 181 para 350.” (O ESTADO DE S. PAULO, 1960, p.52).

Os registros de queixas, porém, continuaram ao longo dos anos de 1970 e 1980, como esse do vereador Nodeci Nogueira:¹⁹

Requeiro à Douta Mesa seja oficiado ao Exmo. Sr. Prefeito da Capital solicitando a S. Exa. se digne determinar providências, junto à CMTC, no sentido de se proceder averiguações no que tange aos maus serviços, que vêm sendo prestados pela empresa de transporte coletivo ‘Viação Carrão’, que serve o bairro de São Mateus e adjacências uma vez que, segundo seus usuários, as condições dos carros e dos horários são precários. (ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1978, p. 4).

O vereador Luiz Tenório,²⁰ já em 1984, reiterou outros exemplos de empresas da Zona Leste, como a Penha-São Miguel, a São José e a Auxiliar, que também estavam com contratos irregulares e prestação de serviços ineficientes:

Pois é na Zona Leste que opera a famigerada empresa Penha-São Miguel, que no ano passado chegou a ser alvo de inquérito na Polícia Federal. É também lá que a população padece nas mãos do Consórcio Tabu-Pompéia, em especial os moradores dos conjuntos I e II da COHAB de Itaquera. E, entre outras, como as empresas São José e Auxiliar. É também, na Zona Leste que a Viação Vila Carrão ostenta o lamentável título de campeã das irregularidades trabalhistas e do descumprimento dos contratos de concessão, em particular no que se refere à renovação da frota. (ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1984, p. 23).

É nesse período que a Comissão de Transportes de São Mateus, oriunda do Movimento de Saúde, bem como outras comissões, como as de asfalto e de creches (FOLHA DE S. PAULO, 1981), estrutura-se a ponto de se apresentar como Movimento de Transportes de São Mateus, conseguindo interlocução constante com o poder público e questionando os problemas causados pelas empresas de transporte no território:

Os problemas sempre existiram, mas a partir do acidente ocorrido em dezembro de 1984 com o ônibus da linha Jardim Santo André/Tatuapé, da Cia. Carrão, onde 8 pessoas morreram e 25 ficaram feridas é que um grupo de pessoas, inicialmente só do Jardim Santo André, resolveu trabalhar para conseguir melhores condições de transporte. O grupo cresceu e passou a contar com representantes de cada bairro da região. (JORNAL DE SAPOPEMBA, 1986).

O texto informativo produzido pelo próprio movimento e publicado no Jornal de Sapopemba, periódico local, destaca que a mobilização estava organizada por bairro, assim como o Movimento de Saúde. O acidente com vítimas fatais foi o estopim para o aumento dos grupos reunidos em torno da pauta, exigindo a presença de representantes da Prefeitura, à época administrada por Mário Covas, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB). As principais pautas do movimento eram a integração gratuita no terminal São Mateus, aumento das linhas de ônibus, fixação dos horários de passagem pelos pontos de ônibus e, principalmente, a intervenção da CMTC nas empresas privadas, visando o controle direto das linhas pela companhia municipal. Sobre isso, o vereador Luiz Tenório questionou a Prefeitura:

Também no último domingo, dia 18, estivemos em companhia dos nobres vereadores Dalmo Pessoa e Eurípedes Sales na Igreja de São Mateus, participando de reunião das Comissões de Transportes da Zona Leste. (...) O grande mistério, a indagação até o momento sem resposta, que foi levantada na reunião de domingo último em São Mateus, é o porquê de, até agora, nenhuma das intervenções ter atingido qualquer das empresas da Zona Leste, exatamente as que com mais intensidade e frequência tripudiam sobre a população e o governo municipal. (ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL, 1984, p. 23).

Tenório procurou dar legitimidade ao que relatou por meio de sua presença na reunião da Comissão de Transportes em São Mateus, reiterando as dificuldades em se conseguir a intervenção da CMTC nas empresas da Zona Leste. Isso foi levantado pelo próprio movimento, que tinha esperança nas intervenções que poderiam ocorrer na gestão do PMDB e que foram, segundo seus agentes, frustradas pelo prefeito Jânio Quadros, do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), sucessor de Mário Covas: “hoje, entretanto, ao contrário do prometido, já se fala na possibilidade de a CMTC pagar as empresas particulares pelos ônibus em circulação” (JORNAL DE SAPOPEMBA, 1986). A perda ou relaxamento de algumas conquistas como a integração gratuita, horários fixados no ponto de ônibus e a maior quantidade de carros também eram motivos de reclamação do movimento, que chamava a população para suas reuniões mensais: “Venha juntar-se a nós comparecendo às reuniões realizadas todo 2º e 4º sábado do mês na Igreja de São Mateus, às 16h” (JORNAL DE SAPOPEMBA, 1986).

Apesar dos reveses citados, havia em parte da imprensa de grande circulação, e mesmo do poder público, um reconhecimento da força que o movimento tinha. Por ocasião da inauguração do terminal São Mateus da CMTC em 1985,²¹ Mário Covas, constantemente pressionado pelos moradores, procurou dar crédito ao movimento pela construção e inauguração da obra: “O prefeito Mario Covas fez questão de ressaltar a um grupo de repórteres que o terminal (imagens 5 e 6) surgiu de ideias defendidas pela população. ‘Foram mais de três mil reuniões com representantes da comunidade para que chegássemos a esse resultado’” (GAZETA DO TATUAPÉ, 1985).



Imagem 5

Terminal São Mateus, CMTC, na avenida Sapopemba

Fonte: MARQUES, Israel dos Santos. Avenida Sapopemba, 1987.²²



Imagem 6

Obras do Monotrilho, Estação São Mateus, antiga entrada do Terminal São Mateus, na avenida Sapopemba
Fonte: SOUSA, Adriano. 2019.

Embora o número de reuniões pareça ter sido impresso de forma errônea, o que se depreende daí é que o movimento tentou ser voz decisiva nos rumos da obra e da organização do transporte local. Em uma abordagem de apoio aos movimentos de base como sinal de uma retomada “saúdável” da democracia, após 20 anos de ditadura civil-militar (1964-1985), o jornal Folha de S. Paulo (1981) também teceu elogios ao movimento:

Sempre com uma linha de ação definida e sabendo que a luta não termina quando as reivindicações são atendidas – um desses grupos conseguiu, por exemplo, quebrar o monopólio de uma empresa particular de transporte coletivo, a Vila Carrão – fazendo com que a CMTC ingressasse no bairro. A empresa municipal passou a efetivamente servir São Mateus só que com ônibus especiais, numa região onde residem operários. A luta continuou para que as passagens não ultrapassassem o preço normal. (FOLHA DE S. PAULO, 1981).

Deste modo, temos que a participação popular no processo de garantia dos direitos de locomoção na cidade, reconhecida pelos diferentes atores dessa problemática, sejam moradores, poder público ou imprensa, demonstra não ser possível, naquele momento histórico de redemocratização do país, construir soluções urbanas para as periferias de São Paulo sem a participação de quem vivia nelas.

Considerações Finais

Todas as articulações políticas locais e movimentos abordados neste artigo sugerem que a questão dos transportes e das vias públicas nas periferias não era vista pelo poder público de forma prioritária, ao mesmo tempo em que ela era o principal indutor do crescimento de seus bairros e interligação com a cidade

já edificada. Segundo Oliveira (2020, p. 115-120), esse fundamento vem de um modelo de urbanização rodoviarista baseado no tripé indústria petrolífera, de construção civil e automobilística que orientou o crescimento da cidade, acumulação de capital, relações de trabalho, moradia e imigração, principalmente a partir dos anos de 1950, com pagamentos de baixos salários aos trabalhadores que, por sua vez, se instalavam nos bairros da cidade menos valorizados e pouco servidos de serviços urbanos essenciais.

A inauguração da CMTC em 1947 coroou esse percurso com a intenção de servir com ônibus esses bairros. Vimos que, mesmo dentro desse encadeamento de circunstâncias, a chegada direta da empresa na periferia era tida, na prática, como uma conquista, já que as empresas privadas dominaram o serviço durante três décadas e eram consideradas ineficientes pelos moradores. A ação planejadora do Estado somente integra esses territórios periféricos a malha urbana quando sua população é considerada, de fato, significativa para a circulação do capital e do trabalho na cidade, ao mesmo tempo em que essa intervenção é apenas garantida quando os moradores se organizam para que seus caminhos e meios de transportes para os centros econômicos do município não se caracterizem por atoleiros, acidentes, superlotação e atrasos, como nos casos que trouxemos de São Mateus.

Referências

- AZEVEDO, Aroldo Edgard de. Subúrbios Orientais de São Paulo. Tese (Doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1945.
- BONDUKI, Nabil. Origens da Habitação Social no Brasil. 6ª ed. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 2013.
- D'ANDREA, Pablo Tiaraju. Contribuições para a definição dos conceitos de periferia e sujeitas e sujeitos periféricos. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, v. 39, n. 1, p. 19-36, 2020.
- DELI, Fernando. Da fazenda Caguaçu à área de proteção ambiental: A APA do Carmo no cerne da Zona Leste paulistana. Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- FLORENTINO, Luiz Carlos. São Mateus da Zona Leste. São Paulo: editado pelo autor, 2018.
- FONTES, Paulo. Um nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-1966). Rio de Janeiro: FGV, 2008.
- FREIRE, Amanda de Sousa; LIMA Priscila Machado (Orgs.). Memórias de um São: Mapeamento e memória cultural da região de São Mateus. São Paulo: MetaLibri, 2015.
- LANGENBUCH, Jorgen. A Estruturação da Grande São Paulo. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.
- PEREIRA NETO, Murilo Leal. A reinvenção do trabalhismo no “vulcão do inferno”. Um estudo sobre metalúrgicos e têxteis de São Paulo. A fábrica, o bairro, o sindicato e a política (1950-1964). Tese (Doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- MARTINS, José de Souza. Subúrbio - Vida Cotidiana e História do Subúrbio da Cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo: Hucitec, 1990.
- OLIVEIRA, Sandro Barbosa de. A condição socioespacial da classe trabalhadora: Transporte e cotidiano da mobilidade perversa na metrópole de São Paulo. Tese (Doutorado em Sociologia), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020.
- OLIVEIRA, Sandro Barbosa de. Transporte e mobilidade na periferia de São Paulo: uma condição socioespacial da desigualdade urbana. In: D'ANDREA, Pablo Tiaraju. (Org.) Reflexões periféricas: propostas em movimento para reinvenção das quebradas. São Paulo: Dandara / Centro de Estudos Periféricos – Fundação Rosa Luxemburgo, 2021.
- STIEL, Waldemar Corrêa. História dos Transportes Coletivos em São Paulo. São Paulo: EDUSP/McGraw-Hill do Brasil Ltda., 1978.
- STIEL, Waldemar Corrêa. Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: ANTP Cultural, 2001.

Fontes

- ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Pronunciamentos relativos aos transportes em São Mateus, entre 1953 e 1989.
- BAZANI, Adamo. Jardineira faz viagem ao passado em São Paulo. 7 jul. 2009. Disponível em: < <https://miltonjung.com.br/2009/07/07/6224/> >. Acesso em: 7 abr. 2021.
- HISTÓRICO DEMOGRÁFICO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. 2017. Disponível em: < https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/historico >. Acesso em: 4 mar. 2021.
- JORNADA DO PATRIMÔNIO (CPDOC Guaianás). Live-palestra: O Morro do Cruzeiro e as Lutas Sociais no Jardim Santo André. Disponível em: Acesso em: 4 mar. 2021.

Jornal Correio Paulistano, São Paulo, 13 a 19 de agosto, 1989.

Jornal de Sapopemba, São Paulo, 1 a 15 de julho, 1986.

Jornal Diário Popular, São Paulo, 20 de agosto, 1985.

Jornal Folha de S Paulo, São Paulo, ano 59, nº 18.928, 28 de janeiro, 1981.

Jornal Gazeta do Tatuapé, São Paulo, 23 a 29 de junho, 1985.

Jornal O Estado de S Paulo, São Paulo, ano LXXXI, nº 26.118, 21 de junho, 1960.

Jornal O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano LXXIII, nº 23.572, 18 de março, 1952.

Jornal O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano 102, nº 32.608, 2 de julho, 1981.

MARQUES, Israel dos Santos. Avenida Sapopemba. Acervo Fotográfico do Museu da Cidade de São Paulo, 1987.

PEREIRA DA SILVA, Midria. Paulistana Periférica. 2018. Disponível em: . Acesso em: 4 mar. 2020.

Entrevistas

Aldo Leite. Jardim Tietê, São Paulo - SP. Entrevista concedida a Adriano José de Sousa, 2017.

Maria Elza Araújo. Parque Santa Bárbara, São Paulo - SP. Entrevista concedida a Adriano José de Sousa, 2018.

Terezinha Camargo. Jardim Tietê, São Paulo - SP. Entrevista concedida a Adriano José de Sousa, 2019.

Tia Cida. Jardim Vila Carrão, São Paulo – SP. Entrevista concedida a Adriano José de Sousa, 2017.

Notas

¹ Este artigo resulta de alterações e atualizações de trechos da Dissertação de Mestrado, intitulada *Cotidiano e Lutas Sociais na Periferia de São Paulo: Agentes Históricos da Urbanização de São Mateus*, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo (USP), em 2021, com apoio de bolsa de estudo do Conselho Nacional do Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Segundo dados compilados pelo histórico demográfico do município de São Paulo com base no Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, a Subprefeitura de São Mateus possui uma população total de 426.794 habitantes, subdividida nos distritos do Iguatemi (127.662 habitantes), São Rafael (143.992 habitantes) e São Mateus (155.140 habitantes). O território conta hoje com importante centralidade comercial na avenida Mateo Bei, além da Área de Preservação Ambiental do Parque do Carmo (APA) e importante vida cultural no samba, hip hop e saraus literários. Disponível em: . Acesso em 27 abr.2022.

³ A ocupação Carolina Maria de Jesus, organizada pelo Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST), foi estruturada em maio de 2021 no cruzamento entre as avenidas Bento Guelfi e Ragheb Chohfi, no distrito do Iguatemi, reunindo famílias que sofriam o impacto da crise econômica gerada no contexto da pandemia de COVID-19 e da desorganização institucional do governo federal sob a gestão de Jair Messias Bolsonaro, segundo jornal online Brasil de Fato. Disponível em: . Acesso em: 13 mai.2022.

⁴ Disponível em: < http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 11 Mai. 2022.

⁵ Disponível em: < http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 11 Mai. 2022.

⁶ Entre 2015 e 2021, o Sarau do Vale ocorria entre 2015 e 2021, duas vezes por mês no Bar do Zé Costa, localizado no Recanto Verde do Sol, sendo responsável por reunir grande número de poetas, músicos contemporâneos e históricos de São Mateus. Atualmente o sarau acontece de forma itinerante em diversos pontos do distrito do Iguatemi, como a Praça do Recanto e o CEU São Mateus. Disponível em: < <https://culturaleste.com/sarau-do-vale-3-anos/> >. Acesso em: 6 abr. 2021.

⁷ Projetos viários e de mobilidade como o Expresso Tiradentes, mais conhecido como Fura-Fila, desenvolvido na gestão do prefeito Paulo Maluf (1992-1996) para seu sucessor Celso Pitta (1996-2000), integrando Parque Dom Pedro e Vila Prudente, São Mateus, Sacomã e Aricanduva, por meio de ônibus articulados elétricos de alta velocidade, antecederam a obra da Linha 15-Prata. A obra, porém, sofreu diversas modificações nas gestões seguintes, de Marta Suplicy (2000-2004), José Serra (2004-2006) e Gilberto Kassab (2006-2012), passando a

interligar somente os bairros Parque Dom Pedro II e Sacomã. A Linha 15-Prata substituiu o projeto no trecho entre Vila Prudente e São Mateus. Sobre o metrô, porém, há indícios de que, desde o final dos anos de 1980, técnicos, agentes políticos do território e, provavelmente, a população, já pensavam na possibilidade de fazê-lo chegar a Vila Prudente e, depois, a São Mateus, como vemos na solicitação 1307, feita pelo então vereador local Gilson Barreto ao Executivo Estadual “para que elaborem estudos visando a extensão da linha do Metrô de Vila Prudente a São Mateus”. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Expresso_Tiradentes#:~:text=Expresso%20Tiradentes%20%C3%A9%20o%20BRT,nome%20foi%20alterado%20para%20Paulist%C3%A3o. > Acesso em: 11 mai. 2022. Também disponível em: ANAIS DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 1989, p. 30.

⁸ Luiz Poeta, imigrante do Paraná, veio para São Mateus nos anos de 1970 e, além de poeta, é dono de um bar no Parque Boa Esperança, sendo que já foi camelô, metalúrgico e vendedor de livros. (FREIRE; LIMA, 2015, p. 55).

⁹ O historiador Paulo Fontes (2008) trata desse processo em São Miguel Paulista, chamada da Baquirivú à época, nas bordas da Estrada de Ferro Central do Brasil: “É um grande núcleo obreiro. Nas suas duas fábricas (Nitro Química e Celosul) trabalham cerca de 10 mil operários de ambos os sexos. Somente eles contribuem para a arrecadação do município avultada soma (...) os seus problemas vão se arrastando sem solução (...) e lá vai levando sua vidinha de sempre: meio ronceira, meio progressista, de vila satélite da capital.” (FONTES, 2008, p. 164).

¹⁰ A categoria subúrbio foi utilizada por Aroldo Azevedo (1945) e por José de Souza Martins (1992) para caracterizar as vilas que surgiam no entorno das estações ferroviárias localizadas nos espaços rurais interligados, por meio desse modal, com a cidade de São Paulo, entre o final do século XIX e metade do século XX. Jurgen Langenbuch (1971), em momento histórico intermediário, expande a ideia de subúrbio para os espaços além das linhas férreas, chamando-os de subúrbios rodoviários, por terem se desenvolvido no entorno de vias estruturantes de novos distritos da cidade surgidos entre os anos de 1950 e 1970, como é o caso de São Mateus.

¹¹ Segundo o *Dicionário de Ruas do Município* a via “passou a denominar-se Avenida Rio das Pedras em 1947 com registro no Processo nº 103.024/47, a pedido da Tecelagem Santa Terezinha S/A; naquela época, esta Av. começava na Estrada de Itaquera e terminava na Linha de Transmissão da Light. Através do Processo 123.161/48, a Cia. Imobiliária Aricanduva solicitou o registro do trecho entre a Estrada de Itaquera e a Praça Dois Corações. O nome Rio das Pedras, refere-se ao antigo Ribeirão das Pedras ou Rio das Pedras, que deságua no Rio Aricanduva. Este ribeirão, hoje canalizado, deu origem à Av. Riacho dos Machados.” Disponível em: < <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>. > Acesso em: 19 set. 2019.

¹² Segundo Stiel (1978, p. 64; 144) a ligação entre o Brás e a Penha tornou-se viável em 1901, quando a Cia. Light and. Power inaugurou sua linha de bondes elétricos neste trecho, sendo ela desativada nos anos de 1960 junto com as demais da cidade. Esse caminho era o que a entrevistada Tia Cida fazia até o centro da cidade, passando a ser atendido pelos troleibus a partir de então, estendendo-se até a avenida Mateo Bei nos anos de 1980, como veremos a seguir no artigo.

¹³ Disponível em: < http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1951.jpg > Acesso em: 30 abr. 2020.

¹⁴ Tarcílio Bernardo foi vereador da 2ª a 4ª legislatura em São Paulo, entre 1952 e 1963, fazendo parte do Partido Trabalhista Nacional (PTN). Disponível em: < <https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/vereadores/>. > Acesso em: 17 jun. 2021.

¹⁵ Coryntho Balduino Costa Junior foi eleito vereador para as 3ª e 4ª legislaturas entre 1956 e 1963. Partido não especificado. Disponível em: < <https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/vereadores/>. > Acesso em: 17 jun. 2021.

¹⁶ Como a pesquisa de jornais foi feita por meio de uma coleção de recortes da biblioteca do Arquivo Municipal de São Paulo, sem identificação do número de página de onde o trecho foi recortado, temos neste artigo apenas a paginação das matérias e reportagens do jornal O Estado de S. Paulo, que foram obtidas no acervo eletrônico do periódico. Disponível em: < <https://acervo.estadao.com.br/>. > Acesso em: 30 ago. 2022.

¹⁷ As referências a Nildo Gregório aparecem desde o histórico da Subprefeitura de São Mateus até o cordel São Mateus da Zona Leste (FLORENTINO, 2018). Neste texto, Luiz Poeta reitera o papel de Gregório na abertura da avenida Mateo Bei e fundação da associação Voz da Colina: “com a linha no tripé / O trator cortava o chão / Da Mateo Bei a Rio das Pedras / Para Conselheiro Carrão / Num vai e vem de pessoas / No meio do poeirão / Fundador da Associação / Importante instrumento / De luta por melhorias / Para todos os segmentos / Assim foi Nildo Gregório / Homem de grande talento.” (FLORENTINO, 1997, p. 82). Disponível em: < https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/historico/index.php. > Acesso em: 17 mai. 2022.

¹⁸ Em matéria do jornalista Adamo Bazani para o portal da Central Brasileira de Notícias (CBN), é possível vislumbrar uma caracterização mais detalhada deste tipo de veículo, cuja circulação era comum entre o centro da cidade e a região do Ipiranga na década de 1930, segundo o autor. Levando em consideração a fala de Tia Cida, é uma possibilidade que esses veículos tenham se deslocado para alguns bairros da periferia de São Paulo quando de sua formação. Disponível em: < <https://miltonjung.com.br/2009/07/07/6224/>. > Acesso em: 7 abr. 2021.

¹⁹ Nodeci Nogueira foi vereadora pelo Movimento Democrático Brasileiro (MDB), entre 1977 e 1979, renunciando ao cargo para assumir cadeira como deputada estadual em 1979.

²⁰ Luiz Tenório foi vereador de 1983 a 1988, sendo eleito pelo MDB, mas filiou-se ao Partido Comunista Brasileiro (PCB), em 1985.

²¹ A inauguração do referido terminal fez parte de um plano da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTc), no período, de criação de terminais urbanos municipais como os de Vila Prudente, João Mendes e Casa Verde. A matéria de O Estado de S. Paulo (1981, p. 62) destaca a inauguração da linha de trólebus da CMTc entre São Mateus e o Terminal Penha, o que ajudaria no acesso da população do território a uma integração com linha para o Parque Dom Pedro. Em 1988 foi inaugurado o Terminal Metropolitano gerido pela Empresa Metropolitana de Transporte Urbanos (EMTU), desta vez ligando São Mateus a Santo André e São Bernardo do Campo, por meio de corredor de ônibus exclusivo. (CORREIO PAULISTANO, 1989).

²² Acervo Fotográfico do Museu da Cidade de São Paulo. Disponível em: < <http://www.acervodacidade.prefeitura.sp.gov.br/PORTALACERVOS/ExibirItemAcervo.aspx?id=433497>. >. Acesso em: 30 abr. 2022.