

PAULA DE BRITO MOTA

**A CIDADE DE SÃO PAULO
DE 1870 A 1930**

- CAFÉ, IMIGRANTES, FERROVIA, INDÚSTRIA -

Dissertação apresentada como exigência para obtenção do Título de Mestre em Urbanismo, ao Programa de Pós-Graduação na área de Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Apoio: CAPES

PUC-CAMPINAS

2007

PAULA DE BRITO MOTA

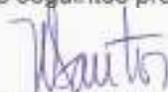
**"A cidade de São Paulo de 1870 a 1930 - café,
imigrantes, ferrovia, industria"**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior.

Dissertação defendida e aprovada em 16 de Março de 2007 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Júnior
Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr.ª Juleusa Maria Theodoro Turra
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Décio Amadio
Universidade Braz Cubas

Aos meus pais,
pelo apoio emocional,
espiritual, intelectual, financeiro
e por me amarem do jeito que eu sou

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Wilson Wilson Ribeiro dos Santos Jr.,
Orientador e incentivador dos meus trabalhos de pós-graduação na área de Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, pelo apoio, atenção paciência, amizade e compreensão dos muitos momentos de “silêncio”.

À Profa. Dra. Jane Victal Duduch e à Prof. Dra. Juleusa Maria Theodoro Turra,
Participantes da banca de qualificação, pelos comentários valiosos que contribuíram para revelar as possibilidades de complementação da pesquisa.

À Dra. Sonia Maria de Brito Mota, minha querida mãe,
Pela limpeza, costura e brilho do texto, pelos comentários pertinentes, pelas horas extras e por ser minha melhor amiga.

Aos meus professores, amigos e colegas da pós-graduação que caminharam comigo desde o início ao fim do mestrado.

À Capes,
Pelo suporte financeiro fundamental para a concretização da dissertação.

À minha família,
Pelo auxílio em todos os momentos.

An aerial photograph of a city grid, showing streets, buildings, and green spaces. The text is overlaid on this image.

“A memória, seja como história da sociedade seja como crônica das classes sociais e de seus homens ilustres, tem o papel de nos libertar do passado como fantasma, como fardo, como assombração e como repetição. Uma compreensão política da memória é atenta à diferença temporal entre o passado e o presente, é atenta à diferença das memórias sociais que constituem o presente, é atenta à necessidade de liberar a memória e de explicitá-la para que o presente se compreenda a si mesmo e possa construir/inventar o futuro. Uma política cultural que idolatre a memória enquanto memória ou que oculte as memórias sob uma única memória oficial está irremediavelmente comprometida com as formas presentes da dominação, herdadas de um passado ignorado. Fadada à repetição e impedida de inovação tal política cultural é cúmplice do status quo”.

Marilena Chauí

RESUMO

MOTA, Paula de Brito. A cidade de São Paulo de 1870 a 1930 - café, imigrantes, ferrovia, indústria. Campinas, 2007. 198f. Dissertação Mestrado – Curso de Pós-Graduação na área de Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, 2007.

Este trabalho aborda os condicionantes da evolução urbana de São Paulo no período de 1870 a 1930, desde o seu estágio de vila até a cidade que posteriormente se transfigurou na atual metrópole. Para tanto, discorre de forma concatenada, formulando nexos causais, sobre a importância da cultura do café; a implantação e desenvolvimento das estradas de ferro, decisivas para o grande impulso urbano registrado no período em análise; o grande contingente de imigrantes vindos da Europa em busca de melhores oportunidades de enriquecimento e as influências por eles plasmadas nos corpos sociais da época; o desenvolvimento industrial e o percurso urbano do bairro do Brás como palco das transformações ocorridas na emergência da metrópole industrial na cidade de São Paulo no período de 1870 a 1930.

Termos de indexação: Cidade de São Paulo, café, ferrovia, imigrantes, indústria, bairro operário.

ABSTRACT

MOTA, Paula de Brito. The city of São Paulo from 1870 to 1930 - coffee, immigrants, railroads and industry. Campinas, 2007. 198p. Master Thesis in Urbanism, Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, 2007.

This study approaches the processes of São Paulo urban evolution from 1870 to 1930, since its initial phase as villa until the city that later became into the current metropolis. For this, it analyzes in a concatenated manner, formulating casual connections, about the importance of coffee culture; the deployment and development of the railroads, decisive for the urban push registered on this period; the great immigrants contingent came from Europe in search of better enrichment opportunities and the influences caused by them in the social bodies at this time; the industrial development and the urban passage of Brás quarter as stage of transformations occurred in the urgency of the industrial metropolis at the city of São Paulo from 1870 to 1930.

Key words: The city of São Paulo, coffee, railroads, immigrants, industry, Proletariat Quarter, urban transformations.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 Mapa “População e estradas de ferro em São Paulo, 1874”
 Fonte: SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981, p.46-51.....27
- Figura 2 Mapa “População e estradas de ferro em São Paulo, 1886”.
 Fonte: SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981, p.46-51.....28
- Figura 3 Mapa “População e estradas de ferro em São Paulo, 1900”.
 Fonte: SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 46-51.....28
- Figura 4 Mapa “População e estradas de ferro em São Paulo, 1920”.
 Fonte: SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 46-51.....29
- Figura 5 Mapa “População e estradas de ferro em São Paulo, 1940”.
 Fonte: SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 46-51.....29
- Figura 6 Uma locomotiva cruzando o Viaduto “Grotta Funda” na linha da Serra Velha. O vagão mostra as iniciais da “S.P.R.” (São Paulo Railway). Provavelmente esta foto foi feita durante os anos 40. Foto da coleção de Carlos Roberto Brandão, de Osasco SP. Disponível em: <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/spr_serravelha.html>. Acesso em: mar. 2007. 31
- Figura 7 Linha da São Paulo Railway Company Ltda. (Santos – Jundiaí) Disponível em: <www.efbrasil.eng.br>. Acesso em: nov. 2006. 34
- Figura 8 Italianos no pátio da Hospedaria dos imigrantes, c. 1900. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 63. 55
- Figura 9 Hospedaria dos Imigrantes. Cartão Postal. Ed. Commissariat Général du Gouvernement de l’Etat de S. Paulo. Reprodução de ilustração: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 74. 57
- Figura 10 “Planta da Cidade de São Paulo”, de 1868, traçada por Carlos Rath. É a primeira planta em que é registrada a presença da ferrovia. Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Museu do Ipiranga). Reprodução de ilustração: REIS FILHO, Nestor Goulart. São Paulo – Vila, Cidade, Metrópole. São Paulo: Takano Editora Gráfica, 2004, p. 127. 75
- Figura 11 “Planta da Cidade de São Paulo de Henry B. Joyner, 1881”. Reprodução de ilustração: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 26. 81
- Figura 12 “Planta da Capital do Estado de São Paulo, Jules Martin, 1890” (inclui detalhe comparativo com a planta de 1810). Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 60. 82
- Figura 13 “Pormenor da Nova Planta da Cidade de São Paulo de U. Bonvicini e V. Dubugras, 1891”. Reprodução de ilustração: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 32. 83

- Figura 14 “Planta do Município da capital de São Paulo e Planta Geral da Capital de São Paulo, Intendência de Obras (com delimitação dos distritos), 1897”. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 71..... 86
- Figura 15 Principais vias do bairro. Mapa base – GEGRAN; SP; 1972. Reprodução de publicação: MELLO FILHO, José Rollemberg de. Arquitetura no contexto urbano antigo. São Paulo: Tese de Mestrado, FAUUSP, 2001, p. 13..... 126
- Figura 16 Procissão na Avenida Rangel Pestana. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004, p. 83. 130
- Figura 17 Vista panorâmica da Várzea do Carmo. Justaposição de duas fotos de Militão de Azevedo tomadas das proximidades do Mosteiro de São Bento. Reprodução de publicação: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 22. 135
- Figura 18 Vista do aterrado do Brás sobre a Várzea do Carmo, Militão A. Azevedo, 1887. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 64. 146
- Figura 19 Várzea do Carmo parcialmente alagada. A rua em primeiro plano é a 25 de Março. Em baixo, à direita, a Ponte do Carmo, principal acesso ao Bairro do Brás. Cartão Postal, Ed. Rosenhain & Meyer. Reprodução de publicação: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 83..... 147
- Figura 20 Várzea do Carmo cortada pelo Aterrado do Brás onde surgiria a Avenida Rangel Pestana. Ao fundo, o Bairro do Brás. À direita, o Gasômetro. Cartão Postal. Ed. Rosenhain & Meyer. Reprodução de publicação: TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 83. 148
- Figura 21 Vista do Brás, 1910. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 73..... 154
- Figura 22 Fiação e Tecelagem Mariângela, c. 1900. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 83..... 157
- Figura 23 Mapa SARA, 1930 – Imagem digitalizada do acervo bibliográfico da FAUUSP. 163
- Figura 24 Perspectiva do conjunto da primeira Vila da Economisadora Paulista, no bairro da Luz, c.1910. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 89..... 167
- Figura 25 Parcelamento do solo da primeira Vila da Economisadora Paulista, no bairro da Luz, c.1910. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 89..... 167

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 REGISTRO DE IMIGRANTES NO PORTO DE SANTOS NO PERÍODO DE 1882 A 1891.....	58
QUADRO 2 COMPARAÇÃO DO CRESCIMENTO HABITACIONAL ENTRE OS DISTRITOS DA CIDADE DE SÃO PAULO NO PERÍODO DE 1872 A 1893.....	84
QUADRO 3 COMPARAÇÃO DA DENSIDADE HABITACIONAL E ÁREA OCUPADA DO TERRITÓRIO DA CIDADE DE SÃO PAULO DURANTE O PERÍODO DE 1881 A 1930.....	85

SUMÁRIO

I. INTRODUÇÃO	12
II. OBJETO DE PESQUISA	13
III. JUSTIFICATIVA E DESCRIÇÃO DO PROBLEMA	14
IV. OBJETIVOS	17
V. METODOLOGIA	17
CAPÍTULO 1	22
1.1 O Café	23
1.2 A Ferrovia	31
1.3 Os Imigrantes	48
1.3.1 A Influência Inglesa No Brasil	49
1.3.2 A Influência Italiana Em São Paulo	52
1.3.3 O Legado Dos “De Fora”	62
CAPÍTULO 2	71
2.1 A Cidade De São Paulo Na Segunda Metade Do Século Xix	72
2.2 As Transformações Urbanas De São Paulo Neste Período	73
2.3 A Implantação Dos Novos Serviços Urbanos	89
2.4 Os Novos Assentamentos Residenciais: Os Bairros Jardins	94
2.5 Os Novos Assentamentos Residenciais: A Habitação Operária\Popular	97
2.6 As Mudanças Na Legislação Urbanística	108
2.7 As Condições Da Saúde Pública	110
2.8 A Nascente Industrialização De São Paulo	115
CAPÍTULO 3	123
3.1 O Brás	124
3.2 Localização	125
3.3 História	126
3.4 Imigrantes No Brás	131
3.5 Organização Espacial	135
3.6 Implantação De Serviços Urbanos	137
3.7 Marcos Urbanos Importantes Do Bairro	142
3.8 Indústria E Moradia	154
3.9 Edifícios Históricos	163
4. CONCLUSÃO	168
5. REFERÊNCIAS	178
6. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	181

I. INTRODUÇÃO

O presente trabalho, a partir de um recorte na história da cidade de São Paulo no período de 1870 a 1930, discorre sobre os fatores vários e intervenientes que alicerçaram e contribuíram para o emergente perfil cosmopolita e dinâmico da capital paulista na época.

Procura aprofundar a compreensão das transformações ocorridas e os rebatimentos que estas plasmaram no espaço urbano, com um olhar mais amplo para a cidade em seu conjunto e um olhar mais específico para o bairro do Brás.

Ao analisar as grandes transformações que ocorreram entre 1870 e 1930, com o crescimento explosivo de São Paulo “*pari passu*” ao respectivo processo de industrialização que aqui se instala, conclui-se que tal fenômeno não pode ser atribuído somente ao acúmulo de capital produzido pelo boom do café, visto que este recurso financeiro poderia ter sido aplicado noutro lugar do país. (CARDOSO apud MORSE, 1970, p.383).

Os fatores que mais diretamente contribuíram para este processo teriam sido:

- O deslocamento das fazendas para o oeste paulista, fazendo de Santos o principal porto exportador de café;
- A vinda de grande número de imigrantes estrangeiros que, de forma crescente, se fixaram na cidade.
- O crescimento das cidades e de uma pequena burguesia urbana, no interior do Estado de São Paulo, que formou significativo mercado consumidor dos produtos ofertados pela indústria nacional;
- O impulso dado pela plantação de café à mentalidade de lucro e à racionalização de procedimentos empresariais;
- O incremento das redes de comunicação e transporte, que fizeram de São Paulo o seu vértice, convertendo a cidade em um grande pólo produtivo. (MORSE, op. cit., p. 383)

Os três elementos - café, imigrantes e ferrovia - caminharam juntos a partir da segunda metade do século XIX e foram fundamentais como suportes para o processo de industrialização nascente, de tal forma que qualquer tentativa de explicar o desenvolvimento da cidade de São Paulo sem mencionar a interação entre eles, mostrar-se-á incompleta.

Em 1865, São Paulo encontrava-se às vésperas de grandes transformações, mas ainda era nesse momento, uma cidade bastante modesta. Já no fim do século XIX, a combinação de alguns fatores propiciou o desenvolvimento de um setor de manufaturas nacionais, que de início voltou-se para a fiação e tecelagem. Dentre esses fatores, destacaram-se o capital acumulado pelo café, a abolição da escravidão, uma política aduaneira protecionista, as particularidades do comércio internacional, a grande produção de algodão cultivado no interior paulista, a maior autonomia que a República proporcionou às unidades federativas.

Naquele momento, São Paulo apresentava as pré-condições para alavancar o desenvolvimento industrial, pois, além de ser capital do Estado, contava com uma situação geográfica privilegiada dada a proximidade da cidade de Santos, e tornava-se ponto de convergência de caminhos - agora ferroviários - , conectando o interior paulista ao porto exportador. Esta situação aliada a um crescimento populacional significativo, fez com que as indústrias, naquele momento, começassem a se instalar em seu território. Indústrias, imigrantes, estradas de ferro e a riqueza do café foram os novos ingredientes que desencadearam grandes modificações na cidade, dentre as quais, o surgimento e evolução do bairro operário do Brás, que ao ser influenciado intensamente pelos impactos destes novos componentes, constituir-se-á num objeto de estudo privilegiado para o entendimento deste processo.

II. OBJETO DE PESQUISA

O objeto de estudo desta pesquisa constitui-se no entendimento das transformações espaciais, sociais, econômicas ocorridas no período de 1870-30 na cidade de São Paulo, decorrentes das riquezas geradas pela monocultura do café, da chegada dos imigrantes, da construção das vias ferroviárias e do processo de industrialização.

III. JUSTIFICATIVA E DESCRIÇÃO DO PROBLEMA

O interesse pelo tema originou-se na pesquisa e análise feitas para um trabalho da disciplina “História da Cidade” do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia - PPG/AU-FAUFBA-, na área de concentração em Urbanismo. Este trabalho teve por objetivo analisar, sob a ótica da implantação da rede ferroviária, questões pertinentes à formação da cidade de São Paulo, como o surto de café e os imigrantes, em meados do século XIX e início do século XX.

Subseqüentemente, surgiu um significativo interesse pelo estudo da evolução da malha urbana paulistana a partir da implantação da rede ferroviária. A presença de um meio de transporte tão potente como organizador do espaço urbano irá potencializar uma nova rede de relações sociais e espaciais que influenciará decisivamente o desenho e a estruturação urbanística dos novos bairros que surgem no seu entorno.

Voltando o olhar para o desenvolvimento urbano, poderíamos utilizar a idéia de que naquele momento manifestavam-se várias dimensões articuladas e concatenadas, numa sucessão de acontecimentos simultâneos que culminaram na transformação da cidade. O processo real de ocupação e transformação urbana, “embora constituindo fatos de natureza técnica diferente, os aspectos institucionais, da infra-estrutura e do espaço construído ocorrem, se não simultaneamente - pois apresentam tempos diferentes - pelo menos de forma complementar, uma vez que integram um processo geral que se implanta na cidade”. (AMADIO, 2004, p.49).

Tendo em vista a natureza do objeto de estudo, a pesquisa não pretendeu, do ponto de vista metodológico, estruturar uma abordagem que contemplasse todas as relações que permearam as transformações ocorridas na produção espacial da cidade, neste sentido, o trabalho procurou abordar este intenso período da história urbana de São Paulo – 1870 a 1930- a partir de alguns temas fundamentais que informavam o período – o café, os imigrantes e a

ferrovia e um suporte físico territorial – um bairro nascente, com características industriais e de assentamento de trabalhadores imigrantes, visando delimitar o escopo da abordagem.

Assim, foi escolhido o bairro do Brás como espelho das transformações que estavam ocorrendo na cidade de São Paulo no período estudado, com a convicção de que os estudos e as interpretações acerca da evolução específica do bairro permitiriam reconhecer naquele fragmento urbano os traços gerais que conformaram a nova e emergente realidade urbana de São Paulo na virada do século XX.

Antes de 1865, quando se instala a primeira ferrovia, a cidade era bastante modesta, de ritmo lento com características de cidade rural-colonial. Depois de 1865, o desenvolvimento da cidade de São Paulo se processou em etapas distintas, a ponto de alguns autores sugerirem várias “fundações” para ela. Segundo o urbanista Prestes Maia, o primeiro surto urbanístico aconteceu por volta de 1875, no governo João Teodoro; o segundo no início do século XX, na administração Antônio Prado e o terceiro na administração Duprat, em 1911. Para este estudo optou-se pelo período de 1870 a 1930, pois foi nele que a complexidade de uma cidade movida por grandes transformações começou a surgir.

Após 1867, a construção de estradas de ferro contribuiu significativamente no sentido de dar vida à cidade de São Paulo. Em 1870, as novas ferrovias já atuavam como importante incentivo à produção agro-exportadora e os muitos agentes catalisadores infiltrados na pequena cidade provinciana e pós-colonial, criavam condições propícias para dar vazão a suas forças de crescimento. A incipiente expansão da metrópole, com tudo o que representava para os costumes, mentalidades e alma dos paulistanos, estava a ponto de começar.

Assim, a cidade tomou uma fisionomia especial, a de sucessivas mudanças, decorrente das novas possibilidades de comunicação e transporte. E

ao lado de melhorias das condições de infra-estrutura, renovaram-se hábitos, serviços, forma de organização e de viver, favorecendo o estabelecimento de um padrão cultural diverso daquele até então experimentado. Serviços de água e esgoto foram implantados e praças de mercados, hotéis, restaurantes, jardins e teatros passaram a compor a paisagem da cidade.

Além de influir na localização da habitação e nos diferentes tipos de comércio, a ferrovia influenciou bastante na localização das indústrias na cidade de São Paulo. A industrialização acarretou transformações intensas nos aglomerados urbanos existentes e propiciou a formação de outros novos, gerando uma nova ordem na organização espacial e influenciando a mentalidade dos habitantes e as iniciativas dos planejadores. Ocorreu a ampliação dos limites da cidade, a densidade demográfica aumentou rapidamente, a população da cidade se dividiu em produtores e consumidores, os espaços se dividiram em periferia para fábricas e manufaturas, e o centro, para os negócios.

Neste contexto, o bairro do Brás foi escolhido por ter sua origem histórica ligada à ferrovia, à industrialização e a formação social constituída por inúmeros imigrantes de origem italiana.

O Brás possui uma história muito interessante, que permite relacionar o espaço construído com questões sociais e culturais que, longe de serem consideradas como passado distante, repercutem ainda hoje. Remanescem como questões contemporâneas - riqueza e pobreza, trabalho formal e informal, legalidade e marginalidade, incluídos e segregados, paulistas e estrangeiros. O fato de possuir em sua configuração espacial duas estações de trem de suma importância: a do Brás – da companhia São Paulo Railway que ligava Santos a Jundiaí; e a estação do Norte – Central do Brasil, que propiciou a ligação com o Rio de Janeiro, adicionou a este bairro outras questões sócio-econômicas que fizeram deste espaço uma área com características próprias na cidade.

Portanto, a presente pesquisa busca investigar os fatores que concorreram para o desenvolvimento da cidade de São Paulo, analisando os

aspectos econômicos, sociais e culturais no período de 1870-1930, relacionando-os com o surgimento e as transformações ocorridas no bairro do Brás.

IV. OBJETIVOS

Este trabalho tem como objetivo compreender as condicionantes relativas que fizeram com que São Paulo se transformasse de vila em cidade e de cidade em metrópole. Nesse sentido, preocupou-se em construir um pano de fundo de referências decisivas para o grande impulso urbano registrado no período em análise: a importância da cultura do café, a implantação e desenvolvimento das estradas de ferro, o grande contingente de imigrantes vindos da Europa em busca de melhores oportunidades de enriquecimento, o desenvolvimento industrial que concorreram para o surto de desenvolvimento da cidade de São Paulo no período de 1870 a 1930 e condicionam as transformações ocorridas no bairro do Brás.

Ressalte-se que, em virtude da gama de variáveis que se entrelaçaram na construção dessa futura metrópole, a perspectiva adotada no presente trabalho optou pela busca do entendimento das relações capitalistas vigentes na época analisada, norteadoras da forma de ocupação do território, e o seu rebatimento espacial na configuração da cidade de São Paulo, com ênfase no bairro do Brás.

V. METODOLOGIA

Para alcançar os objetivos propostos, dentre a extensa bibliografia consultada, optou-se pela construção de uma espinha dorsal baseada na leitura dos seguintes autores:

- MORSE, Richard M. - *Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole)*, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970.

Este autor discorre sobre a transformação da cidade de São Paulo de “comunidade” até a metrópole: a conformação da cidade inicial, a vida política, o aceleração cultural, as realizações materiais, o café, a estrada de ferro, os

imigrantes, a expansão econômica, a expansão física, a industrialização, o modernismo. É uma abordagem muito rica em detalhes, preocupada em mostrar os vários aspectos dos processos pelos quais a cidade foi se metamorfoseando.

- TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes - *“O Bairro do Brás”*. Série Histórica dos Bairros de São Paulo, I, São Paulo: Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1969.

A autora, em seu levantamento exaustivo sobre o bairro do Brás, reconstrói a sua origem histórica, as dificuldades e a morosidade dos avanços urbanos e de forma bastante detalhada, como se a região estivesse sobre uma lupa, a constituição de seus marcos significativos: o Largo do Brás, a matriz, o cemitério, as indústrias, a imigração e expansão urbana.

- MELLO FILHO, José Rollemberg de – *Arquitetura no contexto urbano antigo*. São Paulo, Tese de Mestrado, FAUUSP, 2001.

O autor investiga os processos de intervenção em contextos urbanos e escolhe o bairro do Brás para a sua análise. Ele analisa a dimensão espacial do Brás e inclui na sua pesquisa, a vida social do lugar – os moradores e usuários do espaço, as atividades, os ritos, as festas – procurando entender o desenrolar das atividades humanas nesse espaço. Observa também os mecanismos de mudanças, o constante ritmo de alterações da paisagem natural e construída no bairro, utilizando a história como suporte interpretativo. Apresenta uma visão mais poética dos fatos com um acervo fotográfico de excelente qualidade.

- AMADIO, Décio - *Desenho Urbano e Bairros Centrais de São Paulo – Um estudo sobre a formação e transformação do Brás, Bom Retiro e Pari*. Tese de Doutorado do curso de Pós-Graduação da FAU-USP, São Paulo, 2004.

Este autor analisa alguns dos resultados da construção da cidade de São Paulo ao longo do tempo e investiga o desenho urbano dos bairros centrais do Brás, Bom Retiro e Pari. Tem como objetivo identificar como a espacialidade

dos bairros centrais foi definida e para isso, investigou os agentes e fenômenos que regeram a formação desse setor urbano e suas peculiaridades dentro do processo de urbanização da cidade. A análise aborda a implantação da infraestrutura de transportes na cidade considerando a normatização do uso do solo e os principais componentes da estruturação espacial dos bairros centrais até a década de 1940. Realizou o trabalho em três escalas diferentes: a escala da cidade, a dos bairros e a local. O autor faz referência a Morse, Torres e Melo Filho, mas possui uma abordagem mais abrangente da cidade de São Paulo, discorrendo sobre infra-estrutura urbana, transporte, sanitarismo, habitação popular e de alto padrão e a industrialização. Discorre também sobre cada bairro estudado, situando-os a partir de um breve histórico e uma análise da formação espacial desses.

Tendo por referência a visão desses autores, a presente pesquisa foi estruturada em três etapas diferentes, mas complementares:

A primeira etapa discorre sobre os três fatores primordiais que embasaram as transformações ocorridas na cidade de São Paulo: o café, a ferrovia e os imigrantes. Cada um desses temas, por sua importância e abrangência poderia se constituir em teses específicas de mestrado ou doutorado, porém, neste trabalho, onde não se tem a pretensão de esmiuçar cada um deles, colaboram para a construção de uma visão mais geral a partir de uma interação permanente que influenciou diretamente a evolução urbana da cidade de São Paulo.

Em relação ao café, discorre-se sobre a introdução e expansão do plantio no Estado de São Paulo; as dificuldades de transporte e escoamento da produção, solucionadas em grande parte pela implantação da ferrovia; e sobre sua importância econômica e social.

Nos aspectos concernentes à ferrovia, discorre-se sobre sua implantação no Estado de São Paulo, sua estreita ligação com as plantações de café, seu aspecto desbravador e fundador de cidades, sua complexidade

administrativa e dificuldade operacional da época e sobre sua influência urbanística e arquitetônica.

Em relação aos imigrantes, discorre-se, por um lado, sobre a influência dos ingleses junto à elite paulistana, seu caráter explorador e costumes que influenciaram a sociedade paulista. Discorre-se também, como um contraponto social, sobre os imigrantes italianos que constituíram a mão de obra especializada tanto na construção civil quanto na indústria. Busca-se, nestas incursões, o entendimento dessas influências estrangeiras nas transformações econômicas, culturais, sociais e urbanísticas da cidade de São Paulo.

Na segunda etapa, discorre-se sobre as transformações da cidade de São Paulo sob a influência da tríade de fatores entendidos como desencadeadores das grandes transformações ocorridas no período analisado: café, estrada de ferro e imigrantes. Busca-se compreender como se processaram a epidemia de urbanização da cidade paulistana, associando as características físicas do sítio da cidade à expansão dos espaços urbanos; o transporte de mercadorias da economia paulista; o brusco crescimento demográfico, que entre 1890 e 1900 passou de 65 mil para 240 mil habitantes, sendo os imigrantes estrangeiros responsáveis por uma parcela considerável dos que se fixaram na Capital, formando um contingente de trabalhadores autônomos; e o aumento considerável de estabelecimentos comerciais e industriais.

Procura-se, ao analisar o crescimento da cidade, averiguar o papel de eventuais obstáculos naturais como condicionantes à ocupação das áreas urbanas, atuando como indutores de segregação espacial na diversificação de funções com o aparecimento de bairros operários e de bairros residenciais para a classe abastada.

O trabalho, ao buscar o entendimento das condicionantes que fizeram com que a cidade de São Paulo se transformasse em uma cidade industrial, discorre sobre as redes de infra-estrutura para as novas ocupações urbanas da época: abastecimento de água, energia, circulação, transportes e regulação do uso e ocupação do solo - que se tornaram requisitos da expansão da cidade e da

sua gestão -, bem como as principais preocupações com a saúde pública no período.

Na terceira parte, procurando evidenciar algumas das transformações que a cidade de São Paulo sofreu na época, o trabalho enfoca o bairro do Brás, sua formação histórica, geográfica, seus habitantes, infra-estrutura, moradia e indústria. Nesta tarefa, busca-se cotejar, de uma forma geral, os aspectos vivenciados na cidade de São Paulo e os aspectos vivenciados no bairro do Brás. Especialmente na chegada dos imigrantes e as influências decorrentes no meio urbano, cultural e social. Os aspectos da infra-estrutura, os marcos urbanos, os edifícios históricos, a ferrovia e suas porteiras são analisados, bem como as características da habitação e da indústria neste bairro.

Nas Considerações finais, à guisa de conclusão do trabalho, pretende-se apresentar de forma sintética a apreensão da dinâmica do encadeamento dos fatores estudados que iluminaram o evoluir de São Paulo de vila à metrópole no período estudado.

CAPÍTULO 1

1.1 O CAFÉ

Plantado pela primeira vez no Brasil em 1727, o café disseminou-se por todo o país durante o século XVIII. Seu valor comercial era pequeno e o consumo restringia-se à região produtora, ou mesmo à própria fazenda para consumo familiar.

No começo do século XIX, entretanto, esta situação se modifica. Embora o mercado das exportações agrícolas tradicionais do Brasil (açúcar, algodão, fumo) estivesse por várias razões se retraindo, a procura mundial, particularmente norte-americana, pelo café brasileiro começava a se impor.

O vulto assumido pela cultura do café no centro-sul, em meados do século XIX, transferiu rapidamente para essa região o centro de gravidade econômica e política do País, que se conservava até então localizado nas províncias do Nordeste, graças às lavouras mais antigas, do algodão, do fumo e especialmente da cana-de-açúcar. (PRADO, apud REIS FILHO, 2002, p.146). As condições se mostravam favoráveis sob todos os aspectos para a produção cafeeira. Alcançando maiores rendimentos por hectare e contando com um mercado consumidor praticamente ilimitado, a nova cultura garantiu ao mesmo tempo a contínua expansão das áreas cultivadas – com o quadro tradicional de latifúndio e monocultura – e a maior densidade de riqueza e população até então atingidos no Brasil. São exatamente esses recursos e seu grau de concentração que irão possibilitar e favorecer as grandes transformações operadas nos outros setores de produção e da vida nacional, como a implantação de ferrovias e a seguir o surgimento de uma industrialização voltada para o mercado interno. (REIS FILHO, op. cit., p.146.).

A primeira zona a ser favorecida pela produção intensiva do café foi o vale do Paraíba. O clima, o solo rico e inexplorado, a ausência de uma configuração tradicional de vida determinada por uma forma anterior de monocultura, tudo contribuiu para este fim. Assim também o fizeram a unidade geográfica da região e seus escoadouros marítimos naturais: Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Parati, Ubatuba, Caraguatatuba e São Sebastião.

Antes da estrada de ferro, toda a região do Paraíba era economicamente tributária do Estado do Rio de Janeiro, tanto por terra quanto por intermédio de seus portos marítimos, portanto, a capital paulista foi pouco afetada pelo surto inicial do café, exceto quanto à passagem de carregamentos vindos de uma ou outra localidade ao norte, como Campinas e Limeira, a caminho de Santos.

O sítio da cidade de São Paulo localiza-se numa zona estéril que bloqueou o avanço do café, quando este atingiu a extremidade ocidental do vale do Paraíba. Entretanto, o norte e o oeste do Estado de São Paulo eram dotados de solos propícios à expansão da cultura cafeeira.

Devido ao rápido e constante incremento de plantações de café após a Independência, era inevitável que o café se desenvolvesse para a zona noroeste de São Paulo, especialmente porque sua região não era montanhosa. Suas planícies amplas, graciosamente onduladas, reteriam mais tempo as riquezas do solo e facilitariam a rápida abertura de uma rede densa de estradas de ferro e de rodagem. Além disso, o solo apresentava grandes faixas de terra roxa, produto de decomposição de rochas basálticas, de origem vulcânica, extremamente favorável à plantação de café.

A cidade de São Paulo ganha nova significação e importância neste novo contexto na medida em que um vasto interior agrícola tornava-se tributário da capital da Província e do porto de Santos.

Foi em meados do século que os relatórios presidenciais começaram a tratar do café. Em 1848 as novas plantações estavam atingindo “proporções colossais”. E em 1855 afirmava-se que o café estava tendendo a deslocar todas as outras culturas; que o plantio de chá não dava lucros; que o açúcar, dado os elevados custos de beneficiamento e transporte, encontrava mercados principalmente locais. (MORSE, 1970, p.157-165).

Em 1850, havia queixas da escassez e dos altos preços dos gêneros de primeira necessidade e divergiam as opiniões em relação à expansão da área cultivada de café.

A natureza explorativa da plantação do café, onde não se permite a plantação de outro gênero alimentício concomitantemente, facilitada pelas exigências bióticas da própria planta que exaure o solo de nutrientes, foi delineada por um paulista no Senado federal (1858):

“A conversão das fazendas de açúcar em fazendas de café tem ocorrido também ali em São Paulo para o encarecimento dos gêneros alimentícios... Quando o lavrador planta cana, pode também plantar e planta feijão, e alguns até plantam milho em distâncias maiores para não ofender a cana; e tudo vem excelentemente pelo preparo da terra para a cana; e a limpa aproveita tudo: isso acontecia no município de Campinas, cujas terras são muito férteis, quando seu cultivo era a cana, e em outros municípios que abasteciam a Capital e outros pontos de gêneros alimentícios. Entretanto, todo esse Município de Campinas, e outros, estão hoje cobertos de café, o qual não permite ao mesmo tempo a cultura de gêneros alimentícios, salvo no começo, quando novo; mas quando crescido, nada mais se pode plantar, e mesmo a terra fica improdutiva para os gêneros alimentícios, talvez para sempre, salvo depois de um pousio de imensos anos.” (HOLANDA, p. 259-260, apud MORSE, op. cit., p.164).

Handelmann (1931 apud MORSE, op.cit., p.160), em 1859, afirmava que o café era uma “planta democrática”, que conduzia à subdivisão das terras e ao bem-estar de muitos; ao passo que o açúcar, com a sua necessidade de grandes investimentos de capital em terras, mão-de-obra e instalações, era essencialmente “aristocrático”. Cassiano Ricardo, 80 anos depois, asseverou que o café “democratiza pela sua necessidade de trabalho livre e que o grupo privilegiado que emerge forma uma classe aberta e não fechada.”

A monocultura, com os seus processos mecanizados de venda e o parasitismo de seus intermediários, engrandeceu São Paulo e Santos, financiado pelas cidades do interior.

Segundo Dean (1990 apud AMADIO, 2004, p.31):

“o comércio do café não gerou apenas a procura da produção industrial: custeou também grande parte das despesas gerais, econômicas e sociais, necessárias a tornar proveitosa a manufatura nacional. A

construção de estradas de ferro proveio, toda ela, da expansão do café. As linhas foram construídas pelos próprios plantadores com os seus lucros ou por estrangeiros seduzidos pela perspectiva do frete do café. Importantíssimo para os primórdios da indústria, mercê da necessidade de matérias primas importadas, como a juta e o trigo, o porto de Santos foi igualmente um empreendimento do café”.

Mas, pelos meados do século, com a baixa capacidade das terras circunjacentes e com as novas perspectivas de exploração capitalista do oeste do estado, a cidade se associava a um interior muito mais extenso. Tal associação seria ainda simbiótica. A cidade imprimia sua marca na estrutura do domínio do café e suas fortunas estavam sujeitas, por sua vez, às brutais vicissitudes de uma monocultura. Mas a nova relação entre a cidade e o campo já não seria aquela relação direta, visual, folclórica que um visitante de 1820 podia ter percebido. As abstrações e as complexidades de que agora se impregnava, impediam que tal relação fosse capaz, no sentido em que fora outrora, de corrigir-se espontaneamente e sem planos. Tinham naturalmente de ser impostas à cidade as suas novas possibilidades de conhecer-se e regular-se racionalmente. (MORSE, op. cit., p.164-5).

Afonso d’E. Taunay (1945 apud MORSE, op. cit., p.191) afirma, ainda em 1860, “é axiomático que plantar café além Rio Claro, a cerca de quarenta léguas de Santos, constitui verdadeiro absurdo. O frete tudo consome, por melhor que seja a produção”.

Nenhum produto de atividade econômica desenvolvida no país pôs tanto à prova a eficiência do meio de transporte como o café. A mineração fez bom uso das tropas de mulas considerando a especialidade da carga: relações entre volume e valor da mercadoria exportada. A cana de açúcar encontrou problemas em São Paulo, mas não no Nordeste, por exemplo, onde se podia alcançar os portos de exportação com relativa facilidade. O relevo era grande obstáculo para os transportes na região sudeste, premiada com a Serra do Mar. (BEM, 1998, p.18).

As ferrovias constituíram-se, então, como a possibilidade de superação das dificuldades de conexão e de transporte entre as novas regiões

produtoras de café e os serviços administrativos da capital e o embarque no porto exportador. Com as estradas de ferro e o braço trabalhador assegurado, tornava-se mais claro o caráter explorativo e urbano-capitalista do surto do café.

População e café seguem lado a lado. Os mapas a seguir, indicam que no período de 1875 a 1940, as ferrovias buscaram exatamente as regiões de maior produção de café e população. Os mapas foram refeitos a partir dos mapas que SAES (1981, p.46-51) construiu com base na divisão em zonas de São Paulo proposta por CAMARGO (José Francisco de. *Crescimento da População do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos: ensaio sobre as relações entre demografia e a economia*. São Paulo, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1952.) e os comparou com os dados de desenvolvimento do café, população e ferrovias.

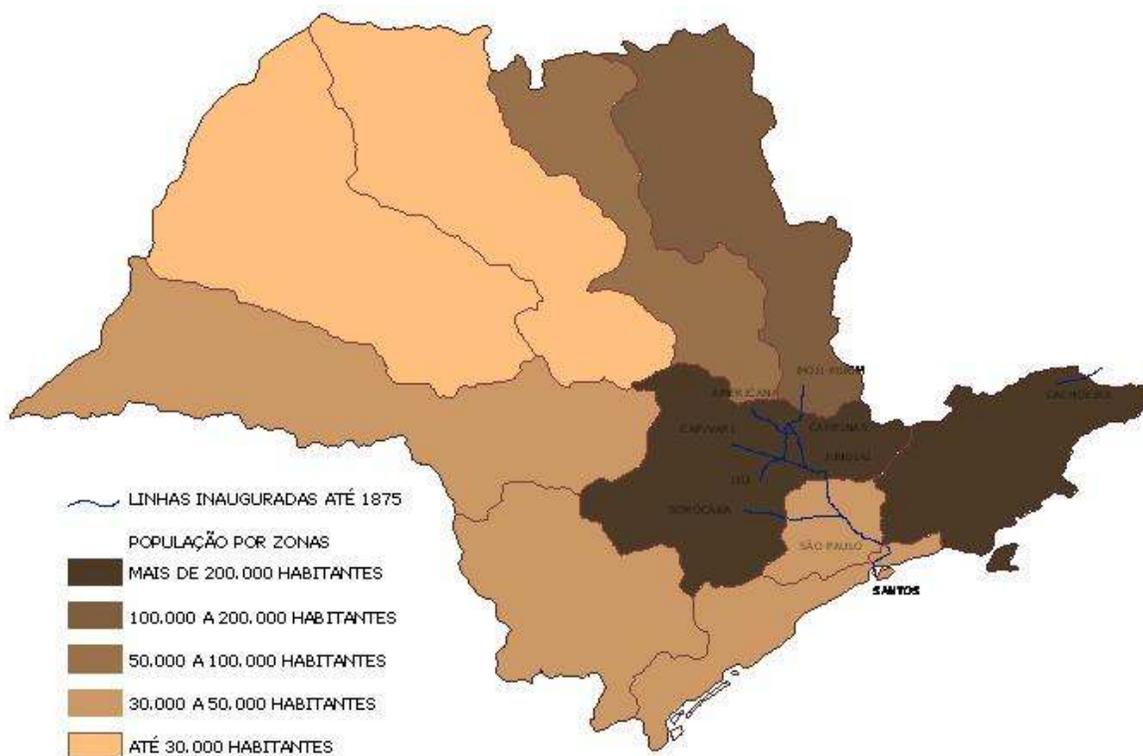


Figura 6 Mapa - População e estradas de ferro em São Paulo, 1874
Fonte: SAES (op. cit., p46-51).

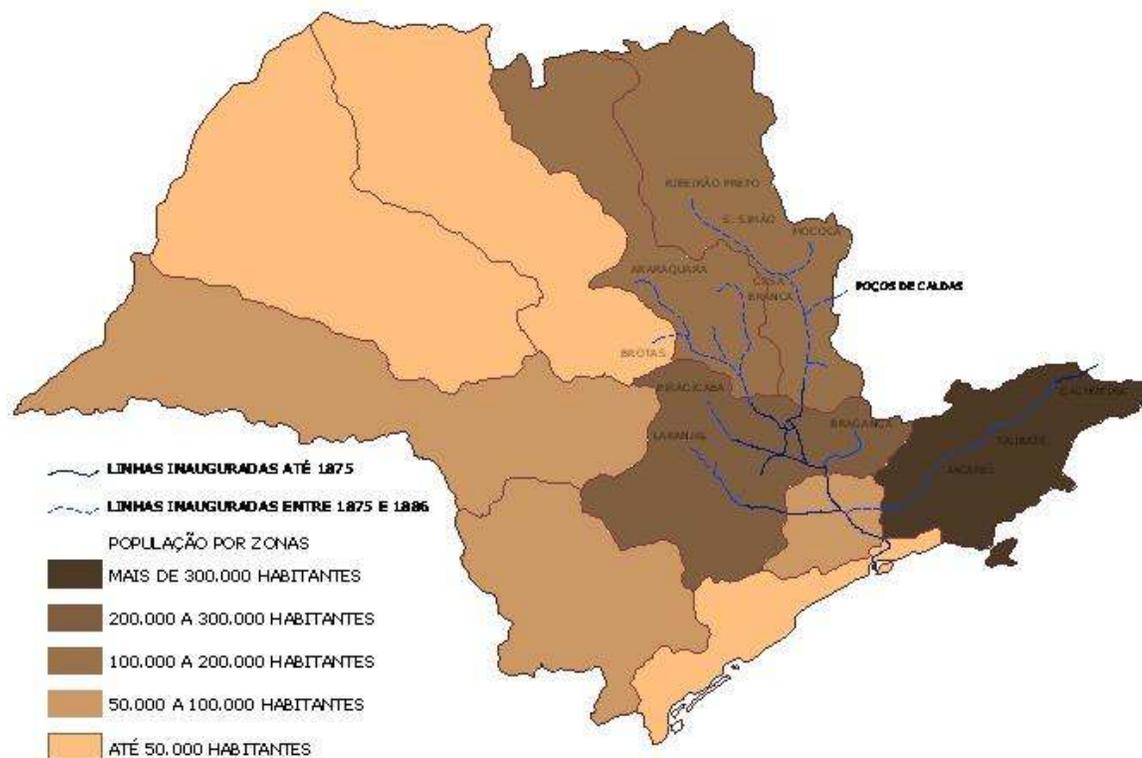


Figura 7 Mapa - População e estradas de ferro em São Paulo, 1886
 Fonte: SAES (op. cit., p46-51).

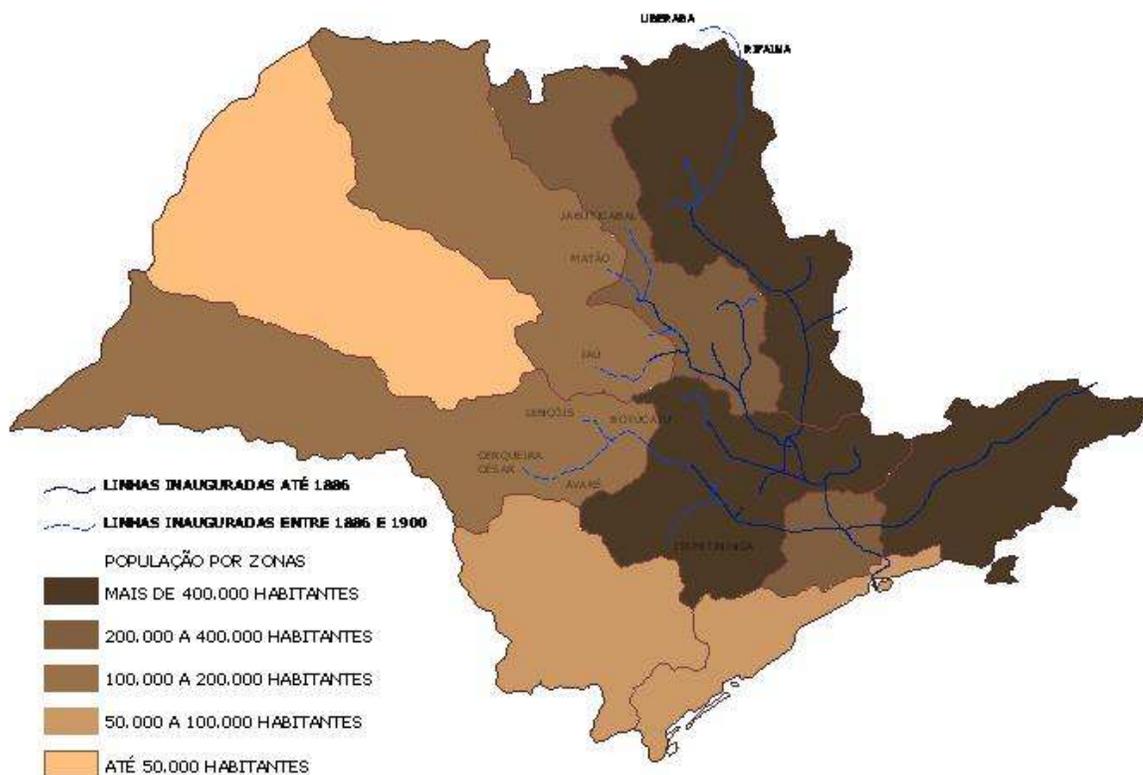


Figura 8 Mapa - População e estradas de ferro em São Paulo, 1900
 Fonte: SAES (op. cit., p46-51).

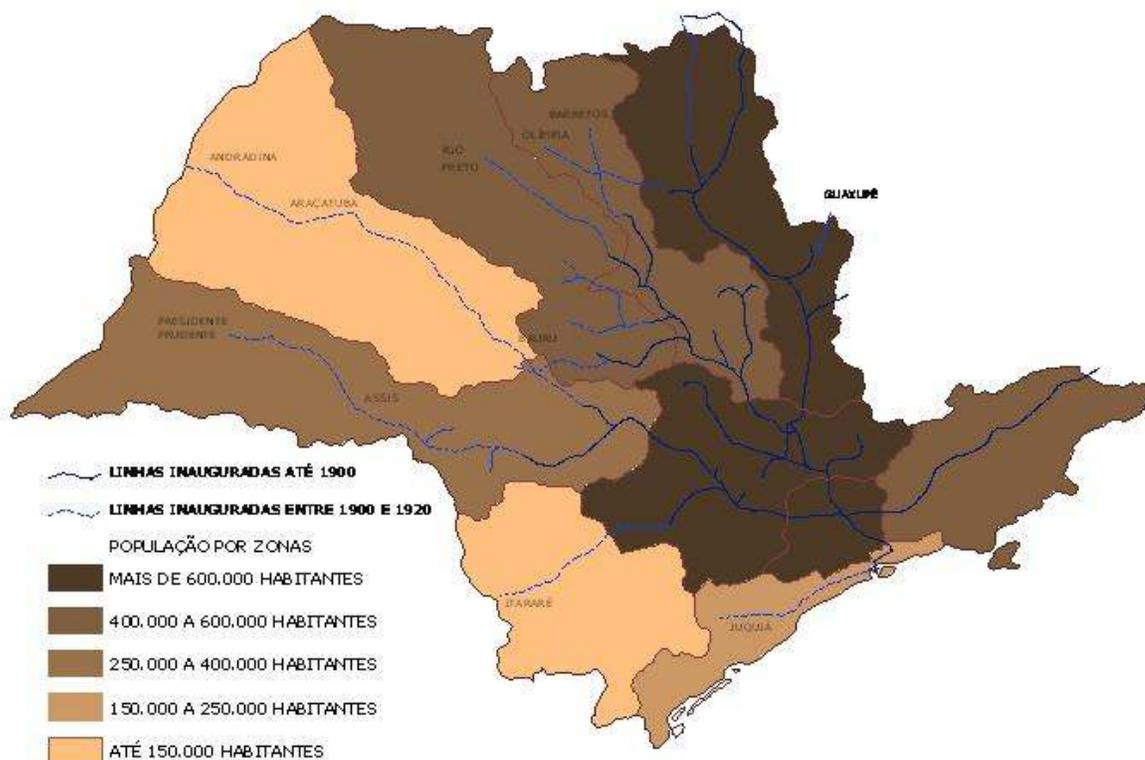


Figura 9 Mapa - População e estradas de ferro em São Paulo, 1920
 Fonte: SAES (op. cit., p46-51).

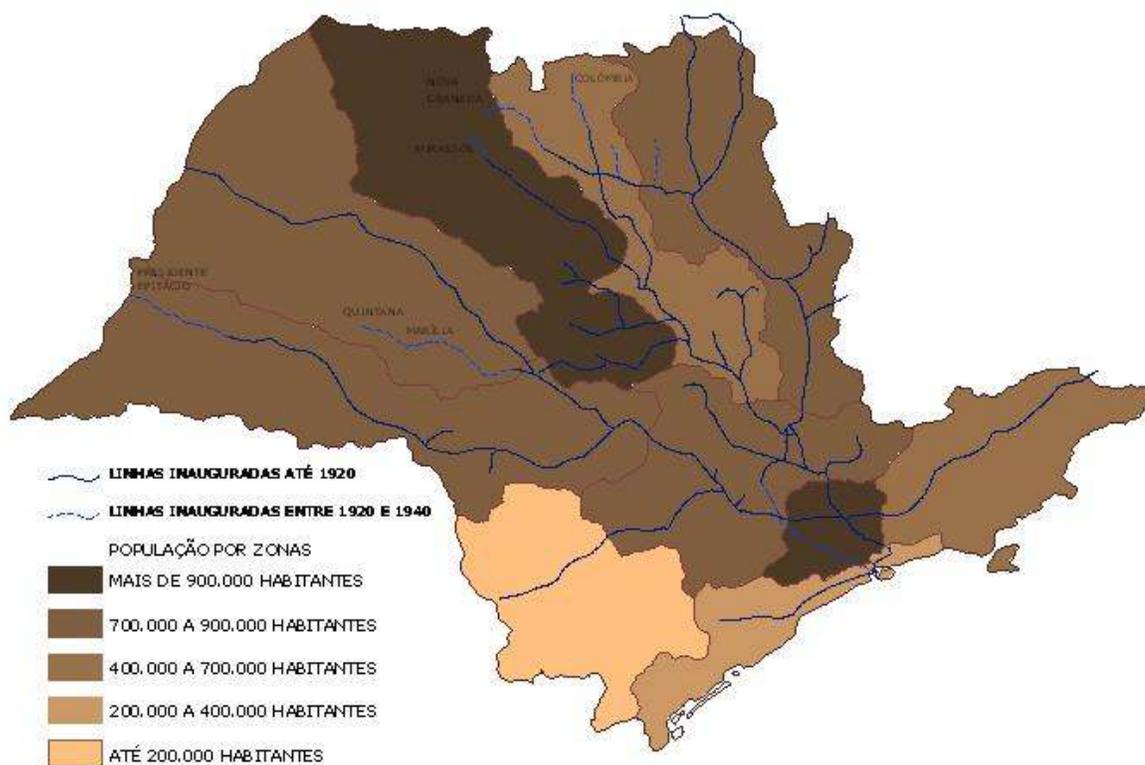


Figura 10 Mapa - População e estradas de ferro em São Paulo, 1940
 Fonte: SAES (op. cit., p46-51).

Assim se descreveu o meio de operação dos fazendeiros, que depois de empobrecer a região do Paraíba se transferiu para a zona noroeste:

“A cultura extrativa da terra, que o lavrador se viu obrigado a praticar, não pode ser chamada de agricultura. Ela despovoou os campos e fez deles desertos. Não traz bem-estar nem oferece segurança de estabilidade... Isto mostra que o Brasil tem exportado o seu próprio patrimônio, o seu capital, a sua riqueza representada pela fertilidade da terra, em benefício de pequeno número de intermediários. Explica-se assim a pobreza da nossa população rural e a prosperidade das cidades, habitação e centro daqueles”. (CARVALHO, 1943 apud MORSE, op.cit, p.231).

Não surgiu, entretanto, uma dicotomia entre uma burguesia da cidade e um patriarcado rural, tal como aconteceu nos tempos coloniais entre os negociantes portugueses e os barões do açúcar no Norte do Brasil. Pois, com as estradas de ferro, os fazendeiros do café, acostumados a morar nas suas propriedades ou nas cidades pequenas das redondezas, podiam agora gozar de uma vida mais confortável e mais animada na Capital, sem romper o estreito contato com suas fazendas. Como moradores da cidade possuidores de riqueza, prestígio social e instrução de nível superior, muitos deles ingressaram em atividades econômicas urbanas – como diretores de estradas de ferro, pioneiros da indústria, banqueiros, etc. – ou em profissões com que estavam familiarizados desde os tempos de estudantes, tais como as lides forenses, a política ou jornalismo. (JUNIUS, 1882 apud MORSE, op. cit., p.233).

Um dos mais frisantes exemplos desta duplicidade de interesse encontra-se nos famosos irmãos Prado, Antônio (1840-1929) e Martinico (1843-1906). Essa geração, também de Rui Barbosa e Joaquim Nabuco, dominou a vida pública até aproximadamente a Primeira Grande Guerra.

O gradual desaparecimento desses líderes, com a passagem dos anos e as crises ruinosas do café depois de 1902, deixaram a aristocracia rural-urbana reduzida, por volta de 1920, a farrapos do antigo prestígio social. Um outro quadro de líderes, muitas vezes de origem estrangeira, surgiria – sem tradições, oportunista gerado pela cidade. A industrialização da cidade, iniciada uma década ou duas antes do fim do Império, fez da cidade o berço ideal para tal elite e impeliu São Paulo para um papel de importância política e econômica decisiva dentro da nação.



Figura 11 Uma locomotiva cruzando o Viaduto “Grotta Funda” na linha da Serra Velha. O vagão mostra as iniciais da “S.P.R.” (São Paulo Railway). Provavelmente esta foto foi feita durante os anos 40. Foto da coleção de Carlos Roberto Brandão, de Osasco SP. Disponível em: <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/spr_serravelha.html>. Acesso em: mar. 2007.

1.2 A FERROVIA

A invenção das máquinas a vapor abriu caminho para o pleno desenvolvimento das ferrovias. O início efetivo do transporte ferroviário é apontado como sendo em 1830, com a inauguração da linha entre Liverpool e Manchester, percorrida pela locomotiva a vapor Rocket, concebida por George Stephenson. Nesse mesmo ano foi aberta, nos Estados Unidos, a linha Baltimore-Ohaio. (MEEKS, 1964 apud KÜHL, 1998, p.58). Seguiram-se exemplos na França (1832), Bélgica e Alemanha (1835), Canadá (1836), Áustria (1837), Holanda e Itália (1839), chegando também às colônias menos desenvolvidas: Rússia (1837), Índia (1839), Egito, Austrália e Brasil (1854). (CONTI & LAMERA, 1985 apud BEM, op. cit., p.14-15).

Três décadas depois, a Inglaterra possuía uma rede de 15.762 quilômetros, a França de 9.000 quilômetros e a Bélgica de 1.713 quilômetros. No

período entre 1860 e 1886 houve um crescimento sensível da quilometragem de ferrovias nos vários países. Nos Estados Unidos, um incremento efetivo para a sua construção e expansão somente se verificaria a partir de 1835 e, em 25 anos, a rede chegou aos 17.599 quilômetros.

Do ponto de vista cultural, a ferrovia anunciava as transformações engendradas pela Revolução Industrial:

...nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. As ferrovias mal tinham provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para a sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada [...] Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; a revelação fez-se ainda mais surpreendente pela incomparável maturidade técnica mesmo das primeiras ferrovias [...] A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo. Era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (HOBSBAWM, 2005, p.73).

Do ponto de vista do desenvolvimento industrial e econômico a expansão da ferrovia causou um profundo impacto:

Nas primeiras duas décadas das ferrovias (1830-50), a produção de ferro na Grã-Bretanha subiu de 680 mil para 2.250.000 toneladas, isto é, triplicou. A produção de carvão, entre 1830 e 1850, também triplicou de 15 milhões de toneladas para 49 milhões. Este enorme crescimento deveu-se prioritariamente à ferrovia, pois em média cada linha exigia 300 toneladas de ferro só para os trilhos. Os avanços industriais, que pela primeira vez tornaram possível a produção em massa de aço, decorreriam naturalmente nas décadas seguintes. (HOBSBAWM, op.cit., p.73)

As estradas de ferro mal haviam sido disseminadas na Europa e nos Estados Unidos e o Brasil já começava as tentativas de estabelecimento de diretrizes para a implantação das ferrovias. O embrião desse movimento foi a chamada Lei Feijó, sancionada pelo Regente do Império, em 31 de outubro de 1835, com o intuito de ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

A primeira fase da expansão ferroviária no país foi caracterizada pela presença de profissionais estrangeiros, geralmente ingleses, responsáveis pela elaboração de projetos. A execução das obras esteve, normalmente, a cargo de engenheiros brasileiros. Porém, no último quartel do século XIX, os brasileiros passariam gradativamente a assumir também o projeto. (KÜHL, op. cit., p.130).

Enquanto se executavam os planos da D. Pedro II, é inaugurado em São Paulo a São Paulo Railway Company que buscava a ligação Santos-São Paulo-Jundiaí. A companhia foi formada em Londres em 1860. Tem suas origens no decreto nº 1759 (12-09-1855), onde se definiram os nomes do Marquês de Monte Alegre, Conselheiro José Antônio Pimenta Bueno, depois Marquês de São Vicente, e do Barão de Mauá para a organização da companhia.

Superando muitos obstáculos, os técnicos britânicos venceram os 793 metros de extensão da Serra, por meio de uma série de planos inclinados, com um declive de 10%, e locomotivas estacionárias para fazer descer e subir os trens por meios de cabos. Em 16 de fevereiro de 1867, os 139 km da linha de Santos a Jundiaí foram abertos ao tráfego. (PINTO, 1903, p.24-35, apud MORSE, op.cit., p.206). A São Paulo Railway Company, conhecida como a Inglesa e depois denominada Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, constituiu o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo. (Ver ilustração 1)

Por um breve período de tempo, porém, o êxito da estrada de ferro foi posto em perigo pelas reduzidas taxas dos tropeiros competidores. Estes foram beneficiados pela construção, na década de 1860, de uma estrada nova e melhor através da serra, construída ostensivamente com o propósito de baixar os fretes da estrada de ferro. Além disso, os tropeiros, como o moderno caminhão, faziam o serviço de porta em porta, enquanto o transporte por trem envolvia baldeações e tendia, devido à centralização de suas facilidades e às suas rotas fixas, mais a determinar do que a servir o comportamento econômico do homem. (MORSE, op.cit., p.206).

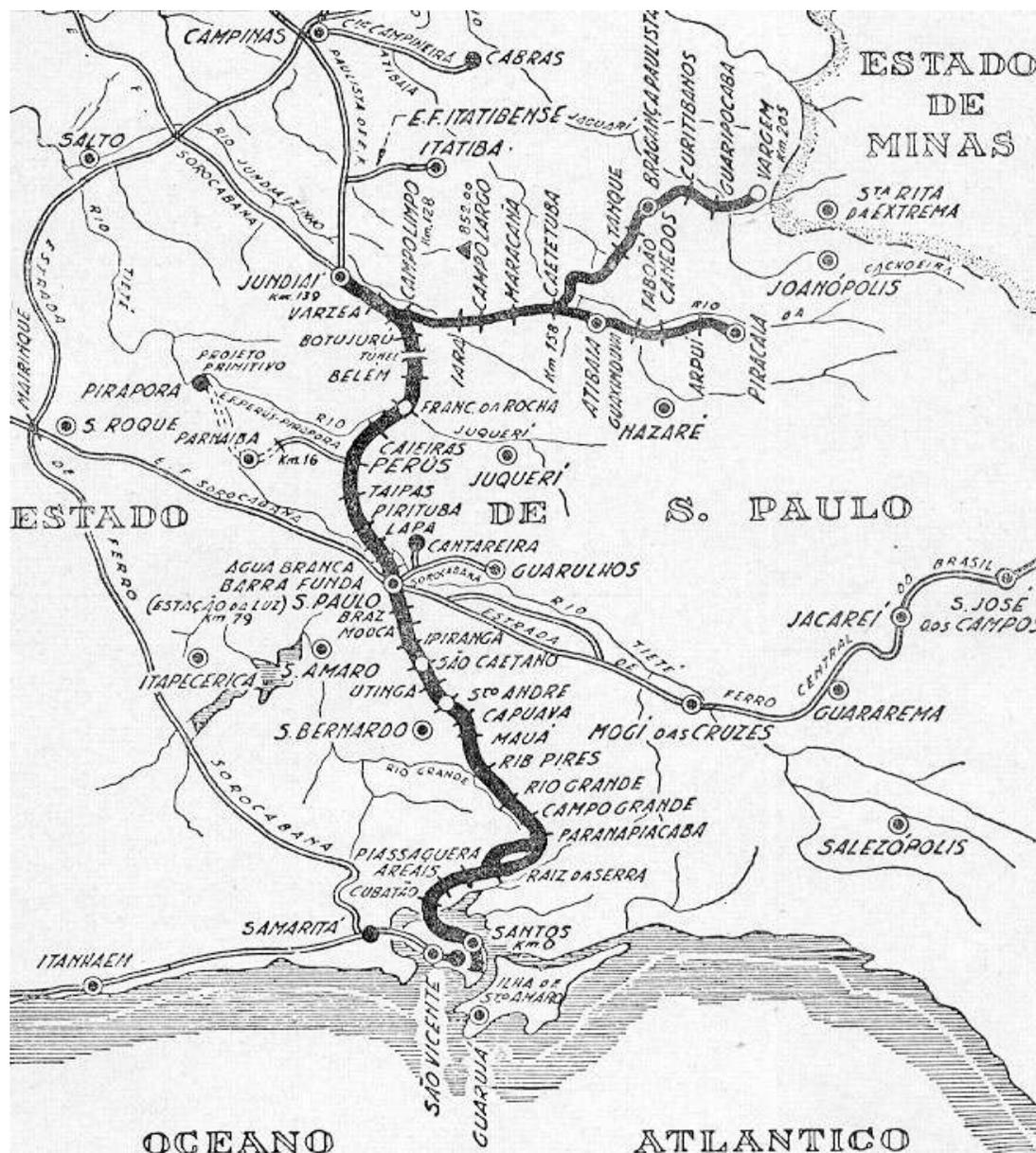


Figura 12 Linha da São Paulo Railway Company Ltda. (Santos – Jundiaí) Disponível em: <www.efbrasil.eng.br>. Acesso em: nov. 2006.

Quando a capital ainda não possuía quer uma ligação por estrada de ferro com o porto de Santos, quer uma rede ferroviária que atingisse a nova zona cafeeira, a oeste, o embarque do café era lento, custoso e difícil, uma vez que, como tinha acontecido até então com o açúcar, a tração animal era necessária. Observou em 1868 que:

“O número de velhas carroças ou carros com duas rodas inteiriças de madeira (na cidade de São Paulo) puxados por “juntas” de bois de acôrdo com o peso a ser transportado, e a constante passagem dos mesmos e de burros e cavalos... indicam a natureza dos meios de

transportes que existiam antes da abertura da estrada de ferro... (Eles) se agrupam junto a lojas ou armazéns nas ruas em que se realizam seus negócios, descarregam as mercadorias e uma certa porção de animais é carregada de novo e levada aos seus respectivos destinos". (HADFIELD apud MORSE, op.cit., p.191).

Na época da implantação das linhas de trem, nem todos se colocaram a favor, existiam fazendeiros resistentes a esta novidade moderna, Benévolo (1953 apud MARTINS, 1995, p.18) aponta os limites dos efeitos modernizadores das ferrovias no sistema de trabalho em geral, pois,

"a escravatura de uma fazenda servida por uma estação de via férrea inaugurada passava a valer muito mais que anteriormente, além do que, muitos senhores eram refratários ao progresso. Os trens matavam o gado e os negros fugiam com maior facilidade para a cidade, para o mundo largo. Mas eram ingratos os fazendeiros, pois até mesmo sob o ponto de vista social os trilhos foram seus protetores, prolongando a vida do regime servil, por que lhes deram maiores meios de resistência econômica e maiores elementos de prestígio político".

Implantadas as primeiras ferrovias em solo nacional, proliferaram aquelas localizadas no território de São Paulo, movidas pela intensa produção de café.

Cabe aqui um parêntesis para algumas considerações sobre a afirmação acima. A implantação do sistema ferroviário neste Estado, no período entre 1860 e 1910, tem sido frequentemente descrita como uma conseqüência do desenvolvimento da cultura do café. Mas, segundo Reis Filho (1998, p.13), é pertinente também observar os seguintes fatos:

- No momento em que se define a implantação da primeira ferrovia, a Santos-Jundiaí (São Paulo Railway), a economia da região que iria ser servida por tal empreendimento estava voltada ainda, em grande parte, para a produção de açúcar. O café começava a despontar como um setor empresarial autônomo.
- A região atingida pela ferrovia, no interior da província, caracterizava-se por terras planas e extraordinariamente férteis, que nesta época ainda eram recobertas por matas.

Levando-se em conta estas observações, o grande empreendimento empresarial, a partir desta época, não era a cultura de café em si, mas a apropriação dessas terras, que iriam permitir uma produção intensa resultando em lucro muito alto em relação ao padrão brasileiro.

A história política do estado, a partir deste momento, foi em boa parte caracterizada por lutas entre grupos para se apropriarem das terras devolutas do interior, para equipá-las e vendê-las parceladamente para os cultivadores de cana-de-açúcar ou de café. Este fato explicaria o apoio político para a implantação de ferrovias e mais tarde de rodovias, em regiões que ainda eram improdutivas. A implantação da infra-estrutura de transportes antecedeu à cultura do café, portanto, foi implantada antes de ter o que transportar.

Ainda segundo esse autor (op.cit., p.15):

Existiam empresários que aplicavam seus recursos e que apoiavam politicamente essas concessões e esses empreendimentos. Mas não estariam interessados diretamente no transporte de um café, que não estava sendo produzido e que não lhes pertencia. Não podemos explicar a ação política a partir de agentes sociais que não existiam. Os grandes empreendimentos eram a apropriação das terras e a sua viabilização econômica para a revenda e, simultaneamente, a implantação de um sistema urbano de serviços. Eram também a venda dessas terras urbanas com benefícios significativos e todas as operações empresariais, ligadas à transformação dessas terras florestadas improdutivas, em terras cultiváveis produtivas. Eram o desmatamento, a construção do sistema de transportes, a comercialização da produção no litoral, a construção das cidades com todos os seus equipamentos urbanos e o financiamento da produção"...”Ao cabo, tivemos um território organizado, que a partir de 1929, com a crise do café, estava apto para desenvolver outras atividades econômicas, ficando o café marginalizado, o que mostra que o grande potencial era do sistema e não do produto.

Retomando a cronologia de implantação da rede ferroviária no Estado de São Paulo, tem-se que, por iniciativa do presidente Saldanha Marinho (1867-1868), a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Paulista foi fundada. Ela faria o prolongamento dos trilhos a partir da Inglesa alcançando solos mais produtivos penetrando o interior até Campinas, cidade considerada ‘capital agrícola’ que despontava como importante centro urbano e cultural. Com extensão prevista de 48 km e bitola de 1,60m, funcionando em regime de tráfego mútuo com a Inglesa, as obras foram iniciadas em março de 1870 e terminadas em agosto de 1872.

Fazendeiros da região de Limeira, Rio Claro e do vale do rio Mogi-Guaçu, incorporadores da Paulista, impulsionaram a extensão dos trilhos além Campinas, fazendo coincidir o início do funcionamento do novo trecho com o início da expansão da rede ferroviária paulista.

O estímulo à criação de uma companhia que fizesse a ligação Campinas-Rio Claro, passando por Limeira, fez surgir a Companhia do Oeste em 1870, porém a Companhia Paulista acabou por ser responsável por esta extensão, completando sua malha de bitola larga, com 279 km de extensão, ao completar a construção do Ramal de Santa Veridiana no ano de 1892.

Entre 1870 e 1872 foram organizadas, também por fazendeiros do café, outras cinco empresas para a construção de ferrovias no Estado, todas usufruindo os privilégios concedidos pelo governo. Foram elas: a Companhia Ituana de Estradas de Ferro, a Companhia Sorocabana, a Companhia Mogiana, a Companhia de São Paulo ao Rio de Janeiro e a Companhia de Estrada de Ferro de Resende a Areias.

A Companhia Ituana de Estradas de Ferro, pretendendo a ligação entre Itu e Jundiaí, organizou-se no período entre a fundação e a inauguração do trecho inicial da Paulista, Jundiaí-Campinas, tendo por incorporadores ricos cafeicultores de Itu.

Do mesmo modo que a Ituana, surgiu a Companhia Sorocabana a partir de movimentação de fazendeiros de Sorocaba e redondezas. A linha férrea partiria de Itu fazendo conexão com a Ituana, indo até Sorocaba, porém optou-se por uma ligação direta e mais rápida com a Capital. Estudos do percurso concluíram pelo traçado São Paulo-São João do Ipanema (1871), passando por São Roque e Sorocaba. Inicialmente a estrada visava o comércio do açúcar e do algodão, mas logo retomou as atividades do café, expandindo-se mais tarde pelo caminho das tropas para o sul do país.

Em 1892 a Ituana e Sorocabana se uniram, dando origem à Estrada de Ferro União Sorocabana e Ituana, que apresentou pela primeira vez numa companhia o caráter desbravador, buscando penetrar os sertões pouco povoados.

No início da década de 1920 estava quase completo o sistema ferroviário paulista. A Estrada de Ferro Sorocabana contava com 2.074 km de trilhos assentados. Foi ela a responsável pela quebra de monopólio da Inglesa na ligação Santos-Capital, implantando o ramal Mairinque-Santos com a mesma bitola das estradas do interior.

A União Sorocabana e Ituana foi adquirida pelo governo estadual de São Paulo em 1902 e em 1905 foi arrendada pela Sorocabana Railway Company. Denominou-se Estrada de Ferro Sorocabana de 1919 a 1971.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi fundada em 1872, e incorporada, também, por fazendeiros. Serviria uma das regiões mais ricas de São Paulo, até então. Atingindo as divisas de Minas Gerais e penetrando em território mineiro, onde se articulou com outras ferrovias. Teria o papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas e do chamado Triângulo Mineiro. (MATOS, 1974 apud BEM, op.cit., p.34).

“...aos poucos, a rede ferroviária paulista vai se constituindo num intrincado emaranhado de linhas, construídas de acordo com as necessidades imediatas.... Dos doze ramais da Mogiana, alguns não chegam a ter vinte quilômetros, enquanto que o mais extenso não chega a cem. A grande maioria fica na base de quarenta ou cinquenta quilômetros. Verdadeiras estradas ‘cata-café’ que iam, no seu imediatismo, servir aos interesses das fazendas de uma região que, na época, já se encontrava na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo.” (Ibid. apud, BEM, op.cit., p.36)

Em 1872 foi organizada a Companhia São Paulo e Rio de Janeiro, ficando responsável pelo assentamento da linha férrea que, a partir da capital paulista e passando por Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Lorena, atingiria o povoado de Cachoeira (PINTO, 1977 apud, BEM, op.cit., p.38). A estrada chegou a Cachoeira em 1877, possuindo bitola estreita de 1,0m, o que gerou dificuldade de se conectar com as outras ferrovias. Completou um total de 231 km de extensão.

A estrada de Ferro São Paulo - Rio de Janeiro ficou conhecida como Estrada do Norte de São Paulo. Incorporada à antiga D. Pedro II, foi denominada Ramal de São Paulo da Estrada de Ferro Central do Brasil. As outras

Companhias criadas no período tiveram menor expressão. A ferrovia paulista prossegue no avanço pelas terras do oeste do estado, transformando-o substancialmente com a penetração das estradas da Noroeste, Sorocabana, Araraquarense e Paulista.

Na fase seguinte, nos anos da década de 1880, a rede ferroviária da Província apresentou seu maior índice de expansão, praticamente dobrando. Aumentavam, ao mesmo tempo, as zonas de cultivo de café, iniciando-se o povoamento do oeste paulista, que contou com a migração de muitas famílias advindas de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Houve ainda um aumento significativo da imigração européia, que se iniciara nos anos 50. No início do século passado, a rede paulista de ferrovias contava com 3.373 km, e as principais companhias, destacando-se a Paulista e a Mogiana, continuaram sua expansão.

Em 1902 houve ainda a fundação da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, que obteve a concessão da linha que, partindo de Bauru, cumpriria a missão pioneira de se dirigir ao Mato Grosso. Passou por muitas dificuldades, havendo muitas mortes de operários pela insalubridade da região e também por ataques de índios. Em fevereiro de 1907 era inaugurado o primeiro trecho até Miguel Calmon (atual Avanhandava), chegando em novembro de 1910 na primeira estação em terras do atual Mato Grosso do Sul. (KÜHL, op. cit., p.134)

Oito anos depois de completada a linha Santos-Jundiaí, já estavam em funcionamento as cinco principais ferrovias que serviam ao interior. Eram elas:

- Cia. Paulista, extensão do eixo Santos-Jundiaí; aberta na direção norte-noroeste, de Jundiaí a Campinas em 1872, a Limeira e Rio Claro em 1876, a Descalvado em 1881;

- Cia. Ituana, aberta na direção oeste de Jundiaí a Itu em 1873, a Piracicaba em 1879;

- Cia. Sorocabana, aberta na direção oeste, de São Paulo a Sorocaba em 1875, a Ipanema em 1883;

- Cia. Mogiana, aberta na direção norte, de Campinas a Moji Mirim e Amparo em 1875, de Campinas à Casa Branca em 1878, à Ribeirão Preto em 1883, à Poços de Caldas em 1886, trazendo assim uma região do sul de Minas para a esfera econômica de São Paulo;

- Cia. São Paulo e Rio de Janeiro, mais tarde denominada Central do Brasil, ligando São Paulo à Capital do país, foi a última importante linha dessa rede, que tinha São Paulo como centro. Não atravessava terras virgens, mas seguia a direção leste-nordeste acompanhando o Paraíba, já em certa decadência.

Estreita é a correspondência entre essas cinco linhas e as rotas históricas das viagens e dos transportes terrestres. A rede de estradas de ferro paulista desenha-se na carta de São Paulo “como uma vasta mão espalmada”, quase com linhas independentes entre si, articulando-se efetivamente na região central do Estado, onde está a Capital. (PRADO apud SAES, op.cit., p.27).

Somando-se a essas estradas de maior influência econômica para o Estado, outras de menor percurso, verifica-se ter a rede ferroviária paulista passado de 1.852 km em 1886, para 3.468 em 1900 (incremento de 83,7%) e para 6.595 em 1920 (incremento de 90,2% em um vintênio). Se notarmos que a exportação do café do Estado de São Paulo aumentou de 50,2% de 1900 a 1920, vemos confirmar-se a relação entre expansão ferroviária e a produção de café. De 1920 a 1945 verifica-se um incremento de 15% na extensão das ferrovias paulistas, já eletrificadas em grande extensão, e de 16,3% na exportação de café. (CAMARGO, 1952 apud CALO, 1978, p.112).

A partir de 1860, as ferrovias, além de assegurarem o transporte, vão fundando cidades (aliás, fato acordado em contrato entre a Noroeste e o Governo em 1904). A tendência se acentuou no decorrer das três primeiras décadas do século passado, época em que nasceram 120 cidades e a população do Estado passou de 2 para 7 milhões de habitantes. Houve, portanto, uma explosão populacional (8% ao ano) que seguia o traçado das novas linhas, cujas terras contíguas eram loteadas ou vendidas (CALO, op.cit., p.113). Muitas cidades médias datam desse período final do século XIX e começo do século passado, e

só se desenvolveram graças à ferrovia, escoando a produção e trazendo imigrantes para trabalhar a terra. Tem-se como exemplo a fundação de São Simão e São Carlos em 1865, Cruzeiro em 1871, Bauru em 1887, Lins em 1919, Aparecida e Marília em 1928, Tupã em 1938, e vários outros centros regionais.

A própria necessidade das locomotivas a vapor fazia com que o homem se fixasse na terra, pois de 15 em 15 km localizavam-se as “chaves” ou postos de reabastecimento de lenha e água, que simultaneamente traziam ou levavam alimentos e pessoas, dando-lhes condições de sobrevivência em plena mata, que rapidamente se transformava em plantação de café. E cada milhão de cafeeiros, com a tecnologia disponível na época, fixava uma população nunca inferior a 1.500 pessoas.

O transporte de passageiros não assume um papel de importância primordial nas estradas de ferro, mostrando-se sua receita em torno de 20%. Esse fato contrasta com o caso norte-americano:

“A despeito dos sonhos iniciais do comércio inter-regional seguindo as linhas férreas, a orientação primitiva das estradas de ferro americanas, como a das inglesas, foi mais prosaica. Passageiros mais do que cargas dirigiram-se à inovação em todo o lugar em que ela foi adotada. A facilidade e o caráter decisivo desta conquista aparecem em contraste com a mais prolongada disputa por carga”. (FISHLOW, 1965 apud SAES, op.cit., p.72).

O povoamento, feito em função do café, definia o potencial de passageiros para a ferrovia: se emergisse a crise, e afetasse o setor cafeeiro, o tráfego de passageiros diminuía; se a zona estagnava, como a Mogiana, também diminuía o número de passageiros. As estradas de ferro forneciam passagens gratuitas para os imigrantes que vinham trabalhar nas fazendas de café, visto que, para as empresas ferroviárias valia a pena abrir mão das passagens se isso favorecesse o crescimento da produção de café. (SAES, op.cit., p.79).

O transporte de mercadorias, inclusive de gado, constitui a base da receita das estradas de ferro em estudo. Dadas às características da economia - voltada para exportação - o maior volume da carga é transportado das zonas produtoras do oeste paulista em busca do porto de exportação, ou seja, o porto de Santos por meio da estrada de ferro Santos-Jundiaí. No sentido inverso, o

volume transportado aparece sempre em volume bem menor. Tal fato já implica certa ineficiência das ferrovias, derivada da necessidade de tracionar vagões vazios a fim de realizar o embarque de cargas no interior.

Tal tendência se modifica quando a construção de novas linhas férreas exige o transporte de materiais (trilhos, dormentes) em grande volume. Entretanto o volume de importação se mostra bastante inferior ao de exportação e caracteriza-se pelo transporte de apenas algumas mercadorias, pelo menos nas décadas iniciais de implantação: a principal delas é o sal - classificado igualmente como o açúcar de mercadoria de importação pelas companhias - que se tornou uma das fontes mais importantes de receita, levado até o sul de Minas. Além do sal, o açúcar surge em proporções bem menores.

As exportações pelas ferrovias, nas últimas décadas do século XIX, também se caracterizam por pequena diversidade: o café predomina; o algodão aparece na Sorocabana com importância e o fumo é indicado separadamente, embora em volume reduzido. O transporte de animais, basicamente de exportação, também secundário de início, torna-se importante no início do século XX.

Porém, existiam ineficiências. Com as más estradas existentes, o transporte em animais da fazenda para a estrada de ferro era lento e dispendioso, ocorrendo nas estações outras perdas, por não amarrarem bem as sacas de café ou por não serem suficientemente vigiadas. Os cinco tamanhos diferentes de bitolas exigiam trabalhosas baldeações, ao mesmo tempo em que a variação nos fretes fazia com que nem sempre se seguisse o caminho mais curto para o mercado. Ainda mais, o movimento de cargas fazia-se em uma só direção, da fazenda ao porto de embarque. (LALIERE, 1909 apud MORSE, op.cit., p.230-231).

Não foi só facilitando a venda do café que as estradas de ferro contribuíram para o povoamento do interior. A Cia. Paulista, empresa particular, foi a mais empreendedora a este respeito. Foi a primeira a fornecer passagens gratuitas aos trabalhadores imigrantes que se destinavam às fazendas, logo depois de 1880. Estabeleceu a navegação a vapor no rio Moji-Guaçu,

incentivando a pecuária e contribuindo para o estabelecimento no Brasil dos primeiros frigoríficos. Inaugurou o serviço de navegação fluvial para o transporte de gado em Goiás, Mato Grosso e Minas para São Paulo, fazendo cortes nas tarifas a fim de facilitar o embarque de gado das invernadas para a Capital, e fornecendo vagões frigoríficos para a exportação de carne. Possibilitou empréstimos a juros baixo e material rodante barato às estradas tributárias e contribuiu mais tarde para a conservação das florestas por meio da arboricultura experimental e das plantações de eucaliptos em grande escala. (PINTO, 1916 apud MORSE, op.cit., p.230).

A ferrovia foi o elemento de infra-estrutura implantado pela economia cafeeira para ligação das áreas de produção do interior com o porto de Santos, que, ao mesmo tempo, se tornou importante organizador do espaço urbano, definindo novos usos e ocupações e atuando como indutor da ampliação da malha viária da cidade de São Paulo. A profunda mudança que a cidade sofreu da década de 1870 até os anos 30 do século XX, esteve alicerçada em dois fortes ciclos econômicos, sendo que da metrópole do café à fase da industrialização que precedeu a crise de 1929, a cidade saltou de um pouco mais de vinte mil para quase um milhão de habitantes. (AMADIO, op.cit., p.17)

Ao longo do tempo formara-se um consenso no sentido de que as ferrovias constituíam um elo central para o progresso econômico, para a segurança nacional e a integração territorial. Sendo o Brasil um país de grandes dimensões e diversidades geográficas, sem um sistema de comunicações e infraestrutura, e, carente de alternativas de transporte para dar suporte ao crescimento do país, a ferrovia revelou-se como o meio de transporte mais eficiente, capaz de resolver distâncias, transportar mercadorias, passageiros, estabelecer contatos, tornando-se elemento fundamental para o desenvolvimento da economia nacional e com influencia decisiva naquela sociedade receptiva a um mundo que se mostrava cheio de novas possibilidades.

Em todo o mundo as ferrovias foram associadas à modernidade e ao capitalismo. Em países escravistas, elas induziram a formação e consolidação dos hábitos e relações de trabalho, baseado no pagamento de salário para a mão de obra. (MARTINS, 1995, P.18).

Para melhor entender a dificuldade enfrentada pelas estradas de ferro no tocante ao seu sistema operacional inserida no contexto da época em que o país estava, Alfred Chandler (1988 apud MARTINS, op.cit., p.30) sintetizou as características que as empresas ferroviárias eram portadoras:

- “os custos de operação de estradas de ferro são bastante altos, se comparados com outros tipos de indústria, devido às despesas de manutenção da estrada propriamente dita, maquinaria e equipamentos em geral e pagamentos de operários, devido ao grande volume destes fatores de produção;
- ferrovias exigem um tipo especial de organização administrativa: foram as primeiras na gerência de grandes corporações capitalistas, dada a complexidade de decisões geradas pela extensão geográfica, variedade de equipamentos e máquinas, operações múltiplas de compra, venda e cobrança de fretes, administração de inúmeras atividades como as dos terminais, estações, armazéns, escritórios, linhas telegráficas, etc;
- a complexidade da administração também é vista na relação entre o capital e o trabalho, pois, são inúmeras as categorias de trabalhadores que operam em ferrovias que vão dos engenheiros aos carregadores, passando por inúmeros técnicos como os maquinistas e os desenhistas, o que implica numa dificuldade na elaboração de políticas salariais, agravadas quando há negociações com inúmeras associações de trabalhadores. Além do que, a multiplicidade de tarefas e serviços oferecidos pelas ferrovias necessariamente implica em um número elevado de trabalhadores, em geral na casa dos milhares;
- os imensos custos de operação acrescidos das pressões por melhorias e ampliações por parte dos usuários, notadamente os fazendeiros, que levam à busca de novos mecanismos de financiamento;
- finalmente, as especificidades das empresas ferroviárias geram um novo tipo de administrador, que além de efetivamente precisar entender de engenharia, necessita de conhecimentos amplos para a gerência dos múltiplos negócios que envolvem uma estrada de ferro”.

A intervenção do Estado brasileiro na economia se daria no próprio quadro da modernização conservadora que se desenvolvia o Brasil, e no qual as ferrovias brasileiras foram aqui instaladas, quadro que José de Souza Martins resumiu como sendo uma das mais fortes permanências, que resultaram em um forte clientelismo político:

“Quando a riqueza se modernizou ao longo do século XIX e, sobretudo, nas décadas finais daquele século (quando se introduziram as ferrovias), não se modernizou por ações e medidas que revolucionassem o relacionamento entre riqueza e o poder, como acontecera na história da burguesia dos países mais representativos do desenvolvimento capitalista. Ao contrário, na sociedade brasileira, a modernização se dá no marco da tradição, o progresso ocorre no marco da ordem. Portanto, as transformações sociais e políticas são lentas, não se baseiam em acentuadas e súbitas rupturas sociais, culturais, econômicas e institucionais. O novo surge sempre como um deslocamento do velho”. (MARTINS, 1904, p.30, apud MARTINS, op.cit., p.75).

Com a expansão da rede ferroviária, o número de paradas tornou-se cada vez maior e nos centros urbanos mais importantes começaram a surgir estações de grande porte.

As estradas de ferro foram responsáveis por um novo tipo arquitetônico: as estações de trem. Evoluíram tanto a partir de formas existentes como partiram para novos tipos de estruturas, a exemplo das coberturas de plataformas protegendo passageiros e composições. Muitas delas eram formadas por dois elementos essenciais: o edifício para passageiros e a administração, normalmente de alvenaria de pedra ou tijolos e a cobertura das plataformas, geralmente metálica. Essas construções híbridas tinham suas partes justapostas, sem haver, na maioria dos casos, uma verdadeira integração, mas seu bom funcionamento dependia da complementaridade entre elas. (KÜHL, op. cit., p.59).

As ferrovias acarretaram ainda a construção de armazéns, depósitos e oficinas de locomotivas, entre outras instalações. Essas edificações deviam responder a programas e exigências até então desconhecidos, reunindo em um conjunto de edifícios com funções bastante diversas entre si, além de ter que resolver todas as questões referentes à circulação de passageiros e mercadorias. Favoreceram também a experimentação de novas técnicas construtivas, visto que, dada a dificuldade em adaptar as linhas ferroviárias aos acidentes naturais do terreno, a exemplo de declividades acentuadas, tiveram de ser construídos numerosos viadutos, túneis e pontes.

Matos (1972 apud CALO, op.cit., p.115) sintetizou a influência da ferrovia no modo de vida e no aspecto intra-urbano das cidades da seguinte forma:

“A estação, situada quase sempre num largo (chamado muitas vezes simplesmente de ‘Largo da Estação’) atrai para as suas proximidades numerosos hotéis, quase sempre modestos, mas que preenchem a finalidade de atender de maneira prática aos usuários da ferrovia, especialmente viajantes e representantes comerciais. Com o tempo as áreas vizinhas à estação vão perdendo suas características iniciais: tornam-se apenas locais de armazéns, bares, hotéis baratos (pois as pessoas de melhor categoria preferem hotéis em áreas mais sossegadas) e muitas vezes passam a ter aspectos não muito convidativos, seja pelas condições de higiene ou pelos riscos devido a ladrões e vigaristas à espera dos incautos viajantes do interior e muitas vezes até se transformam em pontos de exibição, nem sempre muito discretos de prostitutas, passando a deteriorar-se o ambiente urbano às proximidades da estação, fazendo com que o núcleo habitacional e o comércio um pouco mais sofisticado tenham que mudar-se para novas áreas, deixando assim, que a área contígua à estação se deteriore ainda mais”...“Mas antes que tal acontecesse, a estação chegou a ser ponto

de reuniões de pessoas que tinham como divertimento predileto “esperar o trem”, não só pela curiosidade de ver os que chegavam, mas por que o trem trazia jornais da Capital. Essa função “social” da estação desapareceu completamente. Perdurou, ainda por algum tempo nas estações de água ou veraneio, mas com o passar dos anos também desapareceu porque pouca gente se utiliza das ferrovias”.

A instalação de uma simples parada de trem numa cidade, como já mencionado, contribuía para mudanças significativas no entorno de sua localização: o comércio se diversifica e o zoneamento contíguo à estação se altera; há a circulação de forasteiros e imigrantes que passam a chegar todos os dias; a produção local de mercadorias passa a ser preterida frente as que são trazidas de São Paulo; as informações culturais passam a chegar com maior frequência: são os diários, as revistas, os últimos livros lançados; surge um mercado de trabalho mais dinâmico, dada à possibilidade de locomoção rápida e fácil para outras regiões.

A estrada de ferro mudou em muitos aspectos a face das cidades, introduziu os diferentes aspectos da vida moderna, e chegou a transformar as noções de tempo, de pressa, de pontualidade, de hora certa e valor comercial do tempo. O “horário do trem” se sobrepôs à hora local, solar e relativa, dada pela igreja. As diferenças de minutos passaram a ser importantes e, nas cidades maiores, as torres das estações introduziram relógios marcando a hora exata, conceito até então injustificado. “Perder o trem” tornou-se expressão de incompetência e ridículo. (COSTA, 2001, p.123).

Também os hábitos alimentares foram modificados com a proximidade com o porto de Santos. Peixes e camarões eram levados por trem até São Paulo e de lá descarregados por negociantes ambulantes que os ofereciam nas ruas. Além disso, grande variedade de produtos importados como manteiga, vinhos, queijos, água mineral, guloseimas da Europa começaram a se tornar comuns nas mesas de casas abastadas e fazendas.

É importante ressaltar que o destino de algumas grandes cidades foi profundamente modificado pelas ferrovias: Santos elevou-se à categoria de primeiro porto brasileiro, Campinas, em função de problemas sanitários, perdeu a possibilidade de se transformar em capital do estado e São Paulo se firmou como o centro irradiador de vasto território, ganhando destaque na vida nacional.

A presença efetiva da ferrovia marcou a vida brasileira até os anos de 1930, quando a rodovia tomou-lhe a posição em função de novas mudanças político-econômicas e passou a atrair os interesses na formação de novos agrupamentos e cidades, de densidade e estrutura urbana ainda mais complexa que aquelas proporcionadas pela ferrovia.

De lá para cá, assiste-se à agonia da ferrovia, prisioneira de um sistema econômico e de transportes que lhe retirou o antigo brilho e sequer lhe empresta um justo lugar no contexto da cidade contemporânea. Fora de cena, quase sempre deixa trilhos e edifícios como barreira para o desenvolvimento urbano, e inclusive com inúmeras cidades a cerrar as portas de suas estações ferroviárias.

1.3 OS IMIGRANTES

Em seu livro “O Estrangeiro” o filósofo e sociólogo George Simmel (2005, p.265) apresenta fundamentos que contribuem para delinear alguns aspectos gerais do perfil do estrangeiro. Estes fundamentos ampliam a compreensão das relações entre aquele que chega e o espaço que o acolhe, entre aquele que chega e as pessoas da terra com as quais interage.

Para este autor, “as relações concernentes ao espaço são para os estrangeiros apenas a condição e o símbolo das relações entre os seres humanos. Contudo, paradoxalmente, o estrangeiro é um elemento do grupo, não mais diferente que os outros e, ao mesmo tempo, distinto do que consideramos como “inimigo interno”.

Este autor revela também, que:

O estrangeiro é visto e sentido, então, de um lado, como alguém absolutamente móvel. Como um sujeito que surge de vez em quando através de cada contato específico e, entretanto, singularmente, não se encontra vinculado organicamente a nada e a ninguém, nomeadamente, em relação aos estabelecidos parentais, locais e profissionais. E que se parece próximo, na medida em que a ele o outro da relação se iguala em termos de cidadania, ou em termos mais social, em função da profissão, criando laços internos entre as partes inter-relacionadas. O estrangeiro parece mais distante, por outro lado, na medida em que esta igualdade conecta apenas os dois da relação de forma abstrata e geral, não havendo assim laços de pertença. Na relação com um “estrangeiro” ou “estranho”, em um sentido positivo, porém, o que existe é um não-relacionamento. Nos contatos possíveis, ele, o estranho, é sempre considerado alguém de fora, como um não membro do grupo, portanto, as relações se dão a partir de um certo parâmetro de distanciamento objetivo, mas partindo das características essenciais de que também ele é um membro de um outro determinado grupo. Como tal, os contatos com ele são, ao mesmo tempo, estreitos e remotos, na fragmentação das relações por onde uma abstrata igualdade humana em geral se encontra. (op.cit., p.270).

Estas considerações são oportunas quando se indaga a respeito dos mecanismos que desencadearam o afluxo de população estrangeira para a cidade de São Paulo na segunda metade do século XIX e da influência destes estrangeiros na transformação do espaço urbano-rural em espaço urbano industrial que se verificou na cidade de São Paulo.

Neste sentido, tendo por pressuposto essas abordagens, o presente trabalho buscou analisar o significado da influência inglesa e italiana nas transformações ocorridas no final do século XIX na cidade de São Paulo.

1.3.1 A INFLUÊNCIA INGLESA NO BRASIL

Gilberto Freyre (1948, p.14-5) ao analisar a influência inglesa no Brasil, afirmou serem estas bem antigas no Brasil, já que Portugal há muito “gravitava na órbita britânica”, visto que são muitos os tratados entre Portugal e Inglaterra que impingiam a dominação econômica inglesa ao reino luso. Sob o governo de Cromwell, o tratado de 10 de junho de 1654 tornava mais explícitas as vantagens britânicas em Portugal e firmava as bases do que conseguiria depois Methuen, em 1703: liberdade de comércio sem salvo conduto nem licença em Portugal e em todos os seus domínios; liberdade de religião e de culto; privilégio de seus créditos quanto aos bens e mercadorias embargados de portugueses presos pela Inquisição ou pela Justiça Real; jurisdição especial nos casos de heranças jacentes e espólios, livros e contas de súditos britânicos falecidos em Portugal; isenção de embargo de navios e bens para o uso de guerra; tratamento de nação mais favorecida; jurisdição especial do juiz conservador, sem cuja ordem nenhum inglês podia ser preso ou embargado, salvo flagrante delito; direito de circulação e de propriedade privada de casas de habitação, lojas e armazéns; porte de armas ofensivas e defensivas.

O poderio inglês crescia sempre, e cada vez mais denso, sobre Portugal, que era considerado na segunda metade do século XVIII, sem exageros, como a “*vinha do inglês*”, e não tardaria recair este domínio econômico sobre o Brasil, a partir da transferência da família real portuguesa, em 1808, processada sob os conselhos e o amparo da Inglaterra.

Inicialmente, o ato de abertura dos portos brasileiros, em 1808, ao comércio das nações amigas, equivalia a abri-los de preferência aos britânicos. Começa nesse momento, a história propriamente dita das relações anglo-brasileiras.

Freyre (op.cit., p.15) afirma também que:

Os ingleses se convenceram de que encontrariam no Brasil excelente oportunidade para a expansão de sua indústria e de seu comércio; e aproveitando-se, como bons realistas, das circunstâncias favoráveis, continuaram a mesma política que vinham pondo em prática com Portugal: obter o máximo de favores, o máximo de lucros.

Segundo Oliveira (2004, p.103), no contexto econômico internacional, as atividades comerciais exercidas pela Grã-Bretanha adquiriram enorme importância no Brasil, principalmente durante o século XIX, o que resultaria, portanto, na vinda e, conseqüentemente, na formação de uma considerável colônia inglesa, com seus estabelecimentos comerciais e industriais em várias cidades portuárias, como Belém, São Luís e Fortaleza, mas principalmente, no Rio de Janeiro, no Recife e em Salvador.

Mas, com a exceção dos mecânicos, banqueiros, lojistas, negociantes, engenheiros, proprietários de fazendas e outros profissionais, que vieram para o Brasil atraídos pelos privilégios estabelecidos nos tratados comerciais, o trabalhador comum inglês não encontrou condições favoráveis para se estabelecer no país. (op.cit., p.97).

Sobretudo na primeira metade do século XIX, pode-se dizer que o Brasil foi o “*século inglês por excelência.*” A predominância inglesa não se deu apenas no comércio e no investimento de grandes capitais, mas na

introdução do gosto pela residência em casas isoladas por jardins bem tratados e longe do centro da cidade, freqüentemente em contato direto com a natureza agreste – as transformações no interior das casas, com a adoção de cômodos, novos arranjos, novos móveis e melhor higiene; o refinamento das maneiras de comer, com o uso do garfo e faca; modificações na moda, não somente quanto às cores preferidas, como também quanto às fazendas e ao tipo de vestuário: os chapéus redondos, por exemplo, em lugar dos de três bicos. Os produtos ingleses, louças e porcelanas, cristais e vidros, panelas de ferro, cutelaria e uma infinidade de outros objetos que conquistaram as casas brasileiras e nelas se instalaram como mercadorias de qualidade superior. (op.cit., p.97).

Na segunda metade do século XIX, além dos tecidos, porcelanas, relógios, tabaqueiras, luvas, bengalas e uma série de outros artigos *made in England* para consumo interno, chegava ao Brasil a maquinaria inglesa, as técnicas de mineração, a modernização bancária e comercial, fazendo-se sentir

também a popularização do futebol e do chá da tarde, e a imitação dos hábitos do “*gentleman*” e do “*sportsman*”. A maneira de viver trazida pelos ingleses contribuiu para que a burguesia residente nos subúrbios tivesse uma vida mais saudável e com maior conforto. E os anúncios de jornal foram extremamente relevantes nesse processo, pois através das numerosas propagandas de produtos e objetos de procedência inglesa foi possível perceber as transformações ocorridas nos hábitos e estilos de vida, de alimentação, de higiene e na maneira de se vestir em nosso país.

Analisando a passagem do Brasil para o período republicano, Gilberto Freyre (op.cit., p.61-72) constata uma incisiva negação da herança luso-africana – dos costumes, atitudes, cultura e tradição humanitária dos períodos colonial e imperial:

Os maus costumes portugueses de palitarem publicamente os dentes, de cuspirem ruidosamente no chão foram proscritos por uma nova elite afrancesada. Relíquias de família de prata e jacarandá eram arrematadas por estrangeiros e substituídas por aquisições européias. Os clássicos e as humanidades cederam o lugar a disciplinas práticas e técnicas. Ao invés de Ulisses e Demócrito, as crianças recebiam no batismo os nomes de Newton e Edson. “Duras palavras inglesas” introduziram-se no vocabulário: trust, funding-loan, match, goalkeeper. Falava-se das abstratas complexidades da valorização do café, porém não mais da valorização do homem brasileiro – do homem e do povo.

Freyre ainda explica que o imperialismo britânico no Brasil, tanto sob o aspecto econômico como cultural, deveria ser estudado mais pelos acontecimentos e pelas realizações da colônia inglesa, através de personagens menores, como técnicos, aventureiros, negociantes, missionários, governantes, professores e, principalmente, cônsules, do que pelos grandes homens e estadistas. Ele nos lembra que muitos ingleses participaram das nossas guerras militares e navais de independência e das nossas revoluções políticas e que não devemos esquecer o número ainda maior, daqueles que participaram entre nós de outras guerras e de outras revoluções: das guerras contra a rotina, contra a ignorância, contra a doença, por exemplo; e da vasta revolução técnica que nos permitiu deixar o trabalho escravo para seguir o livre, substituir a monocultura pela economia diversificada, o transporte humano e animal pelo mecanizado.

Estão entre esses ingleses – renovadores da vida brasileira – organizadores de companhias de ônibus como Sayle e sonhadores de estradas de ferro; exploradores de sertões como J.H. Elliot e Palm, desbravadores de boa parte do Paraná; médicos; educadores e mestres de língua inglesa como o Padre Tilbuy, o velho Freese, James Maze, Thomas Gossling, e o João Joyce, que o historiador Octavio Tarquínio de Sousa nos recorda ter sido, em 1818, professor de Evaristo da Veiga; engenheiros como Ginty - que construiu a fábrica de gás no Rio de Janeiro e a “estrada nova” da Tijuca - e Issac Denning, que em 1837 abriu poços artesianos no Ceará; Thomas Grimm, que foi professor de pintura de paisagem da Academia de Belas Artes; naturalistas como Gardner, Wallace, Bates; comerciantes como Mawe e Koster; mecânicos de fundições; mineiros; missionários; governantes; pioneiros da renovação industrial do país como os organizadores de *The Central Sugar Factories of Brazil*; mestres de composição de jornal e de livro. (op.cit, p.61-2).

1.3.2 A INFLUÊNCIA ITALIANA EM SÃO PAULO

Em 1820, a cidade de São Paulo – pequena em tamanho, modesta nas suas necessidades econômicas – era uma cidade articulada a seus arredores rurais, como evidenciam o plano de suas ruas, sua arquitetura, seus serviços públicos e sua economia. Raças e nacionalidades haviam sido absorvidas em seu núcleo. As instituições de caráter universal tornavam-se viáveis apenas quando traduzidas em termos locais e podiam, oportunamente, serem substituídas por associações espontâneas. Definira-se, para cada grupo social, uma etiqueta e expectativas de comportamento, mas os processos da vida cidadina repetidamente integravam todos os grupos numa única comunidade. Era ainda uma cidade rural, colonial.

As tentativas anteriores de colonização em São Paulo tiveram o patrocínio oficial, onde o colono vivia da terra como proprietário, o mesmo acontecendo durante todo o século em outras províncias como o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

Os planos paulistas de colonização do meio-século, entretanto, constituíram-se de iniciativas particulares. Criou-se o sistema de parceria, onde a família imigrante recebia adiantadamente suas despesas de viagem, que seriam pagas com juros. Já na fazenda, recebia um certo número de árvores de café para cuidar e um pedaço de terra para a sua própria subsistência. Em troca, pagamento ou um salário fixo ou uma porcentagem da colheita. A extensão do sistema de parceria refletiu-se num fluxo repentino de imigração para a Província nos meados do século. Mas esse sistema fracassou principalmente devido à disparidade entre as condições da vida rural de São Paulo e as sedutoras promessas feitas aos futuros colonos pelos agenciadores na Europa, principalmente para aqueles que largaram profissões urbanas e de classe média.

Devido à dificuldade de conseguir colonos estrangeiros e a cessação do tráfico escravo por volta de 1850, a mão-de-obra paulista tornou-se escassa e as exigências que sobre ela fazia o surto de café abalavam a economia.

“Embora o trabalho escravo ainda fosse por muitos anos a viga mestra do café, o sistema de parceria fez prever o quanto a cidade iria projetar sua própria imagem sobre o campo. Esse sistema e os planos posteriores de imigração em massa que por ele se moldaram, não constituíam uma colonização agrária no seu pleno sentido, mas sim a importação de um proletariado rural ambulante, mudando continuamente de padrão”. (DAVATZ, 1941 apud MORSE, op.cit., p.163).

Apesar das tentativas de atração de imigrantes, São Paulo não apresentava aumento considerável de população nos primeiros três quartos do século XIX. A maioria das fontes acusa de 20.000 a 25.000 habitantes.

A imigração subvencionada fora organizada inicialmente pela Associação Auxiliadora, mas não tivera o êxito desejado. Daí, uma reformulação da política de imigração em seus vários aspectos, e especificamente com respeito ao agenciamento de imigrantes na Europa, seu transporte para o Brasil e a contratação por fazendeiros na Província de São Paulo. Somente com a fundação da Sociedade Promotora de Imigração, em 1886, é que ocorreu um salto significativo no número de imigrantes. O número de entradas no país é ainda mais extraordinário quando confrontado com a população do Município de São Paulo, que em 1886 era de 47.697 habitantes. (RIBEIRO, 1993 apud SIMONI,

2002, P.139). Entre 1855 e 1872, a população não estrangeira do centro comercial (Sé) aumentou 16%, ou seja, de 6.989 para 8.111 enquanto a população estrangeira quase duplicou, passando de 495 para 1.102 imigrantes

Muitos dos imigrantes tinham em seus países de origem uma cultura urbana e constituíam uma massa de trabalhadores industriais ou artesãos. Para estes, ficar na cidade de São Paulo, em grande expansão, com grande circulação de riqueza advinda do comércio do café e, portanto, repleta de oportunidades de trabalho, era muito tentador. Muitos chegaram ao Brasil e foram direto para o campo. Outros, num primeiro momento, foram para a lavoura, mas resolveram vir depois para as cidades, pois agora se tratavam de trabalhadores livres e não mais de escravos pertencentes ao dono da fazenda. Desta forma, a população estrangeira na cidade de São Paulo vai se tornando cada vez mais numerosa, chegando em 1897 a uma situação espantosa em que o número de italianos na cidade era duas vezes maior que o de brasileiros. (MELLO FILHO, 2001, p.65).

Morse (op.cit., p.239) discorre sobre o destino urbano dos imigrantes europeus e estabelece importantes eixos para a compreensão desse fenômeno:

...é fácil compreender que europeus ricos ou classe média podiam vir para a capital por conta própria (como haviam feito em menor escala nas décadas anteriores), atraídos pela sua crescente fama de cidade em rápida expansão ou por relatos de companheiros. Mas, admitindo-se que até mais ou menos 1895, a maior parte da imigração da classe inferior era subvencionada e assim destinada às fazendas, de onde vinham então aqueles estrangeiros que de 1870 a 1890 apareciam como operários têxteis e engraxates, vendedores ambulantes e trabalhadores manuais? Como explicar que, entre 1872 e 1886, a população estrangeira da cidade se tivesse elevado de 8% para 25% do total?

Segundo esse historiador, esse fenômeno se deveu:

- Em primeiro lugar, ao fato do sistema de colonização estabelecido pelos fazendeiros ter ocorrido dentro de moldes capitalistas, assegurando ao imigrante transporte e satisfação das necessidades vitais, porém mantendo intacta a propriedade de terra. O trabalhador, denominado então colono, mesmo sem recursos, estava livre para se transferir, quando cumpridas suas obrigações com o proprietário das terras. As disparidades entre as oportunidades urbanas e as rurais, cada vez mais pronunciadas, deram forças à tendência de fixação na cidade por parte dos imigrantes.

- Em segundo lugar, muitos imigrantes subvencionados se fixaram diretamente nas cidades. A Sociedade Promotora de Imigração em São Paulo, organizada pelos cafeicultores e subsidiada pelo Estado, informou que, entre 1886 e 1888, embora a maioria dos primeiros imigrantes fosse para a agricultura, muitos encontraram trabalho na capital ou em outras cidades mais populosas do interior, desenvolvendo consideravelmente todos os ramos de indústria. Segundo essa pesquisa, de 1889 a 1891 a tendência se inverteu e apenas dois quintos iam para a agricultura.



Figura 13 Italianos no pátio da Hospedaria dos imigrantes, c. 1900. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais I*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 63.

Singer (1968 apud AMADIO, op.cit.,p.27), aborda a incorporação urbana da força de trabalho dos imigrantes e o relevante impulso que a economia de mercado nos moldes capitalistas representou para as transformações subseqüentes em São Paulo e afirma que “o escravo não dispunha de nenhuma autonomia como consumidor, já que sua liberdade pessoal era usurpada. Assim, este era sustentado apenas para a subsistência, situação muito diferente dos imigrantes estrangeiros que obtinham parte da remuneração em dinheiro e integravam a economia de subsistência como consumidores”.

“O colono estava livre para mudar-se para onde quisesse, uma vez cumpridas suas obrigações, pois não possuía terras. Caso ficasse descontente com a vida de fazenda ou tivesse provindo de área urbana na Europa, bem poderia estar inclinado a mudar-se para as cidades. E à medida que aumentava a disparidade entre as oportunidades rurais e as urbanas, cada vez mais pronunciada se tornava esta tendência”. (LAÉRNE, 1885 apud MORSE, op.cit., p.239).

Uma comparação dos censos de 1872 e 1890 revela o aparecimento de uma classe capitalista; o influxo de fazendeiros para a cidade; maior número de mulheres nas profissões liberais; e em geral, um abandono das ocupações rurais pelas comerciais, industriais, burocráticas e intelectuais. (HERMANN, 1948 apud MORSE, op.cit.,p.238). Era a imigração estrangeira a fonte das novas ocupações comerciais e técnicas. Eles foram responsáveis pelo grande número de profissionais habilitados no ramo da construção, tais como engenheiros, arquitetos, mestre de obras, pedreiros, marceneiros e carpinteiros.

Ao Conde de Parnaíba, presidente da Província, de 1886 a 1887, deve-se o grande impulso dado à imigração italiana:

“Parnaíba, vendo de perto as vantagens da substituição do braço escravo pelo braço do colono estrangeiro, tendo exemplos empolgantes dessas vantagens nas propriedades agrícolas de seu pai, desde muito cedo tornou-se um lutador em prol da imigração em grande escala, na então Província de São Paulo. Estava certo o ilustre paulista que só desse modo se salvaria a nossa lavoura, prestes a ser de uma vez para sempre abandonada, em face da abolição da escravatura.” (...) “A 13 de maio de 1888, quando a sereníssima princesa imperial D. Isabel de Orleans e Bragança assinou a Lei Áurea, estava repleta a Hospedaria de Imigrantes de São Paulo. E o interior paulista já tinha braços novos que faziam renovar a sua lavoura”. (RICCIARDI apud TORRES, 1969, p.117-8).

A ele se deve a construção da Hospedaria dos Imigrantes no bairro do Brás visando atender os imigrantes logo após sua chegada em São Paulo. Possuía dormitórios arejados, refeitório, enfermaria e lavanderia, permitia o alojamento dos colonos em sua chegada do exterior, para, em seguida, serem enviados às regiões agrícolas do interior paulista. (TORRES, op.cit., p.118). Tinha capacidade para alojar 2.000 imigrantes, em grupos que chegavam a cada quinze

dias. Os imigrantes vindos de Santos permaneciam necessariamente em São Paulo, até que fossem contratados pelos fazendeiros, por meio dos agentes de imigração. (CANO apud SIMONI, op.cit., p.139). Dessa Hospedaria dos Imigrantes saíam, pois, os indivíduos que seriam encaminhados para a lavoura, no interior, para as indústrias e comércio na Capital, e, provavelmente, para o “bas fond”.



Figura 14 Hospedaria dos Imigrantes. Cartão Postal. Ed. Commissariat Général du Gouvernement de l'Etat de S. Paulo. Reprodução de ilustração: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 74.

Em torno dela gravitariam homens sem escrúpulos que rodeavam os recém-chegados inexperientes, que nada sabiam ou mal conheciam a língua e os costumes da terra. Tentando moralizar essa situação, uma indicação é feita à Câmara, a 9 de setembro de 1891 (TORRES, op.cit., p.116), cassando todas as licenças para escritórios de locação de serviços nessa área.

Assinala-se na última década do século XIX a presença de um número considerável de italianos, em maior número do que os próprios brasileiros, fato comprovado pelos dados de imigrantes chegados ao porto de Santos (1882-1891), segundo a Sociedade Protetora de Imigração (ibid., p.118-9):

QUADRO 1 Registro de Imigrantes no Porto de Santos no período de 1882 a1891.

Italianos	202.503
Portugueses	25.925
Espanhóis	14.954
Alemães	6.196
Austríacos	4.118
Russos	3.315
Franceses	1.922
Dinamarqueses	1.042
Belgas	851
Ingleses	782
Suecos	685
Suíços	219
Irlandeses	201
Outros	483
TOTAL	263.196

Boa parte destes imigrantes alojou-se na Capital e o Brás, como o Bom Retiro, transformou-se em bairro onde a influência italiana se fez sentir de maneira decisiva e evidente, particularmente nas duas primeiras décadas do século XX. (ibid., p.119).

Entretanto, todo capital investido pelo governo na transferência de imigrantes para São Paulo, poderia ser perdido diante de doenças e mortes provocadas por epidemias. Este aspecto foi central para a montagem e estruturação do serviço sanitário da província como também para o surgimento e acirramento de um conflito entre setores do poder público e proprietários de terra, os empreiteiros de cortiços. (RIBEIRO, 1993 apud SIMONI, op.cit., p.139).

Durante a estruturação do serviço sanitário, entre 1891 e 1893, realizou-se uma investigação sobre as condições de saúde da população na cidade de São Paulo, que revelou uma alta taxa de mortalidade infantil. As causas apontadas foram os nascimentos ilegítimos, a alimentação precária, as habitações insalubres, o abuso do álcool, a falta de asseio e as oscilações de temperatura e umidade. As maiores vítimas eram filhos de imigrantes que, com

poucos recursos e presos a longas jornadas de trabalho, davam uma alimentação insuficiente e inadequada aos seus familiares. (ibid., p.140).

A respeito de miscigenação e preconceito racial, uma pesquisa interessante feita por Samuel H. Lowrie (1938, p.196) sobre a origem da população da cidade de São Paulo e a diferenciação das classes sociais, publicada em 1938, revela que “*a capital do Estado de São Paulo, com pouco mais de um milhão de habitantes, foi o centro pelo qual passou a grande massa desses imigrantes*”. Um elevado número de estrangeiros se fixou imediatamente na capital, enquanto outros a procuraram somente após um período de permanência nos campos agrícolas. Esta afluência deu à cidade um caráter acentuadamente cosmopolita, perfeitamente comparável com o de qualquer outra cidade americana. Os latinos somavam mais de três quartos da população estrangeira e esta proporção era ainda maior antes de 1900. A parte remanescente era originária de vários pontos da Europa, da Ásia Ocidental e do Japão. O recenseamento federal de 1920 consignava o elemento estrangeiro como igual a 35% da população total. No período áureo da imigração, por volta de 1900, esta porcentagem devia ser, sem dúvida, bem mais elevada.

Numa população assim cosmopolita, e sob a influência da atmosfera brasileira - onde os antagonismos, baseados em preconceitos de raça e em diferenças de cultura, são comumente considerados fracos – as condições foram, à primeira vista, mais propícias ao caldeamento e a rápida fusão de raças e grupos nacionais. (...) O fato das três principais nacionalidades – portuguesa, italiana e espanhola – serem, do ponto de vista cultural, tão semelhantes à brasileira, diversificando-se apenas um pouco quanto a raça, dá lugar a recíprocas influências raciais e culturais.

Lowrie classifica a sociedade em 3 grupos: o grupo superior, formado pelos universitários; a classe trabalhadora, formada por vários grupos de imigrantes e seus descendentes de duas gerações; e a classe semi-dependente, formada por antigos escravos e das baixas classes trabalhadoras do Império.

Os universitários, como representantes da classe alta, eram acentuadamente brasileiros, e pequena era a porcentagem de estrangeiros. Aqueles, como brasileiros filhos de brasileiros, e paulistas, refletiam as reações normais de altivez e exclusivismo de um grupo cuja posição se prendia à propriedade ou a algum outro privilégio, freqüentemente perpetuado em várias gerações. Com isto, não se quer dizer que uma infiltração de 40% de estrangeiros em três gerações seja insignificante. A elite se misturou. Entretanto, os dados relativos aos outros dois grupos sugerem que os membros da classe alta relacionavam-se entre si, admitindo os estrangeiros com hesitação e apenas em razão da fortuna ou de títulos de distinção que lhes dêem prestígio. (ibid., p.200).

A despeito de ser considerado como inexistente, o preconceito geral contra o caldeamento racial – mais forte na classe alta do que na massa da população – ao qual se juntaram o orgulho da posição social e as diferenças de condições econômicas, concorreu para que esta se conservasse relativamente branca, segundo Lowrie. Acresce-se a constante infiltração de uma considerável porcentagem de imigrantes e seus descendentes, durante cerca de meio século, o que reduziu a menores proporções os efeitos da primitiva mistura, qualquer que tenha sido.

Por outro lado, o grupo econômico inferior conserva, em parte, alguns traços das raças negras que entraram como fator principal em sua formação. Aqui, entretanto, a admissão intensa e contínua do imigrante tende também a torná-lo branco. O contraste excessivamente forte que existe entre os componentes deste grupo e os pais das crianças dos parques infantis públicos – uma classe que todos sabemos composta de operários – evidencia a sua colocação à margem da sociedade, como elementos diferentes e mais baixos que a massa das classes trabalhadoras.

Por fim, entre esses dois extremos sociais, figura o elemento mais numeroso da população da cidade: os vários grupos de imigrantes e seus descendentes de duas gerações – classes estas que fornecem a massa dos trabalhadores industriais e comerciais da cidade. (ibid., p.203).

A análise do relatório da pesquisa SAGMACS (1958 apud, AMADIO, op.cit., p.33) indicou a onda imigratória como um dos fatores responsáveis pelo crescimento da indústria em São Paulo, inicialmente porque encontrou já um setor fabril em gestação no período 1880-1900, que empregou os imigrantes como força de trabalho. Segundo esse relatório:

(o imigrante) “não é apenas “braço para o trabalho”; traz consigo a exigência de um nível de vida mais alto; seu papel como consumidor vai alargar consideravelmente o campo de procura. A procura diversificada de produtos determinará maiores compras no exterior, e a insuficiência de nossa capacidade de importar cria a necessidade da produção local. A formação de um mercado consumidor interno facilitado pelos rendimentos da produção agrícola, especialmente o café, foi um dos fatores de maior importância no desenvolvimento industrial de São Paulo”.

A imigração, trazendo o espírito de iniciativa e a necessária mão de obra à indústria, particularmente a têxtil - que encontrou mercado certo na população nacional -, aliada à política aduaneira protecionista que tomou novos aspectos nos últimos anos do século XIX - principalmente em relação à indústria de tecidos de algodão -, contribuiu de maneira positiva para o desenvolvimento das indústrias de tecelagem e fiação, particularmente em São Paulo, onde a rede de transportes fora consideravelmente ampliada com a extensão dos trilhos das ferrovias. (TORRES, op.cit., p.113)

Nas duas primeiras décadas do século XX, a população paulistana não aumentou no mesmo ritmo acusado nas últimas décadas do XIX. Isso, em virtude da diminuição da entrada de imigrantes e dos retornos verificados, pois só no período de 1900-1907 entraram 308.809 imigrantes e saíram 227.029. Todavia, nos anos que se seguem, graças à resolução da crise da imigração italiana, à melhoria da situação da lavoura cafeeira e ao crescente desenvolvimento industrial, a imigração italiana retomou seu antigo ritmo. Além disso, outras correntes imigratórias são encaminhadas para o Estado de São Paulo. (ibid., p.178).

Embora continue a ser uma cidade cosmopolita, com grande porcentagem de europeus, São Paulo não é mais a cidade dos italianos do fim do século XIX e começo do XX. Mas os bairros operários mantêm em suas

habitações o mesmo aspecto modesto, em estilo padronizado, que define ruas inteiras da Bela Vista, da Barra Funda, Bom Retiro e Brás. (BRUNO apud TORRES, op.cit., p.178).

1.3.3 O LEGADO DOS “DE FORA”

Tanto a França quanto a Inglaterra marcaram presença em nosso país durante o século XIX, principalmente sob o aspecto econômico e cultural, já que os franceses se especializaram no comércio de luxo e da moda, enquanto os ingleses se concentraram na comercialização de seus produtos industrializados, encontrando no Brasil excelente oportunidade para a expansão comercial e industrial.

Devido ao espírito burguês de tolerância e de interesse pela ciência que caracterizou o reinado de Dom Pedro II, estrangeiros protestantes adentraram pelo território brasileiro. Em São Paulo o grupo de língua inglesa ultrapassava o grupo alemão. Iniciou-se a formação das escolas, em geral particulares, e os esportes insinuaram-se como prática interessante ao novo modo de vida.

Prosperavam também muitos estrangeiros, entre os quais barbeiros, cabeleireiros, médicos, dentistas, horticultores, joalheiros, alfaiates, costureiros e varejistas de toda espécie. O negócio de hotéis era uma especialidade de estrangeiros; um francês fundou uma livraria, a terceira da cidade e a melhor que existiria aí por muitos anos; os alemães fundaram uma tipografia; os nomes ingleses se multiplicaram com a chegada da estrada de ferro; e em 1870 fundaram a “Escola Americana”, que mais tarde se tornaria a Escola de Engenharia Mackenzie. Devido à herança cultural comum, os portugueses não apareciam tanto, mas por todo o Brasil eles constituíam sempre a espinha dorsal da classe comercial urbana. (MORSE, op.cit., p.180-1).

De modo geral, com o crescimento urbano das capitais, um novo estilo de vida foi apresentado pelas colônias britânicas aqui presentes. Os ingleses contribuíram diretamente com a expansão da economia cafeeira, promoveram a

implantação também de grande parte da infra-estrutura urbana das capitais e forneceram parte dos investimentos para a industrialização do país. Foram agentes das maiores transformações da mão-de-obra brasileira e divulgadores de uma estrutura social e uma visão de mundo presentes na Europa Ocidental. (GRAHAM, 1973 apud OLIVEIRA, op.cit., p.106).

Segundo Gilberto Freyre, entre os portugueses e brasileiros que moravam nos centros urbanos, o comum era habitar em sobrados que não possuíam recuos laterais, arborização e até vidraças, apresentando quase sempre gelosias e alcovas dentro de suas casas. Já os grandes burgueses utilizavam as chácaras nos arredores da cidade apenas como casas de verão. Os britânicos, por sua vez, fizeram desses arredores pontos de residência e não de simples temporadas festivas.

Sem dúvida, como registra Freyre, esta foi uma das alterações arquitetônicas e urbanísticas mais importantes deixadas pelos britânicos ainda na primeira metade do século XIX, visto que, “com o deslocamento ocorrido lentamente das residências mais nobres dos habitantes das cidades e dos sobrados situados no centro, para os subúrbios, que então passaram a ser elegantes, tornou-se depreciativo para o burguês fino e rico residir no centro comercial”. (OLIVEIRA, op.cit., p.107-8).

Assim sendo, os ingleses mais ricos foram se instalando nos arredores das cidades, em casas cercadas de árvores e com varandas, onde se observam as roseiras e os pastos para os cavalos. Para se deslocarem de seus sítios ou chácaras até o centro comercial, passaram a utilizar, como meio de transporte, carruagens inglesas tornando-se indispensáveis aos moradores ingleses das áreas suburbanas. Uma vez instalados, os ingleses procuravam baixar o capim e dar o aspecto de gramado, além de ampliar os jardins, de modernizar e higienizar a cozinha, o *water-closet*, o quintal e a estrebaria. (Ibid., p.108).

Na arquitetura, a introdução do gosto inglês se deu, sobretudo, com a chegada de novos materiais, como o vidro e o ferro, incluindo a preferência pelas residências nos arredores das cidades, em meio a jardins, além das inovações na

decoração de interiores – como o hall de entrada, os banheiros, as cozinhas, os papéis de parede e o mobiliário.

A arquitetura do ferro, assim como a gótica, apresentava uma estrutura que poderia aceitar qualquer tipo de vedação. Isso fez com que o novo material não fosse considerado apenas mais uma tecnologia recente, mas também produzisse um espaço totalmente inovador, que adquiriu fluidez e leveza com os fechamentos de vidro e a entrada de luz natural. (Ibid., p.108).

O caráter industrial da produção de materiais de construção não se restringia ao ferro, estendendo-se a vários outros, tais como a madeira, o tijolo, e o vidro. Esse avanço tecnológico, em substituição aos métodos artesanais de fabricação, possibilitou o deslocamento parcial do local de produção do canteiro de obras para a indústria. Todos os materiais passaram por renovações, seja no modo como eram confeccionados, seja na melhoria de sua qualidade, ou ainda na evolução de seu emprego.

É dentro desse novo panorama arquitetônico, alcançado graças à participação da indústria na produção de novos elementos construtivos, que culminará o Eclétismo, em voga durante toda segunda metade do século XIX e possibilitando inúmeras combinações estilísticas. (Ibid., p.111).

A partir do final do século XIX passou a existir um consenso mundial quanto ao repertório de edifícios públicos que as cidades deveriam ter para serem consideradas verdadeiramente “uma cidade”. Construídos na maior escala possível a cada cidade, constavam basicamente de uma prefeitura ou palácio do governo, um fórum, uma bolsa de valores, uma ópera ou um grande teatro, um museu ou galeria de arte, uma ou mais estações ferroviárias, mercados, uma alfândega (caso se tratasse de um porto) e, se fosse a capital do país, uma câmara e um senado, e um ou mais ministérios. Prescrevia-se para todas as cidades pelo menos um parque público, na maior dimensão possível, e quando houvesse condições para isso, um jardim zoológico. Os novos costumes também exigiam lojas, banhos públicos, restaurantes, cafés, salões de chá, instalações sanitárias e artefatos de iluminação. Estimulados pela prosperidade trazida, entre

outros produtos, pelo café e a borracha, os brasileiros procuravam seguir esse modelo internacional, e o sistema financeiro europeu, sobretudo o inglês, soube muito bem promover as transações comerciais que induzissem à compra da produção de suas fábricas. (COSTA, 2001, p.15).

“No período compreendido entre meados do século XIX e início do século XX, houve no Brasil uma grande importação de edifícios e complementos arquitetônicos de ferro, pré-fabricados nas usinas européias. Tratam-se de obras da chamada “arquitetura metalúrgica”, adotada para os mais variados fins, desde teatros, mercados e estações ferroviárias até pequenos porta-cartazes, quiosques de jornal, bebedouros, fontes, relógios, postes de iluminação, equipamentos sanitários, calhas, canos e todo o tipo de acessórios de construção cuja procedência variava, sobretudo, entre Grã-Bretanha, França, Bélgica e Alemanha. Pode-se dizer que, ao contrário do que ocorreu na Europa, entre nós essa arquitetura de importação foi símbolo de progresso e as peças eram sempre recebidas com entusiasmo e elogios, mesmo quando em seus países de origem, passada a primeira onda de admiração, já constituíam alvo de críticas. Numerosos exemplos são encontrados, não só no Brasil, mas na Argentina, Peru, Chile, Uruguai, Paraguai, México, Egito, Vietnã, Índia, Marrocos, Austrália, África do Sul, Caribe, etc. e sua disseminação correspondeu, em termos gerais, à expansão colonial e penetração econômica européia. Essa volumosa importação se explica, por um lado, pelo alto grau de desenvolvimento técnico dos fabricantes, que asseguravam aos compradores produtos funcionais, racionais e duráveis e, por outro, pelo atraso da siderurgia brasileira e peculiaridades de nossa economia, cujas ligações comerciais com países europeus determinavam a compra, o local e as firmas fornecedoras, variando de acordo com as circunstâncias de dependência comercial de cada região”. (ibid., p.9-10).

O Brasil, em consequência da importação dos produtos europeus, recebia objetos “modernos”, frutos de uma tecnologia de ponta na época, sem que o país tivesse vivido o processo de industrialização e modernização. A arquitetura do ferro, pela dimensão e importância das peças, evidenciava esta incongruência.

A dinâmica deste processo deveu-se à prosperidade que se verificou no Brasil, a partir da década de 1880, e a emergente burguesia enriquecida pelo comércio, pelo café, borracha, algodão e outros produtos, que se voltava então para os modelos europeus, rapidamente incluindo em seu consumo diário as manufaturas importadas: toda sorte de produtos, mas particularmente os da área de metalurgia, desde grampos de cabelo até os mais modernos e complexos equipamentos urbanos. Havia o culto ao progresso, característico do século XIX, o desejo de conforto, de higiene, de cidades modernas e construídas com

rapidez. Usava-se todo o tipo de material, sobretudo alvenaria e madeira, mas eram as edificações em ferro que correspondiam mais diretamente à demanda.

Nesse quadro não é de estranhar o sucesso de empresas inglesas, como a Saracen Foundry, de Walter MacFarlane & Co., que se propunha a vender utensílios sanitários – inovação civilizadora -, componentes arquitetônicos e até edifícios sofisticados, em estilo europeu, através de catálogos. Seus edifícios “*vinham completos e podiam ser montados facilmente*”. Os componentes modulados, em ferro fundido, formavam a estrutura que era montada com a ajuda de uns poucos parafusos. Frisos e acabamentos ornamentais eram acrescentados ao gosto do usuário, para criar instantaneamente um estilo”. (HIX, 1974 apud COSTA, op.cit., p.11).

Em relação à influência inglesa no desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, um dos mais expressivos aspectos foi a ocupação progressiva do maciço a oeste pela alta burguesia, avanço este que começou em 1890 a partir de Higienópolis até a Avenida Paulista, no espigão, para prosseguir depois pelas vertentes, a sudoeste, até os “Jardins”. Este movimento corresponde à ascensão de uma elite imigrante, industrial e comercial, destituída de tradições, fato a refletir-se na transição das moradias de tipo-fazenda modificado dos barões do café, para a miscelânea ostentosa de estilos – clássico, florentino, inglês, oriental, neocolonial, e outros - da Avenida Paulista. Ilustra também como o ideal de uma classe de lazer tranqüila, culta, afrancesada - implícito no nome “Campos Elíseos”-, cedia lugar à imagem anglo-saxônica de uma plutocracia dinâmica, trabalhadora, endinheirada, dedicada ao lar e dada aos esportes e ao conforto – imagem popularizada pelo urbanismo de Barry Parker. Ao afirmar que São Paulo se esforçava por atingir rapidamente as “*proporções grandiosas das cidades anglo-americanas*”, o *Diário Popular*, 1º de abril de 1893, registrava que Higienópolis, com sua atmosfera de “*cottage squares*” ingleses, era um dos mais bonitos lugares da cidade, e “*o local predileto dos ingleses e dos americanos, yankees*”. E em 1900, Martinho Burchard, autor do projeto de um luxuoso bulevar na Consolação, foi descrito como “teuto-paulista” e um “verdadeiro yankee”. (MORSE, op.cit., p.357).

A inexorável procura de espaço vital aliada à inflação crônica do século XX, tornou o loteamento e a construção ideais para os especuladores. Frequentemente um especulador deixava um lote vago ou com uma casa semi-construída, que aí permanecia durante anos enfeando o lugar, enquanto esperava pela sua valorização.

A exceção ao regime dos loteamentos mal planejados, destituídos de zoneamento e altamente especulativos, foi a Companhia City. Ela foi responsável pela implementação de um padrão urbanístico inédito até então: as cidades-jardins.

Embora se dedicasse tanto a bairros de luxo quanto a bairros da classe média e operária, a City ganhou notoriedade pela criação do grã-fino Jardim América, que serviu de modelo para outros Jardins contíguos criados mais tarde sob outros auspícios. A City exigia do comprador acatamento às suas estipulações quanto ao tamanho das residências e à conservação dos espaços livres, proporcionando em troca ruas cujo traçado obedecia à topografia dos terrenos, arborização, todos os melhoramentos, estritas regulamentações de zoneamento, títulos válidos de propriedade e algumas casas-modelo. Como resultado, o Jardim América é um bairro atraente e agradável, se não forem levados em conta a heterogeneidade de sua arquitetura e o estilo insípido, cuja responsabilidade cabe ao cinema, dos bangalôs ingleses e das residências tipo Califórnia-Miami. (Ibid, p.366-7).

O setor musical foi também alvo da influência estrangeira, em especial a italiana, principalmente na capital. Com uma população duplicada em três anos, graças ao contingente de imigrantes italianos, o Brás se tornaria também em centro da boa música peninsular. Entrevistas com antigos moradores do Brás – italianos, filhos de italianos e “brasileiros” – revelaram uma influência marcante não apenas na “sensibilidade musical”, mas nos costumes, na culinária, no linguajar, pois, não apenas o vocabulário cotidiano é rico em expressões italianas, como o próprio sotaque revela diferenças flagrantes entre a maneira de se expressar do paulistano dos bairros tipicamente residenciais da zona alta, habitados por uma sociedade mais refinada, ou antes, mais paulista, formada em

parte pelo que se convencionou chamar de “paulistas de quatrocentos anos” e os moradores desses bairros “mistos”, onde se misturavam indústrias e residências; cortiços miseráveis e habitações coletivas de baixo padrão alinhavam-se antigas chácaras e residências mais confortáveis, de mais elevado padrão. (TORRES, op.cit., p.116).

Grandes mudanças ocorreram na construção civil, derivada do emprego do tijolo e de sensível melhoria da mão de obra, determinada pela contribuição dos imigrantes europeus. No último quartel do século passado, a “cidade de taipa” foi se transformando, sendo praticamente reconstruída. O número de construções aumentou paralelo ao da população. Os primeiros edifícios de linhas clássicas haviam aparecido em meados do século passado e, posteriormente, foram comuns as demonstrações do ecletismo. O tijolo assumiu a condição de principal material de construção e o ferro encontrou, embora em menor escala, um importante lugar, sendo empregado em variados tipos de edificação: além das estações de trem, depósitos e oficinas para as ferrovias, foi usado ainda, em mercados, edifícios comerciais, institucionais, industriais e até mesmo, teatros. A partir dos anos 1910, o concreto armado iria paulatinamente, substituir o ferro usado de forma autônoma nas edificações. (KÜHL, op.cit., p.102).

Segundo Carlos Lemos (1989, p.85-6):

“...nos processos de povoamento, só a “matéria-prima” portuguesa é que contava por ser a portadora da cultura dominante, impondo o seu “pensar” e o seu “saber fazer” e minimizando as experiências indígenas e negras. Em São Paulo, porém, o encontro das gentes foi diferente – a cidade, na passagem para o atual século, possuía mais de quarenta por cento de italianos em sua população e todos eles envolvidos nas mais diversificadas atividades, garantindo, inclusive, a exclusividade nas construções em geral. O estrangeiro impôs a técnica, mas as expectativas referentes ao novo viver definiram-se de comum acordo, com evidente vantagem do povo hospedeiro. Daí, uma cidade ímpar escondida atrás de uma impessoal cortina eclética. O uso do imóvel é que revelava as peculiaridades da população, uso baseado em programas bem satisfeitos, não só no mero rol de dependências almejadas, mas também em suas determinações de agenciamentos e qualificações próprias do “saber”, do “conhecer” e do “querer” de todos em conjunto. De todos, do velho paulista de trezentos e cinquenta anos, do caboclo vindo do interior atraído pela cidade grande, do mulato, do negro de tantas experiências servis, do alemão empreendedor, do francês negociante, dos espanhóis e portugueses hábeis no trato das pedras, calçando a cidade toda, dos italianos, aos milhares, todos influyendo em tudo, desde suas crianças, os primeiros vendedores

ambulantes de jornais, os primeiros engraxates, até aos bens idosos, contadores de velhas histórias da longínqua pátria aos atentos ouvintes nas cantinas do Brás.”

Segundo Reis Filho (2004, p.143),

“A grande novidade no cenário político paulista – à semelhança de outras cidades brasileiras – era a presença de grandes massas de trabalhadores urbanos. Era a concentração de pobres em grande número, junto aos centros de poder, o que não havia existido nessa escala, durante o Império. A julgar pelos comentários de líderes políticos dos tempos da monarquia, podemos mesmo supor ter havido empenho em evitar a formação de cidades de maior porte, para contornar o processo de democratização, que acreditavam ser decorrente do desenvolvimento urbano. No caso de São Paulo, as massas urbanas causavam maiores preocupações porque eram constituídas em sua maior parte por imigrantes europeus alfabetizados e altamente politizados. (...) Havia politização da classe média local e politização das massas de trabalhadores imigrados. A cidade vivia grandes greves e reivindicações operárias permanentes, sendo possível reconhecer a presença de um ambiente de agitação política e de conspirações revolucionárias, que coincidem no plano federal com a instabilidade dos esquemas hegemônicos da Primeira República e com as crises do café.”

Retomando Simmel (1997, p.588), a revolução industrial aqui acontecida, retratando um processo de desenvolvimento retardado de 100 anos, resultou na ausência de indícios de evolução no sentido humanitário:

“Se considerarmos, por exemplo, a cultura monstruosa que se encarnou nos últimos 100 anos em coisas e conhecimentos, em instituições e bem-estar, e a compararmos com o progresso da cultura dos indivíduos no mesmo tempo – pelo menos nos estratos mais elevados –, vemos uma diferença de riqueza terrível entre as duas, e mesmo, em muitos pontos, um retrocesso da cultura dos indivíduos com relação à espiritualidade, delicadeza e idealismo. Essa discrepância é essencialmente o sucesso da divisão do trabalho; pois esta exige do singular uma realização cada vez mais unilateral, cuja potencialização freqüentemente deixa atrofiar a sua personalidade como um todo. De qualquer modo, o indivíduo está cada vez mais incapacitado a se sobrepor à cultura objetiva.”

Portanto, aqui se fez igual ou pior. Enquanto novidades tecnológicas e científicas surgiam para melhorar a qualidade de vida, os trabalhadores, geralmente imigrantes pobres à procura de novas oportunidades de trabalho e que ainda não dominavam a língua local, eram explorados. Eles se adaptaram às novas condições, muitas vezes sofrendo preconceitos de diversas formas e sendo enganados por pessoas inescrupulosas, morando em péssimas condições, enfrentando uma jornada de trabalho desumana e percebendo baixos salários. A lógica capitalista, ávida por lucros crescentes, contaminou os detentores do poder, a elite local e os empresários estrangeiros.

Paulo César Garcez Marins (2004, p. 62-3), em seu trabalho “Tensões sociais na gestação da metrópole” sintetiza muito bem o que ocorreu na cidade de São Paulo no final do século XIX:

“O crescimento populacional, estimulado pela entrada maciça de imigrantes, não foi, como, aliás, não seria ao longo do século XX, acompanhado de experiências eficazes de planejamento urbano, nem mesmo de instrumentos capazes de suavizar os grandes contrastes sociais vividos pela capital paulista. O formidável encontro de etnias e referências culturais que passou a marcar a cidade desde fins da década de 1860, uma experiência cosmopolita como poucas em todo o planeta, conviveria, portanto, com a violência urbana, as péssimas condições de moradia e de saúde pública, a exploração do trabalho, tudo mesclado com a implementação de instrumentos de exclusão espacial e de coerção pública”.

Acrescenta ainda:

“Esta paradoxal mistura de luxo e pobreza, trabalhos formais e informais, legalidade e marginalidade, ordem e desvio, racionalidade e loucura, instituições e improvisações que despontava agudamente em São Paulo nos fins do século XIX está, entretanto, longe de ser característica de um passado distante. As enormes contradições enfrentadas pela cidade no presente século estão ligadas de modo intenso àquela pretensa aurora de progresso tecnológico e econômico despertada com a chegada da ferrovia em 1867. A metrópole que nascia em fins do Império atravessaria a República sem conseguir atenuar seus enormes contrastes sociais, que permanecem, ainda hoje, como principal legado e desafio para a construção de uma cidadania efetiva e justa”.

CAPÍTULO 2

2.1 A CIDADE DE SÃO PAULO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

“A geografia física, as vantagens e desvantagens naturais, inclusive meios de transporte, determinam com antecedência o esboço geral da planta urbana. Crescendo a cidade em população, as influências de simpatia, rivalidade e necessidade econômicas mais sutis tendem a controlar a distribuição da população. Comércio e indústria buscam localizações vantajosas circundando-se de certas partes da população. Surgem quarteirões de residências elegantes, dos quais são excluídas as classes mais pobres em virtude do acrescido valor da terra. Crescem então os cortiços que são habitados por grandes números das classes pobres incapazes de se defenderem da associação com marginais e viciados.”

Robert Ezra Park

O núcleo inicial da cidade de São Paulo está situado no alto da lombada de onde se alcança um horizonte relativamente amplo, abrangendo a várzea do Tamanduateí, o Tietê e a colina da Penha de um lado, o vale do Anhangabaú, de outro. Os rios e ribeiros da bacia do Tietê seriam fatores positivos para seu desenvolvimento, não apenas como base para reservas alimentares, pois não faltariam elementos comuns à dieta do indígena, mas ainda vias de comunicações e transportes. (TORRES, op.cit., p.23-4).

A conformação geográfica do entorno de São Paulo favoreceu o cruzamento de diversas rotas que levavam ao interior do país. Inicialmente foram utilizadas as vias fluviais, em especial os rios Tamanduateí e Tietê, e com o tempo as estradas por terra ficaram com a primazia como eixos de ligação.

Eram basicamente quatro os caminhos mais importantes: na direção norte para Bragança e sul de Minas; na direção oeste para Sorocaba; ao sul para o litoral, para Santos; e para leste, rumo ao Vale do Paraíba. Este último era o caminho mais importante, pois, já no século XVII esta região abrigava a maior parte da população da Capitania, além de possuir terras férteis e se constituir na principal rota das bandeiras, seguindo em direção ao nordeste e ao norte. (PRADO JÚNIOR, 1963 apud MELLO FILHO, op.cit., p.53).

2.2 AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DE SÃO PAULO NESTE PERÍODO

O conjunto de mapas mais antigo de São Paulo registra, no século XIX, um pequeno núcleo urbano acomodado entre as calhas dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, de onde saem, como tentáculos, as estradas cujas margens esvaziam-se das construções na medida em que se afasta do centro. Por elas trafegavam as tropas de burros, principal meio de transporte das mercadorias da Província. Diariamente, quatro ou cinco dessas tropas, com 40 a 80 animais, cruzavam a cidade indo ou vindo do interior para o porto de Santos. São Paulo era o ponto de parada obrigatória dessas tropas, pois, em seus arredores havia pasto para os animais e pouso para os tropeiros. (ibid., p.53).

Em Mello Filho, tem-se que a cidade herdada dos séculos anteriores era um exemplo do urbanismo português mais usual: ocupação das áreas planas da colina original, com casas térreas e sobrados de taipa encostados uns aos outros, formando ruas tortuosas e alguns pequenos largos em frente a edifícios religiosos. Uma cidade que, no seu modo de ser, carregava muitos elementos da área rural. O sentimento de uma vida urbana separada da rural só se manifestava mesmo no pequeno núcleo encastelado na colina histórica, no interior do triângulo formado pelas ruas Direita, São Bento e do Rosário. O restante da cidade, os arredores desse centro mais edificado, era constituído por cordões de chácaras.

Ainda segundo esse autor, a economia agrícola, caracterizada pela monocultura, contribuiu para que as cidades sofressem constantes problemas de abastecimento de alimentos. Desta forma, os mais ricos vão morar nessas chácaras, pois ali poderiam plantar e criar animais que serviriam ao menos para o consumo familiar, e dessa forma não se ficava tão à mercê do que a cidade pudesse ou não lhes oferecer. Ainda melhor seria a existência de algum curso d'água que proporcionaria a independência do precário serviço de chafarizes que serviam a população urbana. Essas famílias ricas tinham também uma outra casa na cidade, utilizada eventualmente, em ocasiões de festa e em situações especiais.

Segundo Langenbuch (1971 apud AMADIO, op. cit., p.18):

“o primeiro cinturão, denominado “cinturão das chácaras”, esteve organizado para a cidade, com função de residência de fazendeiros do interior e secundariamente com função de produção. Nesse cinturão das chácaras havia também instalações que requeriam isolamento ou grandes áreas, tais como pouso de tropas, cemitérios, hospitais, depósitos de pólvora, etc. Esses setores, mais próximos aos arredores do núcleo da cidade, tornaram-se o suporte da expansão urbana de São Paulo”.

O segundo, o “cinturão caipira”, que mais tarde foi afetado pela expansão suburbana dirigida em parte pela ferrovia, se caracterizou por não estar organizado inteiramente em função da cidade, dada a presença da cultura de subsistência, de áreas incultas e ainda modestos núcleos populacionais que desempenhavam também algum papel de convergência.

Taunay, ao passar pela cidade de São Paulo em 1865, comentou achar Campinas mais atraente e cordial. Nela, os edifícios públicos, especialmente as igrejas pequenas e “geralmente pobres”, não o haviam impressionado. As veneráveis construções de taipa e rótulas estavam longe do bom gosto. As ruas eram limpas, “*mas seu calçamento deixava a desejar*”. Taunay mostrou-se desagradavelmente surpreso com a falta de atividade em São Paulo, exceto quanto ao fluxo de estrangeiros que trabalhavam na estrada de ferro, a reserva do povo e a reclusão das mulheres que, nas suas raras saídas à rua, ocultavam o rosto nas mantilhas. (TAUNAY, 1944 apud MORSE, op.cit., p.173). Os próprios paulistanos sabendo que sua Província estava se enriquecendo rapidamente com o café, esperavam por melhorias materiais e mostravam-se impacientes com a marcha vagarosa dos acontecimentos.

Hadfield (1870-6 apud MORSE, op.cit., p.208), em sua primeira visita em 1868, vira São Paulo mais favoravelmente do que Taunay, talvez pelos três anos que separam as visitas e pelas inovações introduzidas neste período. Ele referiu-se às “ruas boas e largas, lojas numerosas e bem abastecidas, à extensão e prosperidade evidente”, e a sua “superioridade, na maioria dos confortos e luxos, em relação a lugares mais favoravelmente situados por sua proximidade do mar”. (Ver Figura 10 – Planta de 1868)

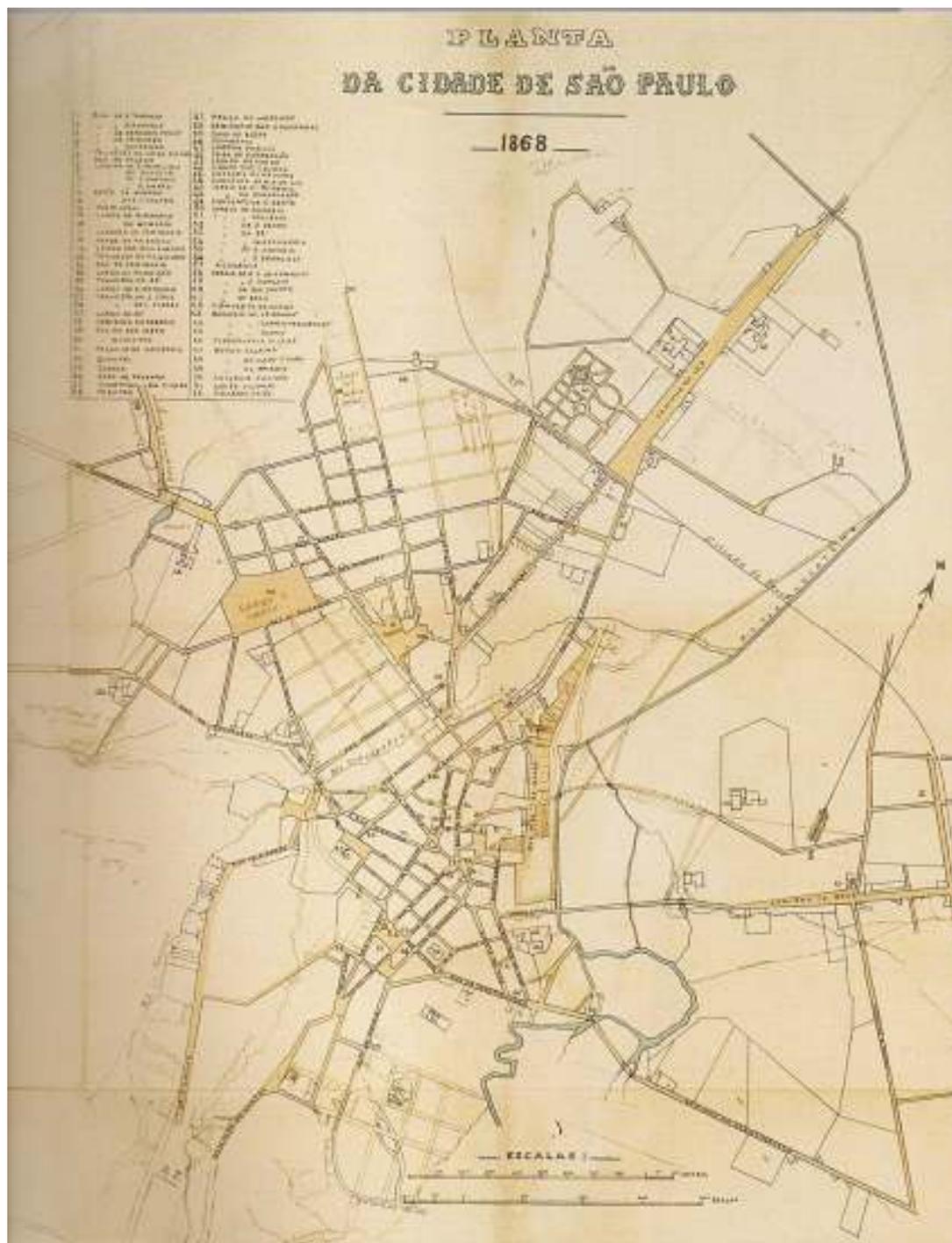


Figura 15 “Planta da Cidade de São Paulo”, de 1868, traçada por Carlos Rath. É a primeira planta em que é registrada a presença da ferrovia. Fonte: Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Museu do Ipiranga). Reprodução de ilustração: REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo – Vila, Cidade, Metrópole*. São Paulo: Takano Editora Gráfica, 2004, p.127.

O registro da segunda visita de Hadfield, em 1870, dá uma boa medida da aceleração da vida da cidade, explicado em grande parte pela conclusão da linha de ferro para Santos:

“Olhando pela cidade e vizinhanças eu percebo muitos melhoramentos levados a efeito desde que estive aqui pela última vez. A própria cidade, bem como as ruas, estão notavelmente limpas. As estradas nas imediações, que eram anteriormente brejos, foram aterradas... e estão agora em muito boa ordem; realmente, não pode haver dúvidas de que São Paulo está destinada a progredir, como capital da Província e núcleo central das comunicações por estradas de ferro. Os serviços de gás estão agora em andamento, para substituir as lâmpadas a óleo existentes, e a Assembléia Provincial deu poderes ao Governo para contratar os serviços de abastecimento de água; assim, todas as conveniências modernas logo serão encontradas aqui... Melhoramentos consideráveis foram feitos próximos à estação da estrada de ferro, as oficinas foram consideravelmente ampliadas, e tudo localizado convenientemente para a disposição da tráfego, tanto em relação a mercadorias como a passageiros”.

Alguns contemporâneos não perceberam de início a nova fase de atividade e expansão que a Capital vivenciava graças sua posição estratégica nessa ligação ferroviária e como centro para numerosas outras linhas projetadas. Outros achavam que quando a estrada de ferro fosse inaugurada, São Paulo perderia a sua importância comercial para Campinas. E ainda havia aqueles que achavam que Santos se tornaria o grande entreposto comercial quando recebesse as riquezas agrícolas do sul, oeste, norte de São Paulo e sul da Província de Minas Gerais.

Neste contexto de transformações latentes, Reis Filho (2004, p.150) discorre sobre a mudança de mentalidade da burguesia local nessa época:

(...) “Deste modo, na segunda metade do século XIX, ao mesmo tempo que se acentuava o antagonismo econômico entre os tradicionais burgueses, proprietários da terra – que governavam o País como se governassem suas fazendas – e os representantes de novos interesses, acentuava-se também a simpatia pelas idéias novas que as transformações havidas desde os princípios do século haviam posto em circulação. A partir de 1870, esta nova burguesia assume papel de importância sobretudo no setor industrial. É dessa burguesia, formada por militares, médicos e engenheiros – mais próximos das ciências positivas, graças à índole de suas profissões – que irá surgir o movimento positivista no Brasil”.

Será esta camada que irá ao mesmo tempo, construir e utilizar uma arquitetura mais atualizada e tecnicamente elaborada, em sintonia com os padrões europeus daquela época, arquitetura tipicamente urbana, produzida e

utilizada sem escravos, não como exceção palaciana, mas como resposta universal para as necessidades de todos os tipos e, teoricamente, de todas as regiões nacionais. (Ibid., p.152).

Ainda segundo Reis Filho, os grandes proprietários rurais transferiam suas residências permanentes para os centros urbanos onde passavam a maior parte do ano, utilizando as estradas de ferro e, em menor escala, utilizando as linhas de navegação. Em decorrência, as casas rurais perderam progressivamente sua importância e no fim do século já eram comuns as fazendas onde as residências apresentavam todas as características de uma arquitetura urbana, tanto no sentido plástico como funcional. Os mais abastados vinham habitar em chácaras, na periferia dos grandes centros. Suas habitações beneficiavam-se de recursos especiais, que vinham acentuar suas diferenças em relação às camadas menos favorecidas, com as quais passariam a contrastar mais por suas qualidades, do que por suas dimensões, como no passado.

Depois de 1867, a estrada de ferro contribuiu para dar vida à cidade. Em 1888, Paulo Egydio (1889 apud MORSE, op.cit., p.209) identificava este acontecimento como

(...) "o primeiro brado em favor desse grande princípio sociológico e econômico – que o Estado e o poder político não podem e nem devem intervir no mundo industrial e desde que a promoção da riqueza e do desenvolvimento material pertence ao poder dos indivíduos e das associações livres... De 1868 em diante a vida social da Província de São Paulo recebera, com efeito, um sopro novo e vivificante, que criando-lhe aspirações amplas e ardentes, despertando-lhe a necessidade de progressos ainda mal entrevistos e pressentidos, foi pouco a pouco transformando brilhantemente as suas condições econômicas, imprimindo em sua fisionomia os traços que hoje distinguem, e que a caracterizam como comunhão social, que progride a olhos vistos, á feição dos países mais ricos e mais civilizados do mundo".

Para compreender a intensificação da vida paulistana a partir de 1870, é preciso considerar primeiro a "fronteira" do café, então em vigorosa expansão, acompanhado por novas facilidades de transporte. Esses fatores fizeram com que a cidade passasse por grandes transformações, saindo da letargia que a caracterizara durante seus três séculos de existência. Surgiram bairros residenciais aristocráticos, e com o advento do desenvolvimento industrial,

surgiram bairros como o Brás, Mooca e vizinhanças. No topo da colina, na parte mais alta da cidade, assentou-se a população mais abastada, de maiores recursos; na parte baixa, na várzea, os bairros de proletários, onde se multiplicarão por muito tempo, casebres e cortiços.

“Associado ao crescimento da cidade, o incremento demográfico foi marcado pela imigração estrangeira, que se constituiu na força de trabalho rural e posteriormente urbana da economia cafeeira e industrial. Os dados relativos à entrada de trabalhadores estrangeiros no Estado de São Paulo atestam a intensidade do movimento migratório: 13 mil entre 1870 e 1880; 184 mil na década seguinte e 606 mil entre 1890 e 1900”. (FURTADO, 1971 apud AMADIO, op.cit., p.26).

“Inúmeros estudos no campo da geografia e da história do urbanismo indicam a década de 1870, como marco das transformações que a cidade experimentou nos tempos seguintes, sendo o café o principal agente deflagrador desse processo, modificando o que era antes o “burgo dos estudantes” de 1872 a 1918”. (AZEVEDO, 1958 apud AMADIO, op.cit., p.18).

Em fins do século XIX e início do século XX, a ocupação dos espaços próximos ao núcleo central ocorreu vinculando os elementos naturais e de infra-estrutura à dinâmica social de uma cidade que se transformava do ponto de vista da economia. A rede de transporte, dirigida inicialmente para o atendimento da economia cafeeira, transformou-se em importante elemento organizador do espaço urbano, principalmente das atividades industriais e residenciais, delineando a setorização das atividades e tipologias que a cidade seguiu nas décadas seguintes. (AMADIO, op.cit., p.293).

Nas décadas seguintes a 1870, o crescimento de São Paulo foi denominado de “extensão urbana por aglutinação”, por Langenbuch ao analisar a expansão do espaço urbano sobre o “cinturão das chácaras”, que passou a integrar a cidade através de parcelamento do solo. Esse processo se mostrou continuamente ativo ao longo do século XX. A dinâmica de ocupação espacial, diferentemente do que ocorria antes das ferrovias, ocorreu também nas áreas até então evitadas pela cidade ou pelos velhos caminhos sinuosos das tropas de burros, isto é, as várzeas e os terraços fluviais de baixadas relativamente enxutas. Como analisou Ab’Saber “grandes trechos das principais ferrovias que

cruzam a cidade justapuseram-se aos aludidos terraços”, espaços que se configuraram posteriormente como áreas industriais ou de moradia operária.

“O fato da ferrovia utilizar caminhos diferentes das antigas estradas, concorreu também para a nova organização espacial da cidade, desvalorizando as áreas que as rotas atravessavam, e conseqüentemente, as atividades ali presentes. Em contrapartida, ao valorizar as áreas por onde passavam, as ferrovias provocaram um desvio nas ruas e caminhos, com o objetivo de se criar acesso a elas. O trem desencadeou uma vocação suburbana nas faixas por onde passavam e suas estações tornar-se-iam pólos de atração de estabelecimentos fabris e de novos assentamentos que originaram os núcleos suburbanos no século XX”. (VILLAÇA, 1998 apud AMADIO, op. cit., p.22).

Morse (op.cit., p.20 e 41) aponta três aspectos fundamentais para a nova espacialidade da cidade a partir de 1870:

- O fato de São Paulo se constituir em ponto mediador para o contato comercial e ideológico com países estrangeiros;
- A transformação técnica ocorrida nos transportes e o aparecimento do mercado de trabalho nos moldes capitalistas;
- A vinda intensiva dos imigrantes estrangeiros que, de forma crescente, se fixaram na cidade.

Ainda segundo o autor, o mapa da cidade de São Paulo, de 1810, indica que o plano de ruas era polarizado pelo caminho que deixava a cidade para o porto marítimo, fazendo com que os edifícios existentes se agrupassem ao longo de um eixo norte-sul. O advento das ferrovias fez com que essa orientação fosse gradualmente modificada. Já em 1890, o que era considerada periferia urbana havia adquirido forma circular, alongada a leste em razão da ferrovia para o Rio de Janeiro, e a oeste em direção ao interior, ao encontro das novas áreas de cultivo do café. Esse eixo leste-oeste se constituiu no eixo dominante no século seguinte, o século XX. As antigas estradas, muitas vezes intransitáveis nos períodos das chuvas, tornaram-se vias de ligação das áreas que gradativamente se tornaram povoadas, como por exemplo, o Brás, a Moóca e a Penha, através da rota que partia de São Paulo para o Rio de Janeiro.

Confrontando a Planta da Cidade de São Paulo, de autoria de Henry B. Joyner, 1881 (Ver Figura 11 – Planta de 1881), com as de épocas anteriores, Langenbuch indicou a expansão da cidade nas direções oeste e noroeste, assinalando a urbanização da área entre o Campo dos Curros (atual Praça da República) e o Vale do Anhangabaú, com os Campos Elísios em parte arruado, mas sem construções. No Brás, nesse período, a ocupação já havia ultrapassado as estações do Brás (da SPR) e do Norte (atual estação Roosevelt). A urbanização seguiu a rua do Gasômetro, que também se constituía em eixo linear de articulação do bairro. A rua Piratininga se apresentava traçada, juntamente com a rua da Mooca, mas não se encontrava ocupada. Pela planta de Jules Martin, de 1890 (Ver Figura 12 – Planta de 1890 e Figura 13 – Planta de 1891), a área entre a Luz, o Brás e o Bom Retiro já se apresentava arruada. (LANGENBUCH, 1971 apud AMADIO, op.cit., p.38).

Em 1890, São Paulo já começara a expandir-se em todas as direções, a partir de sua colina central. A este, a baixada do Brás, com a sua Estação do Norte e a Hospedaria de Imigrantes, rapidamente se transformava em bairro do pequeno comércio e reduto do operariado; a Estação da Luz, ao norte, era outro centro de atividade, sendo os terrenos aí também ocupados pelas classes mais pobres; o sul e o sudoeste não contavam com o estímulo de uma linha férrea e sua estação terminal, e apenas começavam a sentir a pressão pelo espaço residencial; mais a noroeste, a zona de chácaras subdivididas de Santa Efigênia e Campos Elíseos, claramente denunciava então a cultura e os interesses urbanos da elite em ascensão – tal como a Praça da República (antigo Largo dos Curros). (MORSE, op.cit., p.355).

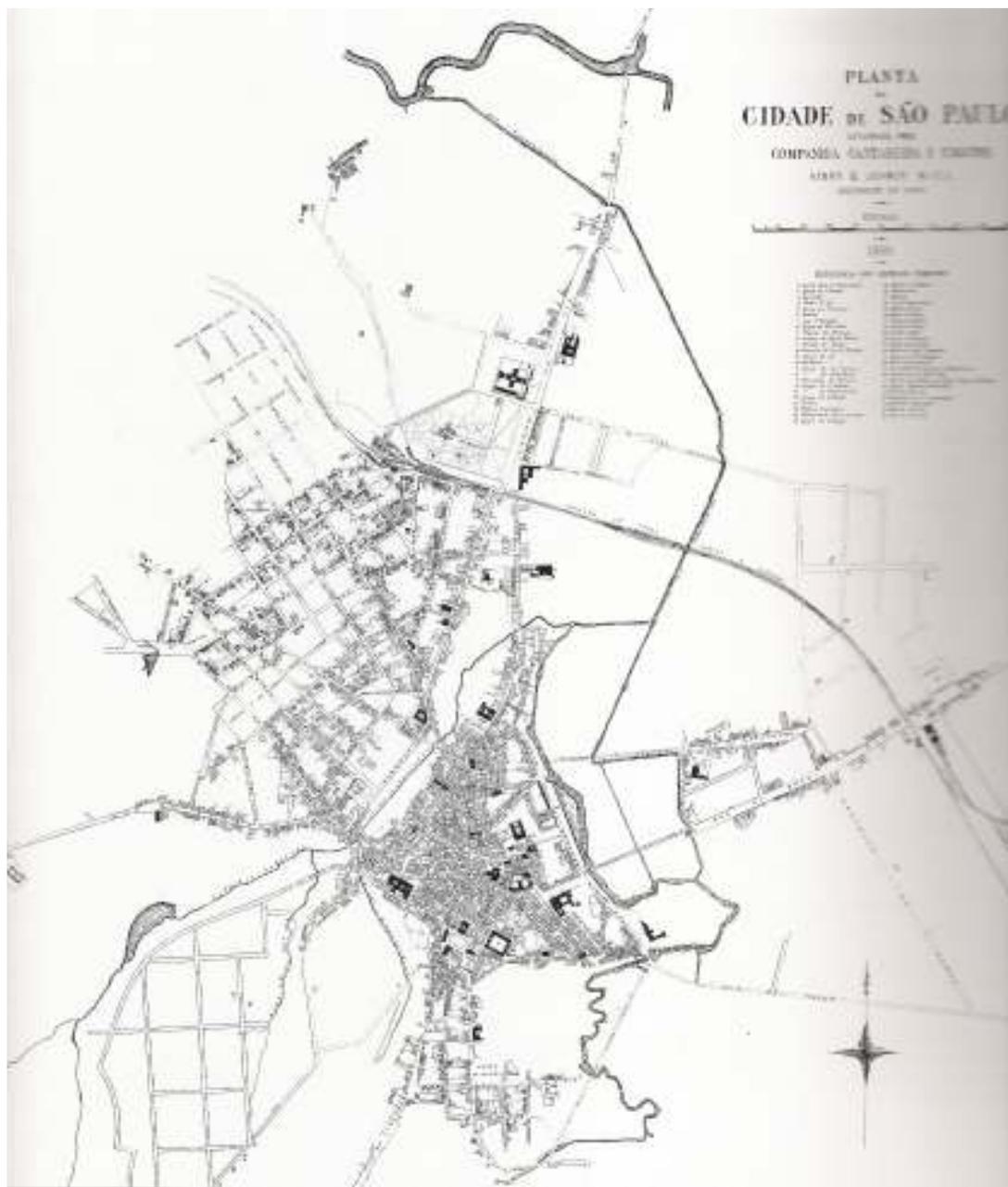


Figura 16 “Planta da Cidade de São Paulo de Henry B. Joyner, 1881”. Reprodução de ilustração: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 26.

Na opinião de Pierre Monbeig (apud TORRES, op.cit., p.111), quando a cidade passa bruscamente entre 1890 e 1900, de 65 mil para 240 mil habitantes, ocorreu uma epidemia de urbanização:

(...) “No norte da cidade, a epidemia de urbanização propagou-se a partir da Estação da Luz. Santa Efigênia, Campos Elíseos, Barra Funda e Bom Retiro desenvolviam-se tão depressa como o Brás. Os bondes Nothmann e Glete, em 1872, facilitaram-lhe o acesso, melhor ainda, ofereceram aos fazendeiros, terrenos afastados do centro urbano para o

estabelecimento de um bairro novo, de artérias bem traçadas, com verdadeiras avenidas e bastante espaço para construir luxuosamente, conforme o gosto do dia; era o bairro dos Campos Elíseos, colonizado pelas melhores famílias paulistas. Ao longo e de ambos os lados das vias férreas abriram-se ruas populares na Barra Funda e no Bom Retiro (1884-1886) pela forma e prolongamento das ruas Helvetia e José Paulino. A conquista da Várzea encetou-se com as primeiras casas do Pari e do Canindé. Por seu lado, na margem direita do Tietê, o bairro de Santana conservava todo o seu ar camponês e quase não perturbava o seu isolamento”.

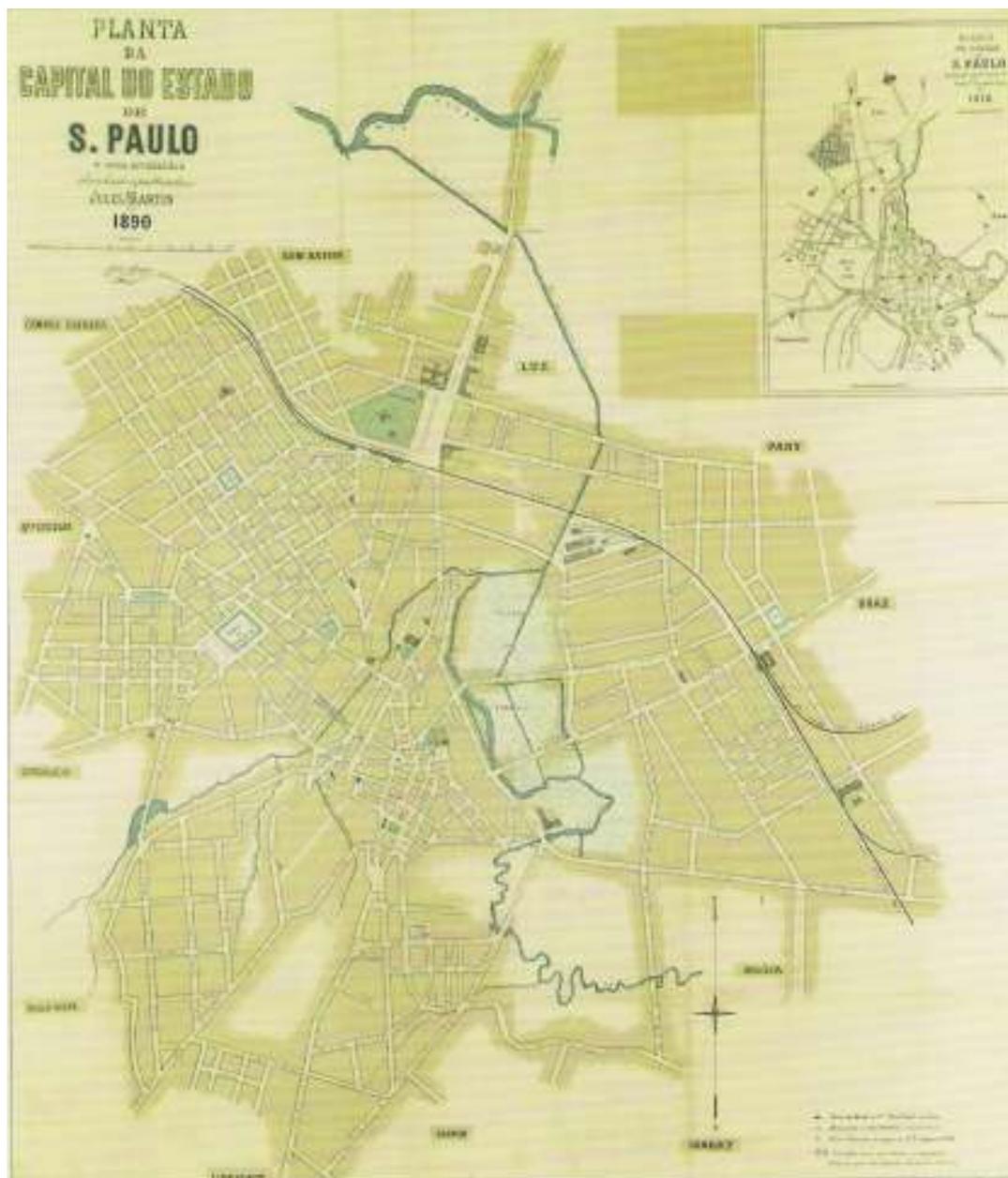


Figura 17 “Planta da Capital do Estado de São Paulo, Jules Martin, 1890” (inclui detalhe comparativo com a planta de 1810). Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais* /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 60.



Figura 18 “Pormenor da Nova Planta da Cidade de São Paulo de U. Bonvicini e V. Dubugras, 1891”. Reprodução de ilustração: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 32.

Dessa forma, a estruturação da cidade de São Paulo submeteu-se às características relativas ao sítio físico associada ao transporte de mercadorias da economia paulista. Segundo Villaça (1998 apud AMADIO, op.cit., p.23), “as barreiras representadas pelo eixo da Estrada de Ferro São Paulo Railway

definiram uma divisão espacial onde um lado do espaço urbano seria mais vantajoso ao acesso ao núcleo central que o outro. Em virtude desse fato, as camadas de alta renda tenderam a se localizar no lado mais vantajoso, mesmo considerando que essa ocupação apresentava também heterogeneidade social”.

Morse (op. cit., p.356) considerou os obstáculos naturais como condicionantes à ocupação das áreas urbanas ao analisar o crescimento da cidade como contraponto entre as várzeas do Tietê e do Tamanduateí ao norte e ao oeste.

Segundo este autor,

“ao contrário de muitas estradas históricas que convergiam para São Paulo, as estradas de ferro ficaram ao nível dos rios. A São Paulo Railway chegava de Santos margeando o Tamanduateí, contornava a colina central e então seguia o Tietê antes de dobrar para o norte. A bacia do Tietê era também seguida pela Sorocabana que vinha do oeste; e pela Central do Brasil, vinda do Rio, a este. A São Paulo Railway, em parte pela sua vasta quantidade de desvios, veio determinar a formação de uma faixa industrial que se estendeu por um amplo arco a este ao norte do centro, e do qual muitos terrenos já eram indesejáveis por serem baixos e úmidos. Neste arco, principalmente no Brás e na Mooca, foi morar a maioria dos trabalhadores”. (Ibid, p.250).

Os números sobre o crescimento habitacional no Centro e suas cercanias mostram que uma parcela considerável dos imigrantes estrangeiros fixou-se na Capital, formando um contingente de trabalhadores autônomos, de estabelecimentos comerciais e industriais. É possível perceber, que os dois distritos, Brás e Santa Ifigênia, foram aqueles que tiveram sua população aumentada de forma mais expressiva de acordo com o Quadro 2: (TORRES, op. cit., p.112).

QUADRO 2 Comparação do crescimento habitacional entre os distritos da cidade de São Paulo no período de 1872 a 1893.

Distritos	Ano			
	1872	1886	1890	1893
Sé	9.213	12.821	16.395	29.518
Santa Ifigênia	4.459	11.909	14.025	42.715
Brás	2.308	5.998	16.807	32.387
Penha	1.883	2.283	2.209	1.128
N. Senhora do Ó	2.023	2.750	2.161	2.350
Consolação	3.357	8.269	13.337	21.311
Total	23.243	44.030	64.934	129.409

Os quatro distritos centrais – Consolação desmembrado de Santa Ifigênia em 1870 – crescem em ritmo acelerado, ao contrário da Penha e de Nossa Senhora do Ó, bairros periféricos, antigos pontos de pouso de tropas e tropeiros, prejudicados pelas ferrovias que neles não fazem paradas.

Na última década do século XIX a população da cidade quase quadruplicou. Esse incremento tão significativo acarretou também uma expressiva ocupação do antigo “cinturão das chácaras”, sendo que a planta de 1897 (Ver Figura 14 – Planta de 1897) foi mencionada por Langenbuch (1971 apud AMADIO, op. cit., p.40) como registro desse impressionante aumento demográfico. Entre 1900 e 1920, o acréscimo de população foi de 339.213 habitantes e entre 1920 e 1940, de 715.190 habitantes.

QUADRO 3 Comparação da Densidade Habitacional e área ocupada do território da cidade de São Paulo durante o período de 1881 a 1930.

Ano	Área Ocupada	População Urbana	Hab/ha
1881	375	31.000	83
1905	2.739	279.000	102
1914	3.760	415.000	110
1930	17.653	822.400	47

Fonte: Villaça apud Rolnick, 1997, 165, in Amadio, op. cit., p.41.

“Depreende-se do Quadro 3, que a área ocupada do território quase quintuplicou no período 1914-1930, enquanto a sua população praticamente dobrava, no mesmo período. Segundo os números indicadores da densidade, verifica-se que a cidade mais concentrada espacialmente até 1914 espraçou-se horizontalmente, uma vez que esse índice anteriormente ascendente, caiu para menos da metade”. (AMADIO, op. cit., p.42).

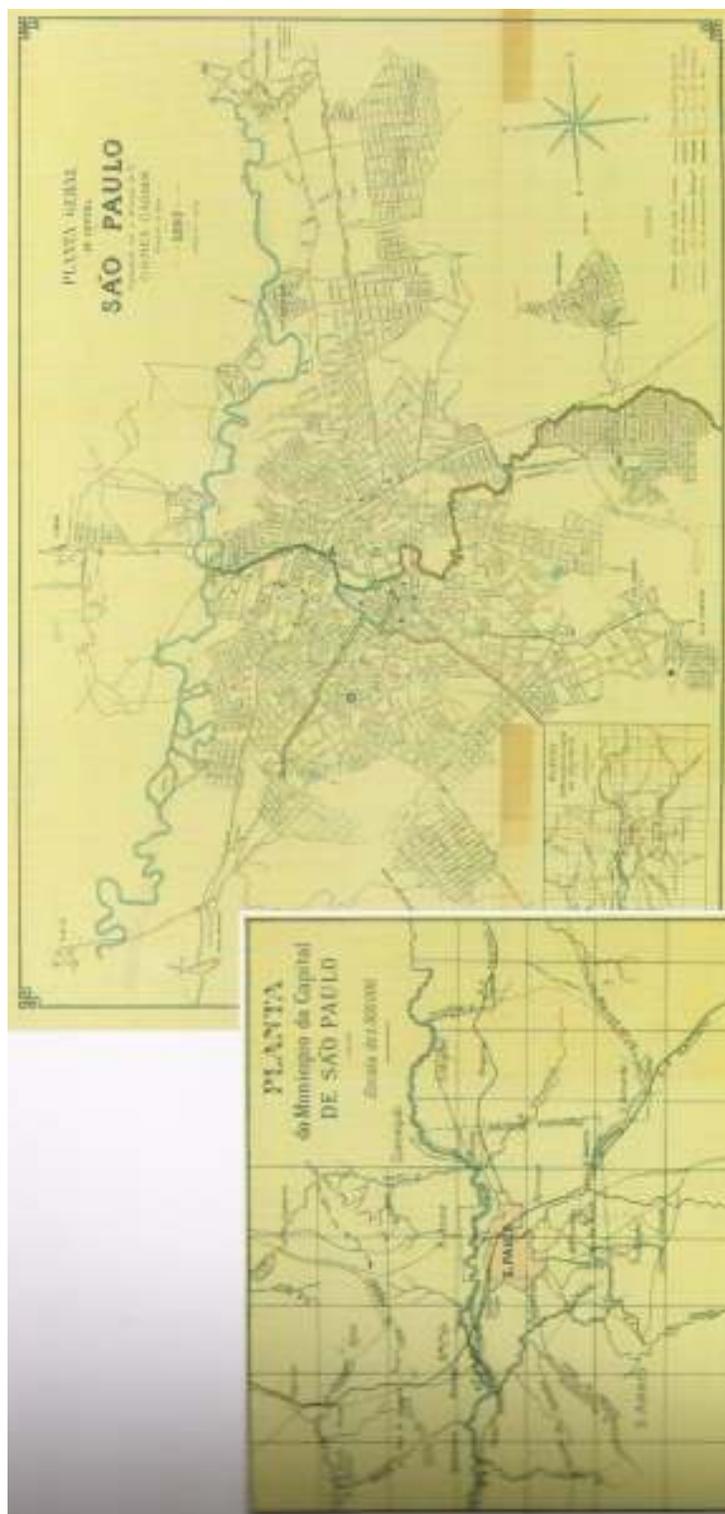


Figura 19 “Planta do Município da capital de São Paulo e Planta Geral da Capital de São Paulo, Intendência de Obras (com delimitação dos distritos), 1897”. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais* /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 71.

Os fatores para essa expansão urbana, ainda segundo Langenbuch (1971 apud AMADIO, op. cit., p.85), podem ser compreendidos levando em conta:

- “A estruturação do setor industrial, ocupando áreas até então desprezadas pela urbanização, correspondendo a uma localização geográfica em que a malha ferroviária do estado de São Paulo se configurou de forma estratégica, determinando a localização das indústrias ao longo das linhas da São Paulo Railway e São Paulo-Rio de Janeiro. O transporte ferroviário se constituiu na forma mais rápida e segura de distribuição, tanto das mercadorias importadas necessárias às indústrias, quanto do abastecimento dos mercados do interior paulista e do Triângulo Mineiro.

- O incremento do transporte urbano pela oferta de bonde elétrico e da atratividade das estações ferroviárias. No primeiro caso, já em 1914, todos os quadrantes de São Paulo haviam recebidos os trilhos dos bondes elétricos da “Light & Power Co. Ltda”, que atravessavam grandes extensões não urbanizadas para atender os bairros mais afastados como Santana, Penha de França, Ipiranga, Vila Prudente, Bosque da Saúde, Pinheiros e Lapa. Já as estações ferroviárias se constituíram em fator locacional importante, tendência que se acentuaria nas décadas seguintes com os “subúrbios-estações”.

- A topografia: com exceção da várzea do Tamanduateí, parcialmente ocupada após a retificação do rio, a urbanização evitou as várzeas e as áreas baixas. Esse fator ocasionou a existência de grandes espaços não ocupados e a correspondente expansão horizontal para áreas mais propícias.

- Os núcleos de serviços: polarização em torno de povoados ou antigos núcleos que apresentavam equipamentos minimamente estruturados, tornando-os mais convenientes do que as áreas das proximidades que nada ofereciam aos moradores iniciais. Antigos núcleos como Penha de França, Nossa Senhora do Ó e Pinheiros se incluíam nesse caso.”

Villaça (1998 apud AMADIO, op. cit., p. 25) observou uma questão ligada à ocupação das áreas cortadas pelas ferrovias e principalmente pela vizinhança das estações, explicando o caráter da urbanização da cidade:

“(…) note-se que, nesse tempo, as estações ferroviárias eram equipamentos urbanos de prestígio; praticamente não havia indústrias na cidade, tanto que, quando Campos Elísios foi loteado, a proximidade com a Estação da Luz não o prejudicou. Dez anos depois da ferrovia para Santos, a ferrovia para o Rio e a Estação do Norte (depois Roosevelt) não atraíram alta renda da mesma forma que a ferrovia Barra Funda (a oeste), atraiu menos indústrias que o Brás e a Mooca, a leste. Definia-se, assim, a divisão da cidade em “lado de cá” e “lado de lá” dos trilhos”.

Petrone (Ibid., p.25), ao apontar as diferenças já existentes na estruturação e apropriação da cidade afirma que, a partir da década de 1880, passou a haver uma diversificação de funções com o aparecimento, ao lado do centro, de bairros operários e de bairros residenciais para a classe abastada. Segundo essa análise,

“enquanto manteve-se enclausurada na colina histórica, a cidade não conhecia diferenças funcionais relevantes, além das chácaras em sua periferia. Os primeiros bairros operários se localizaram nas terras baixas vizinhas ao Tamanduateí, próximas à colina e nas proximidades das estações ferroviárias e ao longo das vias férreas (a SPR e posteriormente a São Paulo-Rio de Janeiro), estruturando os bairros do Brás, Luz e Bom Retiro. Por outro lado, os primeiros bairros residenciais da elite se instalaram nas terras mais altas situadas além Anhangabaú, a oeste, onde foram abertas ruas largas, como foi o caso de Campos Elísios”.

No já mencionado cinturão das chácaras, Villaça (1998 apud AMADIO, op. cit., p. 26) afirma ter ocorrido uma generalizada urbanização em todas as áreas circunvizinhas da cidade:

“com a proclamação da República, quase todos os donos de chácaras antigas dos bairros de Santa Ifigênia, Bom Retiro, Brás, Consolação, Liberdade, Cambucí, Higienópolis, Avenida Paulista, Mooca, Pari, Ipiranga, Barra Funda e Água Branca mandaram abrir ruas e avenidas”.

Segundo o autor, esse fato mostra que a aristocracia paulistana era proprietária de chácaras nos quatro quadrantes da cidade, e não apenas no sudoeste, sendo esse, entretanto, o escolhido para sua moradia. Sobre a escolha ter recaído nessa área da cidade, Villaça afirma ainda que esse setor era privilegiado em termos de autenticidade dos papéis legais de propriedade, o que seria de conhecimento do próprio criador dos planos urbanísticos para a “cidade nova” na década de 1870, João Teodoro, para definir localizações em Campos Elísios, Vila Buarque, Consolação e Higienópolis.

Ao findar o Século XIX, após a proclamação da República, os próprios proprietários das antigas chácaras que constituíam o aspecto típico de São Paulo até então, mandam abrir ruas e avenidas, largos e alamedas em suas terras. Em torno do antigo centro urbano, aos poucos serão loteadas as enormes áreas descampadas. (BRUNO, III apud TORRES, op.cit., p.111).

Em contraponto a essa ocupação da camada de alto poder aquisitivo, bairros proletários e zonas de comércio e indústria situaram-se no arco Tiête-Tamanduateí. Do bairro industrial de Água Branca a noroeste, o arco se prolongou pela faixa industrial e proletária do Pari, Brás, Belenzinho e Mooca, atingindo o Ipiranga e Vila Prudente a sudeste. As áreas do Brás, Mooca, Belém, Belenzinho, Pari e Catumbi se encontravam divididas apenas pela avenida Intendência (atual Celso Garcia-Rangel Pestana), ligando-se à Luz, Bom Retiro, Canindé e Ipiranga, constituindo uma vasta região fabril e de moradia operária. (AMADIO, op. cit., p.26).

Segundo Carlos Lemos (op.cit., p.56-80):

Acreditamos mesmo que até certo ponto houve um princípio de segregação intencional, que justificou a mudança da várzea do Tamanduateí num grande parque, ou jardim tampão, separando a cidade histórica, ainda habitada pela burguesia nacional bem posta, do bairro dos italianos operários que mal falavam o português. Bairro do Brás, que se transformou numa verdadeira cidade à parte, pura cidade peninsular, que, em 1872, contava com 2.300 moradores e que, em 1886, já possuía cerca de 6.000 habitantes, segundo o censo provincial daquele ano.

A cidade de São Paulo apresentava, então, dois blocos distintos – o centro urbano, de um lado, com os bairros da zona Oeste, Sudoeste e Sul; de outro o Brás, expandindo-se para Leste, separado do primeiro pela várzea do Tamanduateí, prolongando-se até as proximidades da Estação da Mooca (São Paulo Railway), alcançando o Belenzinho e o Pari. A Avenida Rangel Pestana ligava o bairro à cidade propriamente dita e depois do largo da Concórdia, com o nome de Avenida da Intendência, atual Celso Garcia, o conectava com a Penha. (TORRES, op. cit., p.168).

2.3 A IMPLANTAÇÃO DOS NOVOS SERVIÇOS URBANOS

As redes de infra-estrutura para as novas ocupações urbanas, abastecimento de água, energia, circulação, transportes e regulação do uso e ocupação do solo, tornaram-se requisitos da expansão da cidade e da sua gestão. (AMADIO, op. cit., p.44).

Da mesma forma como ocorreu no Rio de Janeiro, em São Paulo, desde 1870, as companhias estrangeiras participaram majoritariamente da implantação e operação de redes, iniciadas com os transportes ferroviários, para se estender aos serviços de gás, eletricidade, transportes e telefonia (Ibid., p.50):

- em 1869, a “São Paulo Railway Co. Ltd”, construída e explorada por capitais ingleses, inicia a operação.
- em 1872, a usina de gás situada na Várzea do Carmo, a Casa das Retortas, que produzia e fornecia o gás para iluminação urbana, foi construída e operada por uma companhia inglesa, a “San Paulo Gás Companhia Ltda”.
- em 1899, a “San Paulo Light and Tramway Co. Ltd”, de capitais anglo-canadenses, estabelece o monopólio de geração e distribuição de energia e transportes urbanos. Posteriormente esta companhia adquiriu a “San Paulo Gás Co Ltda”.
- em 1914, a Companhia Telefônica do Estado de São Paulo, torna-se subsidiária da Light.

Segundo a análise de Filardo Jr. (1998 apud AMADIO, op. cit., p.61), as empresas concessionárias de gás, eletricidade e transportes urbanos, dispunham de maneiras legais para adquirir, por meios amigáveis ou não, terras para construção de instalações, depósitos, garagens de bondes, etc., e em relação à Light os negócios imobiliários eram inerentes à sua atividade. Um exemplo claro de como as empresas estrangeiras atuaram na cidade de São Paulo, foi a atuação da “São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd”, ligada à busca de mercados tanto para a distribuição de energia para as indústrias e a cidade, como também ao transporte urbano.

“A Light tornou-se um instrumento decisivo na expansão da cidade, já que as linhas de bondes elétricos promoveram mudanças na acessibilidade intra-urbana, o que significou também a alteração no valor do solo, que foi apropriado pelo mercado imobiliário. Como passou a ser a única detentora da distribuição de energia, gás e telefonia, além dos transportes, a troca de favores e os vínculos com os negócios imobiliários na cidade se mostraram presentes desde o início da atuação daquela empresa”. (AMADIO, op. cit., p.53).

“Um procedimento permanente da Light foi a contínua incorporação de outras companhias, com quem disputava litígios a respeito das concessões públicas: em 1900 comprou a Cia. de Água e Luz do Estado de São Paulo, que contava apenas com dois geradores a vapor na rua Araújo; em 1901 comprou a Viação Paulista e a Cia. Carris de Ferro, em 1914 a Cia. Telefônica e depois de vários anos de disputas, adquiriu a San Paulo Gás Co. Ltda”. (Ibid, 53).

“A imbricação entre o fornecimento de energia elétrica para os diferentes usos urbanos e a operação de transportes públicos, aliada à utilização dos recursos hídricos sob a forma de monopólio, fruto da presença da mesma concessionária em todos esses serviços, provocou ao longo das décadas de 1910 e 1920, inúmeros conflitos entre o poder público e a população, de um lado, e de outro, a empresa detentora dos direitos de exploração e operação, a “Light and Power Co”. (Ibid, 52).

Outra abordagem que sintetiza a relação entre o poder público e as empresas concessionárias dos serviços urbanos mostra que a construção dos sistemas de abastecimento de transporte, água, luz, energia elétrica e telefonia consolidou a distinção entre espaço urbano e espaço rural. Os lucros das empresas foram realizados principalmente em função da valorização diferenciada das áreas e terrenos da cidade, ocorrendo mais em função da valorização fundiária gerada pelos investimentos localizados em infra-estrutura, do que pela distribuição desses mesmos investimentos pela cidade como um todo. Seguindo essa análise, *“essas companhias, apesar de detentoras da maior racionalidade*

técnica da época, esgotaram seus objetivos na realização de lucros financeiros, fugindo a quaisquer compromissos mais amplos relacionados com a organização do sistema urbano". (SEMPLA, 1990 apud AMADIO, op. cit., p.51).

"Estudos sobre a atuação das empresas concessionárias em São Paulo - assim como o resto na maioria das cidades brasileiras -, mostram que, em se tratando de investimentos privados que visavam a lucratividade empresarial, a funcionalidade da cidade foi preterida como um todo ao serem introduzidos novos componentes na ordenação do espaço urbano. Os verdadeiros monopólios que se formaram acarretaram uma compartimentação social e funcional da cidade, que assim ficou profundamente marcada, priorizando algumas áreas em detrimento de outras, e definindo, inclusive, os locais em que se instalaram os bairros-jardim". (ELETROPAULO, 1993 apud AMADIO, op. cit., p.51).

"Diferentemente dos espaços de moradia da alta renda, onde os serviços urbanos foram implantados já no nascimento dos bairros, a continuidade do processo de transformação do território implicou na precariedade crescente desses mesmos serviços para a população mais pobre. No início do século XX, os problemas sanitários agravaram-se com o crescimento demográfico e, em 1914, ocorreu grave surto de febre tifóide nos "bairros baixos", provocado pelo uso das águas já poluídas do rio Tietê. O reservatório do Belenzinho, construído em 1909, só entrou em funcionamento onze anos depois. Contratos com as concessionárias de gás, água e esgoto foram estabelecidos pela então Cia. City e entre 1918 e 1928, os únicos bairros novos incorporados às redes de água e esgotos foram os recém parcelados Jardim América e Jardim Europa". (AMADIO, op. cit., p.65)

Com relação aos serviços de iluminação da cidade e de distribuição de energia elétrica, estes se constituíram em uma longa disputa entre a Light e a "San Paulo Gas Co. Ltd", que perdurou até o final da primeira década do século XX. A absorção da companhia de gás ocorreu em 1913, através da compra no mercado londrino de suas ações, uma operação realizada por terceiros e repassada a outra empresa do ramo controlador da Light. Inaugurado o serviço em 1872, a concessão à "San Paulo Gaz" foi prorrogada por trinta anos em 1897, havendo, entretanto, cláusulas que permitiam ao Poder Público a contratação de iluminação elétrica das vias públicas. (FILARDO JR., 1998 apud AMADIO, op. cit., p.60).

Em relação aos serviços de iluminação, a inauguração dos serviços da Companhia de Gás foi amplamente anunciada pelos jornais. O "Diário de São Paulo" de 9 de janeiro de 1872 publicou a seguinte notícia: "Gasômetro – Realizou-se esplendidamente a experiência da iluminação a gás neste estabelecimento na noite de 6". No entanto a inauguração da iluminação a gás deu-se efetivamente em março do mesmo ano, pelo técnico inglês W. Ramsay. (TORRES, op. cit., p.122).

Desde então, a cidade foi servida por iluminação a gás, fornecida por uma companhia inglesa, a *São Paulo Gás Co. Ltd.*, instalada em área além do Tamandateí, no Brás, denominada Aterrado do Gasômetro e, em 1887 já havia mais de mil lâmpões nas ruas da cidade e eram servidos também 1.430 prédios.

As usinas que proporcionavam a maior cota de energia, as de São Paulo e Sorocaba, foram construídas por empresas estrangeiras (européias e norte-americanas), buscando inicialmente lucros relacionados ao crescimento urbano. (DEAN, 1990 apud AMADIO, op. cit., p. 62). Posteriormente, a geração de energia elétrica tornou-se importante suporte para o crescimento industrial, como se depreende da análise de Singer: “As primeiras fábricas eram acionadas por motores a vapor, alimentados por carvão de lenha ou carvão importado, mas a produção subsequente das máquinas dependia da instalação de sistemas urbanos de energia hidroelétrica”. (SINGER, 1968 apud AMADIO, op. cit., p.62).

No período analisado, um dos grandes problemas da cidade foi o abastecimento de água. Os chafarizes eram insuficientes, secos muitos deles, na Luz, no Carmo, no Gasômetro e em outros lugares. Para melhorar esse serviço, em 1877 é organizada a Companhia Cantareira para fornecer água e esgotos à cidade. A água era captada na serra da Cantareira e através de 14,5 quilômetros de canos, abastecia um reservatório instalado na Consolação, feito de cimento Portland. (TORRES, op. cit., p.122).

Em relação ao transporte público na cidade de São Paulo, em 1899 a Light inaugurou cinco linhas de bondes elétricos. Os itinerários alcançaram o Largo São Bento, Rua dos Italianos, Vila Buarque, Avenida Paulista e Brás. (AMADIO, op. cit., p.53). Entre 1900 e 1930 predominaram os serviços de bonde, e os primeiros ônibus começaram a circular somente em 1924: “São Paulo tinha em 1922 a extensão de Paris, com três milhões de habitantes nesse tempo, para uma população de 600 mil em São Paulo”. (Ibid., p.61).

Estudos sobre a Light mostram que, na segunda metade da década de 1920, gradativamente diminuiu o interesse desta empresa pelos serviços de transportes coletivos, fruto das divergências e disputas com o Poder Público que lhe impedira de implantar um plano que incluía a construção de um sistema de Metrô, de absorver o serviço de transportes coletivo

realizado pelos ônibus e de aumentar as tarifas para custear obras na área central. O número de bondes, que em 1910 era de 201, chegou à metade da década de 1930, perfazendo 567 veículos. (Ibid., p.61).

Os diversos estudos existentes sobre o papel desempenhado pelos transportes em São Paulo, mostram a sua estreita ligação com a valorização das terras. As ferrovias, inicialmente, seguidas dos bondes elétricos e pelo traçado das linhas de ônibus, “atuaram diretamente no desenho da expansão da cidade, segundo uma lógica que não era dada pela ocupação racional e progressiva do território”. (WOLFF, 1998 apud AMADIO, op. cit., p.53).

Segundo Filardo Jr. (1971 apud AMADIO, op. cit., p.61), essa articulação entre transporte urbano e o setor imobiliário, existente também em diferentes cidades do mundo, se fez para garantir o sucesso de loteamentos, só viabilizados se houvesse a ligação por meio de bondes com o Centro da cidade. Também na aquisição pura e simples de glebas para valorização, a presença da Light em negócios imobiliários se fez presente, com atuação coordenada entre figuras da política paulista ou empresas, como no caso da Cia. City.

O processo seguido por essa concessionária foi de localizar as paradas finais em lugares de população rarefeita, tais como Penha, Lapa, Santana, Ipiranga, Vila Mariana, Pinheiros, gerando valorização imobiliária que seguia a direção dos trilhos. As lacunas entre o centro e os bairros já dotados de infraestrutura, ao receberem também da Light os serviços de luz e gás, além do transporte, sofreram altas especulativas no preço dos terrenos e aluguéis, o que se tornou um ponto crítico da carestia verificada no período que antecedeu a I Guerra Mundial e seguiu durante a década de 1920. Além disso, essa prática resultou em bairros desconectados,

“uma heterogeneidade de arruamentos desencontrados, além da escassez drástica de praças, espaços públicos e amenidades. Essa anarquia especulativa era o oposto mesmo de qualquer idéia de planejamento ou princípio de urbanismo”. (SEVCENKO, 1993 apud AMADIO, op. cit., p.53-4).

Em uma análise sobre a atuação dessa empresa anglo-canadense, que dispunha de representantes junto ao poder público para a obtenção das concessões, tem-se que:

“nestas condições e cheia de poderes, a Light passou a interferir de forma marcante no desenho e no redesenho de São Paulo. Se os limites espaciais e econômicos foram delimitados até 1900 pelas ferrovias e pelos bondes de tração animal, a partir de então os bondes elétricos da Light se constituíram em fator decisivo não só para uma nova reordenação do espaço urbano, como ainda para a incorporação de capital ao valor da terra”. (AMADIO, op. cit., p.54).

Segundo registros, entre 1901 e 1912, a média anual de linhas implantadas foi de 15,7 quilômetros, totalizando 188,7 quilômetros. Os bondes elétricos alteraram em profundidade a escala de correspondência espaço-tempo, pelo fato de incorporar uma extensão territorial urbana muito maior à vida cotidiana dos cidadãos.

“Devido à grande capacidade de manobra da empresa e aos seus laços políticos, resultando na vinculação da implantação das redes de infra-estrutura e de serviços com o mercado imobiliário, quase sempre os interesses da população foram prejudicados. Essa relação ocorreu através do transporte operado por bondes, da anexação de grandes áreas nas margens dos rios da cidade e direcionamento das redes para essas localidades, que transformaram em terras economicamente lucrativas áreas anteriormente imprestáveis. Essa concessionária de serviços influenciou bastante na configuração urbana da cidade, particularmente na área entre os rios Pinheiros e Tietê”. (Ibid, p.52).

2.4 OS NOVOS ASSENTAMENTOS RESIDÊNCIAIS: OS BAIRROS JARDINS

Os prognósticos sobre o futuro brilhante de São Paulo feitos em 1911 pelo arquiteto francês J.Bouvard levaram o belga E. Fontaine de Laveleye a adquirir mais de 12 milhões de metros quadrados de terrenos na zona oeste da cidade, os quais por sua vez ele vendeu, em 1912, à *City of San Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltda.*, organizada em Londres com um grupo de 14 diretores, onde se incluía ele próprio, Bouvard, Cincinato Braga, Campos Sales e Lord Baltour.

A participação inglesa na Cia. City não chegou a se constituir uma novidade na cidade. Desde a implantação da ferrovia “*San Paulo Railway*”, em 1867, empreendimentos ligados a infra-estrutura e ao setor têxtil contaram com a participação de grupos ingleses. A diversificação

de investimentos provenientes da Grã Bretanha se fez presente em diferentes países, atuando nas ferrovias, portos, telégrafos, carris urbanos, mineração, plantações, bancos, seguros e comércio. As idéias urbanísticas também se difundiram, sendo a das cidades-jardim, concebidas por Ebenezer Howard em 1898, uma das que tiveram grande penetração não só em São Paulo, mas também no Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Goiânia, todas posteriores à experiência paulista. (AMADIO, op. cit., p.97).

Contratando os serviços do urbanista inglês Barry Parker (1867-1941), a City começou por executar planos de longo alcance para bairros residenciais. Formalmente, o critério de projeto adotado por Parker e Raymond Unwin (1863-1940), arquitetos realizadores da primeira cidade-jardim executada no mundo - Letchworth, da aldeia-jardim de Earswich e do centro cívico do Porto – estava ligado à tradição do paisagismo inglês, apropriando-se também das idéias e experiências urbanísticas da segunda metade do século XIX. (SEGAWA, 2000, p.109-113).

“A partir de 1912, a participação da “*Cia. City of São Paulo Improvements Ltd*” teve início na cidade, atuando de forma bastante diferenciada na expansão sem regulamentação que ocorria na maior parte da cidade, exceção feita aos já existentes espaços destinados à população de alta renda, como Higienópolis, Avenida Paulista e Campos Elíseos. Utilizando a concepção de cidades-jardim inglesas, como haviam proposto seus criadores, Raymond Unwin e Barry Parker, a City contou também com a participação de Antoine Bouvard e chegou a deter em 1912, 37% de toda a área urbana da cidade”. (ROLNIK, 1997 apud AMADIO, op. cit., p.97).

“As características urbanas, iniciadas com o Jardim América em 1915, tiveram dois aspectos pioneiros, como enfatiza Reale: o primeiro é referente à infra-estrutura urbana, pois foram colocados à venda lotes providos de todos os melhoramentos, com rede de água e esgoto, luz elétrica, gás e iluminação pública. O segundo se relaciona ao plano viário, que abandonou o traçado em tabuleiro de xadrez e adotou as ruas em curva, “*como alameda de um vasto jardim*”, com exceção da Avenida Brasil, ampla radial com 20 metros de largura, que percorria o loteamento de um extremo a outro. As vias internas eram arborizadas, apresentavam cruzamentos com cantos arredondados, com curvas de oito metros, proporcionando ampla visão aos condutores de veículos. A regulamentação do uso do solo foi, desde o início, muito mais rigorosa do que o instituído nos códigos municipais, sendo incorporada na totalidade pela municipalidade. As normas foram estabelecidas nos contratos de compra dos terrenos: a obrigatoriedade do uso residencial, a área máxima possível de ser construída, os recuos obrigatórios do alinhamento das ruas, das laterais e fundos dos terrenos. A área mínima dos lotes era de 450 m², com testada de 15 metros, mas a grande maioria dos terrenos possuía área superior a 1.000 m². (REALE apud AMADIO, op. cit., p.103).

As análises em relação à Cia. City revelam a associação dos interesses imobiliários com as concessionárias de serviços e o próprio poder público, como um fator determinante para o sucesso dos empreendimentos:

...graças aos seus laços com a Ligth e figuras-chave da política local, a City pode usufruir do acesso, em condições privilegiadas, a serviços básicos de infra-estrutura e valorização estética dos seus loteamentos, podendo contar com serviços subsidiados, financiados e priorizados da prefeitura, além de isenções de impostos por períodos prolongados, às expensas dos cofres públicos e de áreas mais populosas e carentes da cidade, urgentemente necessitadas de serviços básicos. Como resultado, ela pode oferecer loteamentos de alto gabarito urbanístico e arquitetônico em condições excepcionais de venda facilitada, tirando o máximo proveito do surto de enriquecimento do pós-guerra. (SOUZA apud CEVCENKO, 1991, AMADIO, op. cit., p.103).

Levando em conta as terras adquiridas após a década de 1930, a atuação da empresa em relação às áreas loteadas destacou o partido urbanístico e paisagístico, além de associá-lo aos critérios contratuais, como mostra a explicação:

“Em 1954, ano do quarto centenário da cidade de São Paulo, a Companhia City possuía cerca de 17 milhões de metros quadrados de áreas loteadas. Mantendo sempre a tradição e os princípios de urbanização com que iniciou suas atividades nos idos de 1912, a Companhia procurou, reservando amplas áreas verdes, preservar o conforto de seus bairros jardins, tornando famosos o Jardim América, o Pacaembu e tantos outros. O traçado sinuoso de suas ruas, criticado a princípio, mostrou-se bastante eficaz, sendo precursor da moderna concepção que evita volume de tráfego pelas ruas sossegadas de bairros nitidamente residenciais”. (Cia. City de Desenvolvimento, 1980 apud AMADIO, op. cit., p.102).

Os bairros-jardim se constituíram em uma exceção, tanto em relação ao assentamento propriamente dito, quanto ao seu caráter segregado no tecido urbano. Diametralmente opostos ao problema de habitação popular, e até mesmo da maior parte da cidade que não possuía normas urbanísticas a definir as atividades e as construções permitidas ou não permitidas, os bairros-jardim se consolidaram, já nas primeiras décadas do século passado, como a localização preferencial da população de maior poder aquisitivo e dos serviços, equipamentos e infra-estrutura a ela ligados. (Ibid, p.97).

2.5 OS NOVOS ASSENTAMENTOS RESIDENCIAIS: A HABITAÇÃO OPERÁRIA/POPULAR

A cidade não pode fixar o valor da terra, e deixamos ao empreendimento privado a maior parte da tarefa de determinar os limites da cidade e a localização de suas zonas industrial e residencial. Gostos e conveniência pessoais, interesses vocacionais e econômicos tendem infalivelmente a segregar e, por conseguinte, a classificar as populações das grandes cidades. Dessa forma a cidade adquire uma organização e distribuição da população que nem é projetada nem controlada. (Op. cit., p.29).

Robert Ezra Park

A partir de 1898, com a enorme queda do preço do café no mercado internacional, obrigando o governo republicano a recorrer a empréstimo inglês, o *Founding-Loan*, a crise econômica do café se instalou efetivamente. Em consequência, foram suspensos os plantios de novos cafezais, resultando na dispensa de grande número de trabalhadores. Isto provocou um verdadeiro êxodo rural, gerando repatriações ou a migração para as cidades. (CANO, 1990 apud SIMONI, op. cit., p.128).

A demanda efetiva por terrenos para edificar provinha desse êxodo rural ou pela população que procurava trabalho urbano. Essa população era também formada por imigrantes recém chegados do interior, desempregados ou desanimados com as condições contratuais impostas pelos fazendeiros do café. Para estes, a venda de terrenos só poderia ser feita a um custo equivalente a seus rendimentos, baixos e irregulares, muito distantes do valor que passara a ser atribuído à terra no período.

O ritmo das construções não acompanhava, no começo principalmente, o crescimento progressivo da população. Os capitalistas, interessados em bons aluguéis, foram em grande parte responsáveis pela nova fisionomia da capital, abrindo novos bairros, promovendo prolongamentos de linhas de bondes, construindo mais e mais conjuntos residenciais, tanto de casas operárias como residências para a classe média. (LEMOS, op. cit., p. 55).

Na cidade de São Paulo, nas últimas décadas do século XIX, a tentativa de estabelecer a proibição de casas de cômodos ou cortiços esteve presente no Código Sanitário de 1886. A existência dessas habitações, em grande número na área central e em bairros onde a população negra ocupava, como Bexiga, Barra Funda e Santa Efigênia, fez com que esse Código incorporasse uma série de restrições à sua construção e de exigências para as novas edificações. (ROLNIK, 1997 apud AMADIO, op. cit., p.83).

O surgimento dos cortiços, como alternativa para a moradia da classe trabalhadora, remonta ao início do ciclo da industrialização em São Paulo, ainda no final do século XIX, com a vinda intensa do imigrante europeu que se constituiu na mão-de-obra das fábricas implantadas nos bairros próximos às ferrovias. Esse tipo de moradia se localizou nas áreas próximas ao Centro, a partir de edificações com precárias condições físicas e sanitárias e com alta densidade de moradores. (AMADIO, op. cit., p.82).

Segundo Amadio (Ibid., p.82), no período de 1897-1930, considerando a questão da habitação social no quadro urbano de São Paulo no processo inicial de industrialização, o contingente de mão de obra manteve-se próximo aos locais de trabalho. Dois fatores foram determinantes para tal:

- O processo de industrialização ter ocorrido impondo condições extremamente desvantajosas ao operariado, sujeitando-o a moradias de aluguel disponíveis nas zonas fabris ou em suas proximidades, áreas então desvalorizadas pelo mercado imobiliário;
- A abertura de novos espaços urbanos distantes do Centro ocorrer em função do transporte ferroviário, que não oferecia flexibilidade para os deslocamentos. Mesmo o bonde, que desempenhava o papel de distribuidor na malha da cidade, representava um grande dispêndio aos trabalhadores.

Dessa forma, para a população trabalhadora - inclusive para parte da baixa classe média, representada por funcionários públicos e empregados no comércio -, as relações urbanas se pautavam pela proximidade entre os locais de trabalho e de moradia. Com a ferrovia sendo o principal elemento estruturador da

localização das indústrias, outro fator relacionado ao processo de ocupação das atividades foi o bonde, que necessitava de regiões adensadas para a sua operação e foi responsável por um modelo de cidade concentrado, se comparado com os períodos seguintes da expansão urbana. Ao mesmo tempo que não estimulou a formação de bairros mais populosos distantes do Centro, esse modelo cumpriu um papel essencial dentro da estratégia de “manter o trabalhador próximo ao emprego, uma vez que suas jornadas de trabalho eram extensas e ele não dispunha de tempo para o transporte”.

A construção das vilas operárias urbanas inseriu-se no processo de industrialização, tentando solucionar o problema da fixação da mão-de-obra diferenciada e mantê-la “sob controle”, numa época em que não havia “exército industrial de reserva”.

Pela primeira vez, os programas habitacionais passaram a fazer parte das cogitações legais e legisla-se sobre as dimensões mínimas dos cômodos. Foi nas residências, no entanto, que a questão dos programas de necessidades apresentou facetas interessantes e de grande importância sociológica, além evidentemente, arquitetônica, pois que a cidade tomou nova fisionomia e outras dimensões através de seus recentes bairros residenciais. Agora, com o café e a crescente indústria, as moradias já recebem nova classificação. A expressão “casa operária”, por exemplo, incorporou-se ao linguajar comum e passou a designar oficialmente a morada modesta de poucas dependências, mas perfeitamente enquadrada nos critérios de composição arquitetônica que os novos materiais permitiam dentro das lições construtivas dos imigrantes. Mesmos critérios que também regeram a construção de outro programa inédito: o cortiço. (LEMOS, op. cit., p.55).

Inicialmente, houve um adensamento demográfico das áreas já urbanizadas, especialmente no chamado Bexiga, hoje Bela Vista, na Liberdade e na “cidade nova” acessível pela Rua São João. Em geral, esses bairros já mais velhos, tiveram seus miolos de quarteirões, antigos quintais e pomares centenários, ocupados por agrupamentos residenciais internos, as chamadas

“vilas” que, às vezes, tinham um aproveitamento da área disponível tão exagerado que se transformavam em verdadeiros cortiços.

Nesse processo de adensamento, que mais privilegiou a baixa classe média, foram preponderantes as linhas de bonde que, de um modo geral, ligavam o Centro com os bairros, tendo maior serventia aos comerciários, aos funcionários, aos estudantes, aos profissionais liberais, aos bancários, já que na “cidade” concentravam-se todas as atividades urbanas de maior importância. Nos bairros, somente o comércio de subsistência e pequeno artesanato.

Depois, vieram os loteamentos de velhas chácaras, que propiciaram o crescimento extensivo da cidade, até que chegou a vez dos retalhamentos de grandes áreas abandonadas - por serem improdutivas e insalubres - e tais glebas, de uma maneira geral, acompanhavam a direção das estradas de ferro e também o traçado sinuoso dos rios Tietê e o Tamanduateí, hoje retificados. Tais terrenos muito baratos, também não muito longe das fábricas mais importantes, estrategicamente localizadas ao lado de desvios ferroviários, passaram a ser disputados, e as pequenas estações da linha férrea tornaram-se pólos de atração, constituindo o centro de pequenos núcleos comerciais. Neste contexto, as estradas de ferro começaram a ser, também, meio de transporte coletivo urbano, isto é, transporte de operários.

Esses primeiros loteamentos realmente populares, logo foram exaustivamente anunciados nos jornais. Neles, tanto os operários munidos de hipotecas vinculadas aos seus lotes construía isoladamente suas casas, como também os capitalistas e os donos das fábricas da vizinhança levantavam seus grandes grupos residenciais de aluguel. Acresce-se que a partir de 1901 estes últimos se beneficiavam com a isenção de impostos, incentivo que a municipalidade descobriu para incrementar a produção de habitações para o povo. Assim, surgiram os bairros de Osasco, Vila Anastácio, Lapa, Barra Funda, Bom Retiro, Brás, a parte baixa da Moóca, Tatuapé, a Quarta Parada e tantos outros bairros proletários, com moradores que passaram a ir de trem para o trabalho.

A localização dos bairros operários chegou a preocupar as autoridades, não tanto quanto à salubridade do sítio escolhido, mas quanto à proximidade dos chamados bairros “normais” da cidade. O próprio Código Sanitário de 02 de março de 1894, que trata essencialmente da higiene das habitações e, mais tarde, a lei municipal 498, de 14 de dezembro de 1900, diziam textualmente que as vilas operárias “deverão” ser estabelecidas “fora da aglomeração urbana”.

Assim como vinha ocorrendo desde as últimas décadas do século XIX, após o irrompimento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o processo de especulação do solo se aprofundou em São Paulo: “pelas várzeas, acompanhando as linhas de trens, se instalavam indústrias e se formavam os bairros operários – Brás, Pari, Mooca, Ipiranga, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca. Pelas colinas adjacentes ao centro se expandiram os bairros de classe média, entremeados de bolsões mais antigos de casebres e gente humilde, enquanto, em torno da avenida São João, avenida Angélica e avenida Paulista, se localizavam os loteamentos mais abastados, formando bairros ponteados de grandes sobrados e mansões, como Campos Elísios, Higienópolis e Cerqueira César”. (SEVCENKO, 1993 apud AMADIO, op. cit., p.42-3).

Segundo Amadio (Ibid, p.73-5), o outro fator para a mercantilização do solo, as hipotecas de imóveis urbanos para subsidiar a expansão cafeeira, teve desdobramentos igualmente importantes para o mercado imobiliário:

“no governo de Bernardino de Campos (1902-1904), se tomam todas as providências no sentido de habilitar o imóvel urbano como bem hipotecável para fins de crédito agrícola. Ou seja, a cidade estava se aprontando, se embelezando para que seus imóveis tivessem mais que um valor de uso, mas um valor substancial de troca”.

A atividade imobiliária superava a demanda e criava ao longo das vias de transporte, uma sucessão de loteamentos desconectadas e muitas vezes sem obediência às tímidas recomendações da municipalidade, expressas ainda pelo Código de Posturas de 1886.

Ainda segundo o autor, apenas para as áreas consideradas nobres, as exigências fixadas pelos loteadores foram rigorosas, preservando-as

contratualmente de usos incômodos, fracionamento e edificações julgadas incompatíveis nesses empreendimentos. Assim como ocorreu com os Campos Elísios, Higienópolis e Avenida Paulista, ainda no século XIX, esse fato se repetiu também com a Cia. City a partir de 1913 e com os bairros-jardim de outras empresas loteadoras. Com exceção do núcleo central e dos bairros de elite, no restante da cidade os interesses dos loteadores prevaleceram sobre as poucas diretrizes da municipalidade sobre o parcelamento e arruamento. Até 1923, o loteador era obrigado a apresentar apenas o traçado do arruamento, sem a delimitação dos lotes.

Nas áreas fora do centro a abertura de loteamentos ocorreu sem o cumprimento das normas urbanísticas estabelecidas pelo poder público, com “descontrole consentido”. (GROSTEIN, 1987 apud AMADIO, op. cit., p.294). Nos distritos centrais, a construção irregular para a finalidade de habitação das classes de renda mais baixa – os cortiços – desafiou as medidas oficiais de controle e erradicação da habitação coletiva, preconizadas desde o início do século passado pelo enfoque urbano-sanitarista. O crescimento do número de cortiços nos bairros próximos ao centro ocorreu como resultado da inexistência de políticas oficiais para a habitação social, situação que perdurou nas décadas seguintes, como mostraram os índices de crescimento da população moradora em condições subnormais na cidade.

Sob influência das idéias higienistas, as tipologias das habitações – casas unifamiliares e vilas operárias – seguiram as leis que criaram restrições à possibilidade de outro tipo de residência popular nas áreas central e urbana, pelo menos dentro do quadro da legislação instituída. O alcance da legislação, entretanto, mostrou-se limitado, na medida que a produção dessas habitações para obtenção de renda de aluguel se constituiu em um empreendimento rentável para particulares, criando-se um fosso entre os padrões legais e a atividade de construção de moradias populares desde os fins do século XIX. (Ibid., p.86).

Como a maior área de incidência dessas habitações era o Centro ou os bairros centrais operários, grande parte dos cortiços e habitações coletivas foi tolerada. Bonduki (1998 apud AMADIO, op. cit., p.86) menciona a existência de

inúmeras referências à demolição das habitações tidas como insalubres, mas também o fato do poder público nunca ter podido aplicar integralmente a legislação, pois acarretaria desabrigar uma grande parte dos trabalhadores que viviam naquelas condições.

Nos bairros centrais o aproveitamento máximo do lote urbano para a ocupação horizontal de casas geminadas tornou-se o modelo para a habitação popular. Foram previstas tipologias urbanísticas para a construção de conjuntos residenciais populares pelo Código de 1929 e sua consolidação em 1934. Artigos específicos da legislação instituíram diretrizes para a “abertura de passagens para a construção de casas populares”, dispondo sobre a construção de casas com vias de acesso – as passagens – com 4 m de largura, que não poderiam fazer parte do sistema viário da cidade. Os artigos 532 a 542 do Código de 1929, reproduzidos em 1934 sob os números 749 a 761 foram revogados apenas em 1968 pela Lei nº7.164. (AMADIO, op. cit., p.87).

A população de São Paulo saltou de 279.000 habitantes em 1905, para 415.000 em 1914, chegando a 822.400 em 1930, acarretando uma crise da moradia em virtude da inexistência de uma política definidora de regras para o inquilinato e uma produção oscilante da construção civil a partir da metade da segunda década.

O aumento da demanda por moradias ocasionou a alta dos aluguéis, que por sua vez pressionou o custo de vida e, como a maioria das moradias da cidade eram alugadas, o impacto recaiu sobre a população de menor renda, com conseqüências diretas em relação a qualidade da habitação possível de ser alugada. (Ibid., p.85).

Os baixos salários praticados levaram à proliferação de formas arcaicas e rudimentares de alojamentos provisórios, como os hotéis e pensões, e de moradias.

Os níveis de remuneração da mão-de-obra trabalhadora não permitiam acesso a um mercado formal de moradias unifamiliares, propugnado pelo

enfoque higienista e disseminado pelo poder público como o ideal da moradia operária. A construção barata, com alta densidade de moradores, precárias condições de higiene e uso comum de sanitários foi a alternativa possível, dada as condições de pobreza existentes. (BONDUKI, 1998 apud AMADIO, op. cit., p.86).

De um modo geral, o problema da habitação para os operários estava longe de ser resolvido. Em 1893, uma comissão encarregada de investigar os cortiços, aconselha a sua demolição e a construção de vilas não só baratas, mas espaçosas e higiênicas, possibilitando ainda aos trabalhadores uma pequena lavoura. (SILVA, 1893 apud TORRES, op. cit., p.168). E antes que se findasse o século, a lei nº 315, de 14 de agosto de 1897, revela um esforço para levar organizações públicas e particulares a organizarem vilas operárias em áreas ainda pouco povoadas

Embora os cortiços fossem coibidos pela legislação urbanística, inclusive pela consolidação do Código de Obras Arthur Saboya, na década de 1930, a cidade dispunha de poucas alternativas para a população trabalhadora que não fossem as habitações coletivas e estas se constituíram por décadas uma fonte de renda segura para proprietários e construtores, a despeito de suas precárias condições e da irregularidade perante as normas urbanísticas vigentes. (AMADIO, op. cit., p.83).

A construção de vilas operárias por parte de algumas indústrias, conquanto atendessem às normas sanitárias, alojava menor número de trabalhadores em proporção ao cortiço e geralmente eram acessíveis aos funcionários especializados. (Ibid, p.88). Num período em que o Estado brasileiro não interferia nas relações de trabalho e muito menos nas questões ligadas à habitação social, Blay caracterizou as vilas durante a primeira etapa da industrialização como uma alternativa de recuperação do investimento econômico por parte dos capitalistas através do aluguel, da mesma forma como ocorria com os cortiços. (BLAY, 2003 apud AMADIO, op. cit., p.88).

Em se tratando de vilas operárias construídas pelas próprias indústrias, as mesmas proporcionavam ainda outras vantagens ao empregador-investidor, como por exemplo, a redução de aluguéis em troca de salários mais baixos, a absorção de outros membros da família como empregados na fábrica e uma vinculação casa-emprego que desencorajava a procura de melhores salários por parte dos empregados, uma vez que isso implicava na obrigatória saída da habitação. (BONDUKI, 1998 apud AMADIO, op. cit., p.88).

De acordo com os princípios higienistas, defendidos por urbanistas como Victor de Assis Freire, as habitações coletivas ocupadas pela população pobre eram contrárias à saúde física e moral dos trabalhadores. Para debelar as epidemias e estabelecer um controle da “contaminação moral”, o Código Sanitário Estadual, de 1894, entre outras disposições, proibia as habitações coletivas, as casas subdivididas e as vilas operárias, estas permitidas apenas se possuíssem até seis unidades e localizadas fora da aglomeração urbana. (AMADIO, op. cit., p.83-4).

Essas disposições apenas oficializaram a prática existente, já que inúmeras vilas foram construídas por indústrias ou por particulares. Como afirma Bonduki (1998 apud AMADIO, op. cit., p.87), a solução do problema da habitação pela tipologia das vilas, revestiu-se de duplo objetivo: por um lado a municipalidade, através do discurso higienista, preconizava a sua construção e a incentivava com isenções; por outro lado, o máximo aproveitamento dos terrenos e a racionalização das construções tornavam esses empreendimentos extremamente rentáveis em relação ao capital investido, acrescido o fato de serem isentos de impostos municipais.

Segundo o autor, as vilas obedeceram a diferentes padrões construtivos, o que as colocava mais próximas ou mais distantes daquelas situações encontradas nos cortiços, variando conforme as áreas e equipamentos que as caracterizavam. Os cortiços também possuíam diferenciações quanto às dependências e instalações, comuns ou individuais. O ponto de ligação entre essas tipologias era a rentabilidade do investimento imobiliário aferido pelo aluguel, o que ocasionou a sua disseminação pela cidade. Já nas primeiras

décadas do século XX, a paisagem de bairros como o Brás, Moóca, Ipiranga, Cambuci, Bexiga e Lapa, revelava a presença das vilas, casas enfileiradas e cortiços em vielas.

O Código de Obras de 1934 revogou a legislação anterior, referente às vilas operárias, substituindo-as pelo conjunto de normas aplicáveis às casas populares e condições dos cortiços, estes últimos proibidos. Esse código instituiu também a necessidade de aprovação da planta da unidade, juntamente com o parcelamento da quadra ou área de implantação.

Ainda segundo Bonduki, além das vilas que as indústrias construíram para parte de seus próprios empregados, grande parte da produção desses conjuntos foi promovida por uma gama de agentes que reuniu, desde pequenos investidores até empresas construtoras e sociedades mutuárias, para a construção de vilas particulares destinadas ao aluguel. Estas se configuraram com tipologias e dimensões muito distintas entre si, que ora abrangiam várias quadras, ora constituíam pequenos conjuntos de casas dispostas no alinhamento das quadras ou em renques transversais às ruas principais, ou mesmo mescladas as duas formas de implantação para se obter a máxima ocupação dos terrenos. Tinham em comum algumas características que garantiram a rentabilidade do empreendimento: elevada taxa de ocupação, áreas livres exíguas, economia de materiais mediante a construção de casas geminadas, ausência de recuos, etc.

Exemplos de vilas operárias de indústrias, vilas particulares e antigos cortiços existem em quantidade nos antigos bairros centrais fabris e também em suas imediações, constituindo uma das principais características morfológicas desses espaços. Em uma pesquisa realizada sobre as vilas operárias no final da década de 70, foram utilizados dados sobre uma área de 737 hectares englobando parte dos bairros do Brás, Luz e Moóca, dentro do perímetro de interesse do “Projeto Cura Brás-Bresser” da linha do Metrô Leste-Oeste. Nessa área foram relacionadas 162 vilas, perfazendo um total de 2.990 lotes, sendo 2.951 ocupados por residências, totalizando 11.000 moradores; 71% desses conjuntos foram construídos antes de 1930, com 56,5% constituídos de casas

térreas e os restantes 43,5% de sobrados. (BLAY, 2003 apud AMADIO, op. cit., p.93-6).

Dentre os inúmeros conjuntos remanescentes do período inicial do século XX, as vilas a seguir são exemplos relevantes das tipologias existentes nos bairros centrais (Ibid, p.92):

- Vila Economizadora, construída em 1907 no bairro da Luz pelo mestre italiano, Antonio Bocchini, para a sociedade financeira de ajuda mútua “A Economizadora Paulista”, como investimento para habitações de aluguel.
- Vila Queiroga, com início de construção em 1905, para fins de aluguel, no Brás, próximo ao Parque D. Pedro II, na antiga chácara da Figueira, por José Bernardino de Queiroga.
- Vila Maria Zélia, fundada em 1916 no Belenzinho, foi construída pelo empresário Jorge Street para os operários de sua fábrica de tecidos.

Em relação à expansão urbana, não se logrou o controle desse processo, apesar de se constituir em matéria do Código de 1929 e sua consolidação em 1934. Os estudos sobre esse período mostram que, ao abdicar na prática dessa responsabilidade, o poder público criou as condições para que o setor privado assumisse o controle quase que absoluto da terra urbana. Incapaz de atuar em relação à abertura de loteamentos por parte do setor imobiliário, que criou uma crescente clandestinidade urbana nas franjas da cidade, sucederam-se anistias com o objetivo de regularizar o que foi produzido sem as mínimas obediências em relação às normas da legislação urbana. (Ibid, p.293).

Importante agente indutor da ocupação dos bairros nesse período foram as linhas de bonde, que dobraram os percursos dos eixos ferroviários, ao invés de servir as áreas não atendidas pelas mesmas, como foi o caso da zona Leste, da linha da avenida Rangel Pestana - Celso Garcia, correndo paralela à ferrovia Central do Brasil e a Oeste, a linha de bonde da avenida São João – Francisco Matarazzo, correndo paralela à Santos – Jundiaí e Sorocabana. Nesses trechos, o bonde foi o responsável pela distribuição de passageiros,

propiciando a ocupação dos espaços entre as estações com um caráter misto, onde pequenas fábricas, oficinas e comércio conviveram com habitações de renda média e média baixa. (Ibid., p.293).

Amadio afirma que,

como resultado direto desse processo, coube à verticalização dar continuidade às diferenças originadas por esse pré-zoneamento. Em contraponto, nos bairros não caracterizados como nobres, ou mesmo tidos como fabris, foi admitida uma ampla liberdade para o parcelamento e a produção do espaço. Os padrões urbanísticos resultantes dessa utilização foram fatores preponderantes para que essas áreas também continuassem a se constituir em uma reserva de solo mais barato (comparativamente aos bairros onde a moradia das classes média e alta predominava), atraindo além da indústria, o uso comercial e ocupação horizontalizada, com forte presença de habitações coletivas e cortiços. Bairros como Belém, Moóca, Bom Retiro, Brás, Canindé e Pari tiveram sua morfologia urbana estruturada segundo essas condicionantes.

2.6 AS MUDANÇAS NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

Nas três primeiras décadas do século XX, a cidade de São Paulo contou com cinco prefeitos. O primeiro eleito para o cargo criado pela constituição republicana, o Conselheiro Antônio Prado, administrou o município de 1899 a 1911. Foi seguido por Raimundo Duprat, de 1911 a 1914, Washington Luís, de 1914 a 1919, Firmiano de Moraes Pinto, de 1920 a 1925 e finalmente José Pires do Rio, de 1926 a 1930.

Entre 1872-1875, na história urbana de São Paulo, cabe ao presidente João Teodoro Xavier um papel de grande destaque. Seu nome projeta-se como de um urbanista de grande visão, principalmente para a sua época. Dr. João Teodoro gastou , só na Imperial cidade de São Paulo, quase metade do orçamento anual da Província inteira. Regularizando a praça da República, então Largo dos Curros, abrindo ruas - Rua do Hospício, até a ponte da Moóca, Conde d'Eu, ligando a Tabatinguera ao Lavapés-, remodelando o Jardim Público, onde mandou construir um mirante – o “Canudo de Dr. João Teodoro”, como era conhecido – fazendo os melhoramentos exigidos pelas ruas do Gasômetro e do Pari, podendo-se afirmar que a ele se deve a ligação do Brás à Luz.

Ao mesmo tempo, cuidou da arborização, pavimentação e da iluminação das ruas da cidade. Durante a sua administração foram ajardinados os barrancos do morro do Carmo, saneados os terrenos pantanosos do rio Tamandateí onde antes existia um velho mercado de peixes e construída a Ilha dos Amores neste mesmo rio, transformando-o em local de recreio, com banhos e outros passatempos. (TORRES, op. cit., p.92-3).

Diante do quadro de expansão urbana descontrolada, da abertura de loteamentos e dos problemas de ordem sanitária, fez-se necessário formular uma regulamentação urbanística para procurar garantir padrões aceitáveis de urbanização e estabelecer normas sanitárias para as construções e para a cidade, a fim de se extinguir as epidemias cíclicas que assolavam a mesma.

Em seu trabalho sobre planejamento urbano em São Paulo, Osello mostra que desde as origens, a interferência do Poder Público no processo de produção e reprodução do espaço urbano foi limitada pelas normas liberais vigentes, muito embora se reconhecesse a necessidade de controle público sobre as construções.

Segundo este autor, as leis urbanísticas modernas que foram implantadas, se destinaram a fazer frente aos problemas decorrentes do desenvolvimento industrial na cidade, formando “dois grupos distintos e complementares: um de leis sobre os loteamentos e outro de leis sanitárias que estabeleceram dimensões e características mínimas para as construções urbanas”, já que as que precederam, ainda no século XIX, não foram capazes de fazer frente ao crescimento que a cidade experimentou. (AMADIO, op. cit., p.68).

O controle urbanístico da cidade até a década de 1930, através da atuação da municipalidade caracterizada pelo “Planejamento Normativo”, se fazia através dos seguintes instrumentos:

- O Código de Posturas que vigorou de 1890 a 1913, ordenando a abertura e largura das vias e execução de obras de 1886 (Lei nº 1.666/13).

- A Lei nº 1874, de 1915, que regulamentou a legislação sanitária existente, relacionando-a também com as construções; e a subdivisão do município em zonas central, urbana e suburbana.
- A Lei estadual nº 1956, de 1917, que regulamentou padrões sobre construções, reformas e licenciamento de edificações.
- A Lei de arruamento juntamente com a Lei nº 2.611/23, de 1923.
- O Código Arthur Saboya (Lei nº 3.427), de 1929.

O desenvolvimento urbano de São Paulo processou-se por etapas distintas, a ponto de serem sugeridas várias “fundações” de São Paulo.

O urbanista Prestes Maia registrou os surtos urbanísticos paulistanos que se sucederam:

“Primeiro, por volta de 1875, no governo João Teodoro. O segundo, no início do século XX, na administração Antônio Prado. O terceiro, envolvendo já apreciáveis transformações centrais, na administração Duprat (1911). O quarto, no período 1938-1945, quando foi tentada uma remodelação mais radical e sob critérios gerais de coordenação”. (TORRES, op. cit., p.169).

De 1899 a 1911 foi prefeito de São Paulo o Dr. Antônio da Silva Prado. Não obstante o evidente surto urbanístico da época, a verdade é que não houve propriamente um planejamento orientado a expansão da Capital paulista. Os diversos benefícios que a cidade recebeu em sua gestão, voltaram-se mais para o plano estético, de embelezamento, dentro das limitações impostas pela falta de recursos no orçamento municipal. Em fins do Império já se cogitava a construção uma ponte sobre o Anhangabaú e é dele a determinação da construção da ponte que ligaria o bairro de Santa Ifigênia ao Brás. (Ibid, 170).

2.7 AS CONDIÇÕES DA SAÚDE PÚBLICA

O rápido crescimento demográfico decorrente do afluxo de trabalhadores migrantes originou vários problemas a cidade de São Paulo no início do século XX. As péssimas condições dos bairros operários e das suas habitações suscitaram medidas por parte dos órgãos públicos com o objetivo de erradicar os focos de doenças, que tinham como causa, segundo as teorias

higienistas daquele período, o meio promíscuo em que se encontrava a maioria da população. Nesse sentido, a casa e a cidade se tornaram objeto de estudos do urbanismo sanitaria, concebido para o controle das situações críticas originadas pela revolução industrial nos países centrais, particularmente os europeus. (AMADIO, op. cit., p.83).

Em São Paulo, a questão sanitária foi tratada inicialmente pelo Código Sanitário Estadual de 1894, referenciado na Lei de Higiene Residencial decretada na França em 1850. As teorias presentes nesses instrumentos influenciaram os médicos higienistas, que desenvolveram a teoria do contágio na qual a propagação de doenças ocorria em função de um meio inadequado. O combate à presença de lixo, águas estagnadas, pântanos e várzeas, aglomerações humanas concentradas e ar viciado era fundamental pela “Teoria dos Miasmas”, onde o ar era o principal vetor de transmissão das doenças.

As teorias de Pasteur corresponderam a um avanço científico de grande importância na identificação dos microorganismos, dando origem a novas medidas higienizadoras que dirigiam as ações de combate aos insetos e animais transmissores e propugnaram a vacinação em massa e cuidados com a insolação, além da ventilação das residências, como forma das populações evitarem as tão recorrentes doenças e epidemias.

Dessa forma, a teoria do contágio foi deslocada do meio físico (tipos de solo, rios, pântanos, topografia, ventos) para o meio social, do espaço público para o espaço privado, apontando para os perigos do modo de moradia e vida da população miserável das cidades. Como explicou Simões Jr. “a repercussão desses novos princípios vem trazer alterações significativas na organização dos ambientes de permanência humana prolongada, e, portanto, em muitos dos parâmetros utilizados pela arquitetura”. (SIMÕES JR, 1990 apud AMADIO, op. cit., p.71).

Retomando as teorias sanitarias anteriores a 1900, focadas na “viciação do ar”, as mesmas contribuíram para incorporar ao Código de Obras medidas preventivas como pé-direito e cubagem mínimas por cômodos, que

foram criticados pelo engenheiro Victor da Silva Freire, que chefiou a Diretoria de Obras Municipais e esteve presente nos congressos internacionais sobre construções de cidades realizadas na Europa entre 1890 e 1920. (SIMÕES JR, 1991 apud AMADIO, op. cit., p.73).

Freire, em 1907, abordou o aspecto higiênico dos “Melhoramentos de São Paulo”, mais especificamente em relação à importância da luz e do ar na salubridade das aglomerações humanas. O excessivo parcelamento interno das habitações seria o responsável pelas más condições de insolação e ventilação nas casas, onde 75% das habitações da cidade corresponderiam à repetição de “meia dúzia de tipos” nos quais os cômodos de permanência habitual e noturna enfileiravam-se em relação ao corredor, sacrificando o ar e o sol. Menciona o mesmo problema encontrado pelo engenheiro inglês John Frick nas casas do Rio de Janeiro.

Para fazer frente aos surtos, as ações do poder público no controle sanitário e no combate às epidemias (do cólera e posteriormente febre amarela) foi desencadeada uma série de medidas que se estenderam do meio urbano ao controle dos domicílios, resultante das seguintes ações:

- A criação da Diretoria de Higiene, visando o controle sanitário através de poder de polícia e promulgação do Código Sanitário de 1894 (nos moldes do Código francês de 1850);
- A encampação da concessionária Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, em 1892, devido a morosidade na implantação das redes de distribuição de água e coleta de esgoto;
- A criação da legislação do uso do solo, inicialmente com o Código de Posturas, de 1886, o já mencionado Código Sanitário e da Lei de 1893 que estabelecia como obrigatória a aprovação de plantas para as novas edificações de São Paulo. (BONDUKI, 1998 apud AMADIO, op. cit., p.70).

A atuação da Diretoria de Higiene se voltou prioritariamente à tarefa de debelar o surto epidêmico de febre amarela e do cólera, este último descoberto

na Hospedaria dos Imigrantes em 1893. Após a identificação do foco inicial, as inspeções domiciliares foram adotadas como estratégia para a descoberta de outras possíveis ocorrências em São Paulo e essa atuação incluiu além do ataque a focos e remoção dos doentes, a invasão de casas, desinfecção de imóveis, demolição e queima de casebres, prisão de suspeitos, etc. (AMADIO, op. cit., p.31).

Segundo Someck (1997 apud AMADIO, op. cit., p.69), as intervenções paisagísticas na área central, como o alargamento da rua Líbero Badaró, foram relacionadas ao urbanismo sanitarista, pois nessa área ocorria a incidência de cortiços e de prostíbulos: “nessa época, o discurso sanitarista domina o pensamento urbanístico. A eliminação da pobreza coincidia com a eliminação da doença e se justificava por isso. Não se cogitava qualquer programa de cunho social”.

Os problemas que atingiam os bairros populares vizinhos ao centro, acumularam-se durante as últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX. As condições sanitárias da cidade, nesse período foram descritas pelo médico Bruno Rangel Pestana, do Instituto Bacteriológico, que demonstrou que 80% dos casos de febre tifóide ocorridos entre 1913 e 1916, se deram nos bairros situados em áreas vizinhas aos rios Tietê e Tamanduateí. Outros casos de doenças demonstram a frequência com que as epidemias ocorriam na capital: em 1893 e 1908, varíola; em 1899, 1913 e 1916, febre tifóide; focos de rubéola em 1906; encefalite em 1920; febre amarela em 1893. (BERTOLLI FILHO, 2003 apud AMADIO, op. cit., p.69).

Em relação a esses problemas, duas situações se destacaram:

- A localização geográfica dos acontecimentos, visto que as doenças que assolavam a cidade tiveram como cenário os distritos suburbanos e os bairros operários, especialmente as áreas onde se encontravam os cortiços.
- A diferença entre os bairros proletários - onde pouco se fez para melhorar as condições sanitárias -, e as áreas nobres da cidade.

Considerando a escassez de infra-estrutura de saneamento e de abastecimento de água, um estudo sobre as condições sanitárias da cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, corrobora a distinção existente entre as áreas urbanas:

“a explosão demográfica não foi acompanhada de ampliação equivalente da rede de serviços básicos... Na virada do século, era quase absoluta a falta de infra-estrutura urbana na zona leste. Os operários – em sua maioria italianos – viviam em condições precárias nos casebres e cortiços que proliferavam no Brás e na Moóca. Transportes, rede de água e esgotos, iluminação pública, escola e outros serviços eram praticamente inexistentes. A construção de vilas operárias junto às fábricas representou uma tentativa de algumas grandes indústrias para remediar essa situação calamitosa... Somente na época da Primeira Grande Guerra Mundial, tais equipamentos urbanos passam a ser instalados. As melhorias urbanas no Brás e na Mooca provocaram uma valorização dos terrenos e, com isso, o deslocamento da população de menor poder aquisitivo para a região mais a leste, onde se formaram novos bairros”. (AMADIO, op. cit., p.70).

No que diz respeito à salubridade, os problemas eram muitos. A epidemia de varíola é particularmente violenta em 1875, a ponto de solicitarem os paulistanos a tradicional procissão de Nossa Senhora da Penha. (TORRES, op. cit., p.128-9).

A epidemia de gripe, em 1918, retarda os trabalhos planejados de pavimentação e arborização das ruas da cidade, que desde 1916 tem sua planta publicada com nome de todos os bairros e respectivas ruas e são tomadas medidas de emergência para evitar aglomerações perigosas.

Os efeitos da Primeira Grande Guerra Mundial, a situação financeira de São Paulo, os problemas de Saúde Pública desafiaram a boa vontade do prefeito Washington Luís – *“não permitiram”, disse ele, “a realização de obras que marcam tempos e consagram períodos administrativos”*. E, em fins de 1918, em vez de se construir o Parque da Várzea do Carmo, o que se fez foi aumentar a área dos cemitérios, garagens para carros de transporte de cadáveres, oficinas para construção de caixões mortuários! (Ibid., p.184-5).

Os cemitérios do Araçá, da Consolação e do Brás foram os que receberam, em outubro e novembro, maior número de mortos. Nestes três

cemitérios e no da Penha foi instalada luz elétrica para não serem interrompidos os trabalhos durante a noite. No Araçá e no Brás houve dias em que os enterramentos foram superiores a 150, numa média, em 10 horas de trabalho, de um enterro a cada quatro minutos. O cemitério do Brás foi, então, novamente ampliado, com a anexação de terrenos ocupados pelo setor da Limpeza Pública da Zona Leste. (Ibid., p.185).

2.8 A NASCENTE INDUSTRIALIZAÇÃO DE SÃO PAULO

Transporte e comunicação, linhas de bonde e telefones, jornais e publicidade, construções de aço e elevadores – na verdade, todas as coisas que tendem a ocasionar a um mesmo tempo maior mobilidade e maior concentração de populações urbanas – são fatores primários na organização ecológica da cidade. Entretanto, a cidade não é apenas uma unidade geográfica e ecológica; ao mesmo tempo, é uma unidade econômica. A organização econômica da cidade baseia-se na divisão do trabalho. A multiplicação de ocupações e profissões dentro dos limites da população urbana é um dos mais notáveis e menos entendidos aspectos da vida citadina moderna. (op. cit., p.27).

Robert Ezra Park

Françoise Choay (2003, p.3) afirma que:

(...) Do ponto de vista quantitativo, a revolução industrial é quase imediatamente seguida por um impressionante crescimento demográfico das cidades, por drenagem dos campos em benefício de um desenvolvimento urbano sem precedentes. O aparecimento e a importância desse fenômeno seguem a ordem e o nível de industrialização dos países.

A Grã-Bretanha é o primeiro teatro desse movimento, seguida pela França e a Alemanha.

Segundo a autora, primeiro ocorreu a racionalização das vias de comunicação, com a abertura de grandes artérias e a criação de estações. Depois, a especialização bastante ativada dos setores urbanos (quarteirões de negócios do novo centro, agrupados nas capitais em torno da Bolsa, nova Igreja; bairros residenciais na periferia destinados aos privilegiados). Ao mesmo tempo, são criados novos órgãos que, por seu gigantismo, mudam o aspecto da cidade: grandes lojas, grandes hotéis, grandes cafés, prédios para alugar. Finalmente, a suburbanização assume uma importância crescente: a indústria implanta-se nos

arrabaldes, as classes média e operária deslocam-se para os subúrbios e a cidade deixa de ser uma entidade espacial bem delimitada.

De modo geral, a indústria na cidade de São Paulo, em meados do século XIX, era muito rudimentar. Alguns fatores contribuíram para uma alteração no quadro industrial vigente até então: em 1844 foi denunciado o tratado anglo-brasileiro, que desde 1810 favorecia as manufaturas inglesas, que abarrotava o mercado brasileiro de toda a sorte de produtos ingleses; foi instituída uma nova política alfandegária de caráter protecionista que elevou as taxas alfandegárias em geral e concorreu para certo surto industrial; a Guerra Civil norte americana, na década de sessenta, incentivou a expansão da lavoura algodoeira e da indústria têxtil em São Paulo, incentivada abertamente pelos ingleses; e o impulso decisivo ao desenvolvimento econômico dado pelas estradas de ferro *São Paulo Railway* – a “Inglesa”, primeiramente ligando o interior de São Paulo ao porto de Santos e a Estrada do Norte, posteriormente chamada de Central do Brasil, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, inaugurada alguns anos depois. (TORRES, op. cit., p.106).

Em 1866 havia apenas nove fábricas têxteis no país de capacidade considerável e os esforços do Visconde de Mauá para industrializar a nação eram contrariados pela solidez da monocultura do café (1850-75). O desejo de certos paulistanos de imitar os empreendimentos da Europa industrial dificilmente se ajustava com a atitude medieval para com a mão-de-obra que lhes permitiria realizar esse desejo.

Em 1874, um autor reclamava a necessidade de desviar para a indústria o capital privado e o braço estrangeiro, de modo que os paulistas pudessem completar o último estágio de um ciclo que ia do escravo ao servo e finalmente ao cidadão. Citando Comte, afirmava que (...) “só com as indústrias as faculdades humanas são utilizadas segundo o grau de desenvolvimento de cada uma. Há dez anos atrás, prosseguia, não havia capital para a indústria, pois ele dava 18%, 24% ou mais em transações particulares”. (LEITE, 1874 apud MORSE, op. cit., p.235).

Não pode ser desconsiderado o fato de que a República trouxera uma forte disposição para a industrialização do país, o que, sobretudo para os fazendeiros de café de São Paulo, constituía uma forma de diversificação do investimento de capitais excedentes. De fato, um surto industrial se manifestara constituindo oferta preciosa de empregos na cidade. (CANO, 1990 apud SIMONI, op. cit., p.140). Outra fonte de empregos eram as atividades ligadas à ferrovia, com suas estações ferroviárias, armazéns e oficinas. O próprio desenvolvimento da construção civil na década de 1890 contribuiu para que a cidade polarizasse uma oferta significativa de empregos.

Tomando a entrada do século XX como marco cronológico indicativo das mudanças urbanas, Saes analisa que até 1900

“a cidade teve sua dinâmica determinada pelos vínculos com a produção e com o comércio cafeeiro. A partir de 1900, a cidade adquire crescentemente as feições de uma cidade industrial na qual a indústria determina o caráter e a dinâmica da capital do estado”. (SAES, 1990 apud AMADIO, op. cit., p.29).

Logo depois de 1890, São Paulo começou a atrair indústrias, exatamente na época da expansão metropolitana.

De acordo com Wilson Cano (AMADIO, op. cit., p.31), a superioridade da indústria paulista começou a se estabelecer já entre 1905 e 1907, ganhando impulso entre 1907 e 1913 e se consolidando durante a 1ª Guerra Mundial. As raízes desse desenvolvimento se deveram ao maior dinamismo da economia cafeeira, ao desenvolvimento da agricultura mercantil de alimentos e de um mercado de trabalho amplo, isto é, a um maior desenvolvimento das relações sociais de produção capitalista.

Em relação a essas condições para o surgimento e desenvolvimento da industrialização, Singer (1968 apud AMADIO, op. cit., p.32) esclarece que

“a constituição do mercado interno para produtos industriais... toma principalmente a forma de urbanização. As cidades crescem em função do movimento exportador, pois elas são a sede de uma série de serviços: transporte, armazenamento, comercialização, embalagem, embarque e desembarque, complementares do comércio externo”.

O autor assinala que essa série de serviços constituiu um setor de mercado interno, dependente do setor de exportações, mas que evidentemente teve sua produção consumida no próprio país. (Ibid., p.32).

Ao contrário da maioria das cidades sul-americanas, que se desenvolveram, principalmente, como centros de cultura, burocráticos ou comerciais, a capital paulista torna-se, no século XX, o maior centro industrial da América Latina.

A predominância do Estado de São Paulo e sua capital no processo de industrialização da economia brasileira é explicada levando-se em conta diversos fatores, segundo os estudos de Singer. Este autor considera que quando uma área adquire vantagem decisiva na corrida industrial, ela tende a acumular cada vez mais essas vantagens em relação às áreas vizinhas. Para justificar essa afirmação, identificou os seguintes fatores:

- A situação geográfica, que assegurou a São Paulo o acesso a uma ampla área do país, onde se localizava o mercado consumidor, onde o transporte ferroviário, que ligou a cidade ao interior de São Paulo e do Rio de Janeiro para atender ao escoamento do café, foi preponderante para essa vantagem (SINGER, 1968, apud AMADIO, op. cit., p. 33-34);
- A garantia de abastecimento de matérias-primas, pelo interior agrícola, para um tipo de industrialização baseada na substituição de bens de consumo importados. Os ramos que mais se desenvolveram nesse período foram o têxtil e de alimentação. Em São Paulo, apesar do predomínio da lavoura cafeeira, a produção de algodão foi crescente nas décadas de 1900 a 1930, proporcionando uma ampla diversificação baseada no aproveitamento desta matéria-prima. Ao contrário, o Rio de Janeiro não gozava das mesmas possibilidades, devido ao fato de seu interior permanecer na economia de subsistência;
- A crescente autonomia que os estados adquiriram com a proclamação da República, o que representou para São Paulo a participação do Governo do Estado no financiamento da imigração estrangeira e de parte da malha ferroviária paulista;
- A conseqüente expansão do fornecimento de energia elétrica por concessionária estrangeira, fruto da solicitação de uma industrialização em forte crescimento. As primeiras instalações geradoras foram construídas num período posterior ao de 1890 e 1900, quando São Paulo iniciou a sua trajetória de metrópole industrial do país.

Riqueza acumulada com o admirável surto da lavoura cafeeira, mão de obra abundante, fornecendo pessoal técnico habilitado, ampliação da rede de transportes e comunicações, com a construção de ferrovias, e abundância de energia hidráulica permitido já em 1901 o funcionamento da primeira usina

elétrica – eis os grandes fatores que irão fazer de São Paulo, não apenas a metrópole do café, mas a capital da indústria. (TORRES, op. cit., p.164).

“O fornecimento de matéria-prima para geração de energia dependeu inicialmente da ferrovia, o que definiu a proximidade das indústrias junto à estação ferroviária da *São Paulo Railway* no Brás. Posteriormente, a localização junto à ferrovia permaneceu vantajosa, não mais pelo fornecimento de combustível para as fornalhas das indústrias, mas pelo fornecimento de matéria-prima para transformação”. (AMADIO, op. cit., p.34).

Além de influir sobre a localização da habitação e dos diferentes tipos de comércio, a ferrovia influenciou bastante na localização das indústrias, principalmente na cidade de São Paulo. Acompanhando as vias férreas cresceram as áreas industriais – ao longo dos trilhos da Central do Brasil e da Santos-Jundiaí -, povoando e valorizando as várzeas do Tamanduateí e do Tietê.

Os trilhos das ferrovias foram colocados no nível dos rios e margeando o Tamanduateí chegaram a São Paulo os da *São Paulo Railway*. Com uma quantidade apreciável de desvios, esta última determinou a formação de uma faixa industrial, formando um arco a leste e ao norte do centro de São Paulo, numa zona de terrenos baixos e úmidos, e, por isso mesmo abandonados durante muito tempo. A bacia do Tietê foi também seguida pela Estrada de Ferro Central do Brasil vinda de Leste, e, mais tarde, pela Estrada de Ferro Sorocabana, vinda de Oeste. (TORRES, op. cit., p.106-7).

O geógrafo Pasquale Petrone (apud AMADIO, op. cit., p.25) também atribuiu a constituição das áreas industriais ao Leste, Oeste e Sul da cidade aos trilhos das ferrovias:

“Não resta dúvidas que as principais áreas industriais acompanham as vias férreas – Brás, Belenzinho, Tatuapé, Comendador Ermelino e São Miguel Paulista ao longo dos trilhos da Central do Brasil; ainda o Brás, o Pari, Mooca, Ipiranga, São Caetano do sul e Santo André, acompanhando a Santos-Jundiaí; Barra Funda, Água Branca, Lapa e Osasco, servidas tanto por esta via férrea como pela Sorocabana”.

Considerada toda a heterogeneidade do território urbano transformado pela industrialização, a descrição de Petrone, mencionada em diversos trabalhos sobre o cenário fabril paulistano de então, se constitui em um registro precioso sobre a paisagem dos bairros industriais:

“dentro do perímetro urbano, em zonas como o Brás, a Mooca e o Belenzinho, observa-se um ininterrupto suceder de pequenas habitações, quase sempre térreas e sem nenhum jardim à frente, geralmente germinadas (duas a duas, quatro a quatro), todas mais ou menos iguais, de estilo pobre ou indefinível. Estendem-se assim, em sua monotonia e em sua humildade, intermináveis, que chegam a ocupar quarteirões inteiros. No meio delas, porém, surge de quando em vez, a pesada e característica fachada de uma fábrica, ou então, pequenas oficinas ou fabriquetas. Estas são muito numerosas, aparecendo instaladas numa casa igual às demais, em antigas garagens, em barracões ou simples telheiros, no fundo dos quintais. Já as fábricas maiores se destacam, quando não por suas chaminés, pelo menos pela grande extensão de suas fachadas e seu amplo portão de entrada”. (Ibid., p.37).

“A paisagem dos setores urbanos onde a industrialização ocorreu com intensidade, dada as características do parque industrial paulista, não se configurou como a de zonas industriais homogêneas, ocupadas exclusivamente por estabelecimentos fabris. Ainda segundo Petrone, a existência desses estabelecimentos intercalados em meio a residências proletárias, deu origem aos bairros mistos e a razão desse fenômeno ocorreu exatamente por predominarem as fábricas de tamanho pequeno e médio porte, destinadas principalmente à indústria de transformação”. (PETRONE apud AZEVEDO, 1958 apud AMADIO, op. cit., p.35).

A concentração industrial coincidiu com a expansão física da cidade, misturando-se indústrias e residências, sem planejamento, mas também sem o aspecto sujo e escuro que costumava caracterizar as grandes aglomerações industriais. De tal maneira misturaram-se zona residencial e zona industrial, que Bandeira Jr. (apud TORRES, op. cit., p.162) refere-se a centenas de fábricas situadas onde o “público não vê”. Um tipo de indústria doméstica, cujo baixo custo poderia fazê-la competir com indústrias maiores, mas cuja instalação mais adequada concorreria para encarecimento dos produtos.

Aos fatores que contribuíram para a industrialização de São Paulo, agora se pode incluir a Primeira Grande Guerra. Às vésperas da Primeira Guerra

Mundial, Brás e Moóca já se definiam como bairros industriais, com suas habitações coletivas, de um lado, e com a instalação, de outro, das duas primeiras escolas técnico-profissionais no Brás. (TORRES, op. cit., p.176).

No entanto, cumpre salientar que o início da guerra, na realidade, provocou tremenda crise que afetou tanto os produtos importados como os nacionais, gerando logo o desemprego em virtude dos grandes estoques de mercadorias. Mas, entre 1915 e 1917 São Paulo se desdobraria para atender às exigências do mercado nacional, desprovido, em virtude da guerra, de produtos estrangeiros.

Embora tenha se tornado muito variada a indústria manufatureira paulista, é no setor da indústria de tecidos, particularmente de algodão, que São Paulo irá dar um largo passo para frente, não apenas na Capital, mas no interior do Estado. No Brás e na Mooca, Paul Walle irá registrar 18 fábricas de tecidos de algodão. (BRUNO, vol. III, 1982 apud TORRES, op. cit., p.177).

O processo de industrialização criou na cidade uma dinâmica diferenciada do período em que a economia girava em torno do café, visto que este se constituía em produção rural, trasladada ao porto de Santos, assim como também ocorria em relação ao porto do Rio de Janeiro para o escoamento da produção fluminense. De forma diversa, a exigência fundamental para os estabelecimentos fabris funcionarem, era a de mão-de-obra permanente. Isso implicava na existência de trabalhadores estabelecidos na cidade e em número suficiente para esse setor empregador. Ligada a esse contingente de trabalhadores, impôs-se a necessidade da manutenção de suas condições de vida – alimentação, saúde, habitação, transporte – isto é, a reprodução da força de trabalho, que ocorreu sob severas condições. Na cidade, novas ocupações e novas funções urbanas surgiram para tanto, espontâneas ou estruturalmente criadas. (AMADIO, op. cit., p.29).

Em síntese, nas três primeiras décadas do século XX, a industrialização se voltou principalmente para a substituição por produção nacional dos bens de consumo importados, sendo a indústria têxtil e de produtos alimentares, os ramos predominantes. (SINGER, 1968 apud AMADIO, op. cit., p.34). O ramo industrial com maior número de estabelecimentos, os cotonifícios, eram 17 em 1900, saltando para 41 em 1915, com o número de empregados quadruplicando. Até 1925, a cidade contava com 2.000 indústrias e 70.000 operários que ocupavam principalmente as áreas de várzea próximas aos trilhos ferroviários, sendo os bairros mais característicos, Brás, Mooca e Belenzinho. Em 1932, o número de estabelecimentos industriais já havia crescido para 2.100. (PETRONE apud AMADIO, op. cit., p.35).

Segundo AMADIO (op. cit., p.35), as características principais do parque industrial paulista se deveram ao tamanho do mercado e à tecnologia. Essas duas condicionantes exigiram de alguns ramos industriais, grandes plantas industriais, que incluíram a produção de energia, como foi o caso das indústrias têxteis, de vidro, papel, moinhos de trigo, etc., todas apresentando pouca flexibilidade tecnológica em face das exigências que a mecanização lhes impunha.

CAPÍTULO 3

3.1 O BRÁS

“Através dos tempos, todo o setor e quarteirão da cidade assume algo do caráter e das qualidades de seus habitantes. Cada parte da cidade tomada em separado inevitavelmente se cobre com sentimentos peculiares à sua população. Como efeito disso, o que a princípio era simples expressão geográfica converte-se em vizinhança, isto é, uma localidade com sentimentos, tradições e uma história sua. Dentro dessa vizinhança a continuidade dos processos históricos é de alguma forma mantida. O passado se impõe ao presente, e a vida de qualquer localidade se movimenta com um certo momento próprio, mais ou menos independente do círculo da vida e interesses mais amplos ao seu redor”. (PARK, op. cit., p.29-30).

“A facilidade de meios de comunicação e transporte, que possibilita aos indivíduos distribuir sua atenção e viver ao mesmo tempo em vários mundos diferentes, tende a destruir a permanência e a intimidade da vizinhança. Por outro lado, o isolamento das colônias raciais e de imigrantes nos assim chamados guetos e as áreas de segregação populacional tende a preservar e, onde existia preconceito racial, a intensificar a intimidade e solidariedade dos grupos locais e de vizinhança. Onde indivíduos da mesma raça ou da mesma vocação vivem juntos em grupos segregados, o sentimento de vizinhança tende a se fundir com antagonismos de raça e interesses de classe. Distâncias física e sentimental reforçam uma à outra, e as influências da distribuição local da população participam com as influências de classe e raça na evolução da organização social”. (Ibid., p.33-4).

Robert Ezra Park

A designação “bairro” nem sempre corresponde a identificação e localização territorial comuns ao ponto de vista da administração pública e da população que nele habita.

A denominação deste, em geral, tem origem popular, às vezes humilde, ligada a antigos moradores ou a fatos que se incluem nas tradições, às vezes lendária e difícil de explicar à luz da documentação oficial.

Por sua vez, a divisão administrativa do município de São Paulo estabelece os limites territoriais para os distritos e para os subdistritos, mas não delimita os bairros com a mesma exatidão, como acentua Renato Silveira Mendes (TORRES, op. cit., p.16):

“Os bairros não se equivalem, nem em superfície, nem em importância, quer econômica, quer demográfica, quer mesmo em seu significado histórico, podendo representar o papel de barômetro da expansão urbana, registrando com maior ou menor fidelidade, as maiores ou menores pressões da marcha que vem se processando através das colinas e várzeas da Região de São Paulo”.

3.2 LOCALIZAÇÃO

Tal processo de construção urbana pode ser observado com a transformação dos antigos caminhos seguidos por bandeirantes e tropeiros, em vetores de expansão da cidade que se configuram posteriormente como importantes artérias de tráfego intenso, ligando o Centro Urbano às zonas Norte, Sul, Leste e Oeste, ao longo das quais iriam se formar os diversos bairros.

Dois grupos de bairros individualizaram-se na região inicialmente chamada de zona Leste: aqueles diretamente ligados ao Centro, mais antigo e de povoamento mais denso, como Brás Belém, Mooca, Belenzinho, Canindé e Pari; e os de povoamento mais recente, mais afastados do centro, às margens da radial Rangel Pestana – Celso Garcia, como o Tatuapé, Parque São Jorge e outros centros residenciais que surgiram nos trechos mais elevados.

Os dois grupos apresentam contrastes visíveis – os primeiros são mais antigos, com quarteirões inteiros de casas térreas, modestas, quase uniformes, alguns ainda com moradias tipo cortiços; os mais novos apresentam um caráter mais residencial, revelando maior conforto habitacional.

Mas o centro da Zona Leste – comercial, industrial e cultural – foi historicamente o Brás, cujo “coração” está distante cerca de dois quilômetros do centro de São Paulo. Duas radiais alimentam este coração: de um lado, a tradicional estrada da Penha, a antiga Rua do Brás, transformada em Avenida Rangel Pestana - Celso Garcia, com seu viaduto Alberto Marinho; de outro, a ampla Radial Leste. Estas radiais cortam a região, ligando o Parque Pedro II à Penha, ou melhor, ligam as duas históricas colinas, São Paulo de Piratininga e Nossa Senhora da Penha de França. (Ver na figura 15 as principais vias do bairro).



Figura 20 Principais vias do bairro. Mapa base – GEGRAN; SP; 1972. Reprodução de publicação: MELLO FILHO, José Rollemberg de. *Arquitetura no contexto urbano antigo*. São Paulo: Tese de Mestrado, FAUUSP, 2001, p. 13.

3.3 HISTÓRIA

Quem conhece o Brás de hoje, mal pode calcular a modéstia de sua origem e lentidão do seu desenvolvimento, pelo menos nos seus primeiros 80 ou 100 anos, em torno da capelinha erigida ao Senhor Bom Jesus dos Matozinhos, pelo português José Brás... Muitas são as citações descritivas de suas origens, contidas em trabalhos de pesquisa desse bairro tão singular do contexto paulistano.

A mais antiga referência a José Brás está registrada nas Atas da Câmara Municipal de São Paulo, no Termo de Vereança de 4 de março de 1769, quando “*se despacharam várias petições que concorreram das partes, e na*

mesma se passou um mandado dos moradores do Pari fazerem as pontes que ficam entre o caminho de José Brás até a chácara do Nicolau". (...) Em 1784 "passaram dois mandados, um para os moradores do Pari e Nicolau ajudarem aos moradores de São Miguel a fazer o aterrado que fica desde a ponte do Ferrão até o Nicolau, e nomearem para cabo a José Brás". Três anos mais tarde, já existia uma ponte com o seu nome. Não se conhecem outras referências ao próprio José Brás, mas muitas à paragem, ao caminho e a à Capela do Bom Jesus dos Matozinhos. (TORRES, op. cit., p.43-4).

Segundo Mello Filho (op. cit., p.7),

"O Brás surgiu ao redor da capela do Bom Jesus do Matosinho, erigida provavelmente em 1811 na beira do caminho que ligava São Paulo com a Penha. A importância deste caminho manteve-se através do tempo, de tal modo que ele é até hoje o referencial principal do bairro, que acabou se formando ao seu redor. Além dessa ligação do centro da cidade com a sua parte Leste, nesta região aparece registrado em mapas desde 1842, uma outra estrada, apontando numa direção mais a sudeste, conhecida como o Caminho da Mooca. Enquanto a estrada da Penha atravessa o Tamanduateí e penetra a cidade antiga pela Rua do Carmo, o Caminho da Mooca se liga na altura do morro do Tabatinguera. Então por essa época, essas duas estradas já começaram a definir a periferia da sede urbana, nesse seu lado leste, dois núcleos distintos de construções. Um ao longo do Caminho do Brás e outro margeando o Caminho da Mooca".

Ao estudar o Brás, Torres o localiza na parte oriental da cidade, estruturado pela estrada que ligava as duas colinas históricas dos tempos coloniais: São Paulo de Piratininga e Nossa Senhora da Penha de França. A Estrada Geral, ou Caminho da Penha, atual Avenida Rangel Pestana, possuía algumas chácaras na sua margem e dois braços procuravam os bairros da Mooca e do Pari: o primeiro seguia em direção ao atual Alto da Mooca e o segundo seguia pelas atuais ruas do Gasômetro e Monsenhor Andrade. Assim, como os caminhos que atravessavam o Campo da Luz tiveram finalidade religiosa e interligavam a cidade com Minas Gerais, as atuais avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia se constituíram em rotas religiosas e vias de importância social e econômica, ligando a Imperial Cidade de São Paulo à Corte, através do Vale do Paraíba. Depois do Convento do Carmo, uma ampla área vazia o separava da capela do Senhor Bom Jesus dos Matozinhos, construída pelo português José Brás e que já apresentava alguma concentração populacional no seu entorno. Neste local foi construída posteriormente a atual igreja Matriz do Brás, concluída

em 1903. Durante décadas o bairro foi ocupado apenas por chácaras, como a de Inácio José de Araújo, que desde 1860 plantava uvas para fazer vinho. Nesse local passou a existir posteriormente o Largo do Brás, renomeado em 1865 para Praça da Concórdia, em homenagem à praça homônima de Paris. (TORRES, op. cit., p.58,65-75).

Mello Filho (op. cit., p.55) ao descrever as origens históricas do bairro do Brás, reitera o papel de destaque que a igreja ocupava na definição dos costumes da época, contribuindo para estreitar as relações entre os moradores do Brás e da Penha, pois este último era um lugar de devoção e uma referência importante da tradição religiosa. De 1744 a 1876 a imagem de Nossa Senhora foi levada em procissão até a Catedral da Sé, pelo caminho entre a Penha e o centro da cidade de São Paulo. No caminho desses viajantes e dessas procissões, bem próximo à cidade de São Paulo, separado apenas pelas várzeas do rio Tamanduateí e situado no cinturão das chácaras que cercavam a colina histórica, vai surgir um núcleo de casas, alguns estabelecimentos comerciais e uma igreja cuja notícia datam do século XVIII: erguida com a ajuda de um comerciante local de nome José Brás, morador da área desde 1730 e proprietário de uma venda e um albergue na beira da estrada. Este ponto começou a ser conhecido como a “paragem” do Brás. E foi esta a denominação que chegou até nossos dias.

A procissão que percorria anualmente o caminho da Penha até a Sé, fez da Capela do Brás um ponto de parada em sua peregrinação. As tropas de burro que passavam pela cidade vindo da direção leste, tinham também no Brás uma excelente oportunidade de abrigo, visto que na cidade propriamente era mais difícil conseguir abrigo e pasto.

A Freguesia do Brás foi criada em 1816, quando sua região foi separada da Freguesia da Sé e da Penha de França. Alguns autores e viajantes da época assim a retrataram:

“Abaixo da cidade vê-se o Tamanduateí, que vai coletando por uma campina semi-alagada (novembro), no fim da qual se estendem os pastos pontilhados de tufo de árvores baixas (...) a planície se estende

a perder de vista, sendo cortada pela estrada do Rio de Janeiro, que é margeada de chácaras. Animais pastam espalhados pela campina e a paisagem se torna ainda mais animada com as tropas de burros que chegam e saem da cidade e com a presença de numerosas mulheres lavando roupa às beiras do córrego ...” (SAINT-HILAIRE, 1981 apud MELLO FILHO, op. cit., p.56).

“Criado pois, a Freguesia do Senhor Bom Jesus de Matozinhos, com a sua capelinha; suas casas de taipa cobertas de telhas, como exigiam os termos das certas de datas, com as chácaras, hortas e pomares, onde obrigatoriamente seus proprietários deveriam não apenas aplinar, cultivar e construir para os que se dirigiam para a Freguesia de Nossa Senhora da Penha ...” (TORRES, op. cit., p.56).

(...) “A capela de São Brás, com seu campanário branco e aquelas casas dispersas pela planície, exalam um perfume idílico que enleva a imaginação”. (GUIMARÃES, 1944 apud MELLO FILHO, op. cit., p.56).

(...) “Entramos por São Paulo pelo lugar chamado Brás. É um dos arrebaldes mais belos e concorridos, notável por suas chácaras onde residem famílias abastadas”. (ZALUAR, 1943 apud MELLO FILHO, op. cit., p.56).

(...) “Sabe-se que nessa época (1840) era sobretudo no Brás ... que ficavam muitas oficinas de seleiros e fabricantes de arreios, de cangalhas e também de estribos e caçambas de prata”. (BRUNO, 1982 apud MELLO FILHO, op. cit., p.56).

Tem-se ainda que, mais distante do Colégio dos Jesuítas, no núcleo central da cidade de São Paulo, o bairro de Nossa Senhora da Penha, ou pelo menos a sua capela, é, também, muito mais antigo do que o bairro do Brás, visto que este só aparece nos documentos oficiais a partir do século XVIII. Uma sesmaria concedida a Mateus Nunes de Siqueira, a 15 de setembro de 1668, já revela existir ali não apenas povoamento, mas devoção à N. S. da Penha de França, que se configura como uma das mais antigas e tradicionais na cidade de São Paulo, para onde a imagem era levada, mediante prévios entendimentos entre as autoridades eclesiásticas e a Câmara Municipal, “com suas jóias e alfaias”, em imponentes procissões, até a catedral. Tais procissões levando a imagem à igreja da Sé estão ligadas ao costume dos paulistanos de se apegarem à Nossa Senhora da Penha para resolver seus problemas, como as grandes secas ou a epidemia de varíola. A imagem teria sido levada à Sé pela primeira vez em 1744. (TORRES, op. cit., p.52).

Após a inauguração da Igreja do Senhor Bom Jesus de Matozinhos, em torno da qual se consolidaria posteriormente o bairro do Brás, esta se tornou um

ponto de parada obrigatória para a imagem de Nossa Senhora no seu trajeto de ida e volta da Penha à Sé. Evidentemente, tal parada foi conhecida oficialmente somente a partir da elevação da capela do Brás à Freguesia, isto é, por volta de 23 de agosto de 1819. Não há registros oficiais relativos aos anos anteriores, mas deduz-se que seria natural um momento de descanso dos fiéis, na capela, num trajeto de légua e meia numa estrada poeirenta.



Figura 21 Procissão na Avenida Rangel Pestana. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais* /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004, p. 83.

Tais procissões e as peregrinações dos fiéis de Nossa Senhora da Penha beneficiavam, em certo sentido, a Freguesia do Brás, estreitando os laços que a ligavam ao centro urbano de São Paulo. A estrada da Penha constituir-se-ia na futura artéria do bairro – as avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia, eixo em torno do qual se processou o povoamento da porção oriental da cidade de São Paulo, unindo-a à outra colina histórica, a Penha de França. Estas seriam “avenidas religiosas”, segundo Leonardo Arroyo. Mas também vias de comunicação de importância social e econômica, ligando a Imperial Cidade de São Paulo a distantes subúrbios no caminho da Corte, ao Vale do Paraíba, por onde chegarão tropeiros e viajantes, mercadorias e notícias, segundo Torres (op. cit., p.53-4).

3.4 IMIGRANTES NO BRÁS

“Em fins do século XIX, o incremento populacional do Brás decorreu da imigração estrangeira, particularmente dos italianos, premida pela crise no campo de seu país de origem: em apenas quatro anos, de 1886 a 1890, o bairro viu sua população saltar de 5.998 para 16.807 habitantes. A escolha do Brás como local de moradia pode ser explicada tanto pela presença de indústrias, que foram um fator de atração para a mão-de-obra destinada inicialmente à lavoura cafeeira, como também da Hospedaria dos Imigrantes que, a partir de 1888, passou a funcionar na Rua Visconde de Parnaíba. Estudos mostram também que os italianos napolitanos preferiam o Brás, concentrando-se os venetos no Bom Retiro e os calabreses no bairro Bexiga (DPH,1980 apud AMADIO, op. cit., p.339), distribuição esta que se reporta aos respectivos antecedentes históricos-sociológicos da região de origem na Itália”. (VÉRAS , 2003 apud AMADIO, op. cit., p. 339).

Como observou Cenni (apud TORRES, op. cit., p.156) no bairro do Brás:

“Grupos de italianinhos cantando alegremente pelas ruas. Jovens imigrantes a dar concertos de bandolim, flauta, clarinete. Junto às fábricas, à hora do almoço, a cortar com canivete o pão redondo que comiam com bananas ou queijo. À noite, um Chianti legítimo, com uma “pizza” ou um naco de “provolone”. Nos quintais, vez por outra, o jogo de “bochas”. À hora do trem, os vendedores de jornais, a “turma dos bareses”, nos pontos de distribuição da mercadoria, a retirar rapidamente os seus jornais, e... lá iam eles em rápida carreira, até a Sé, onde chegavam antes dos bondes puxados por burros...”

Segundo Mello Filho (op. cit., p.14), a área do Brás por ele estudada foi originalmente ocupada por imigrantes italianos da Província de Bari, em especial da cidade de Polignano A’Mare. Em meados de 1920, esses italianos construíram a igreja em louvor a São Vito Mártir, que era padroeiro da cidade de Polignano – o edifício é uma cópia da igreja que existe nesta cidade italiana. Desde essa época, celebra-se a festa de São Vito no mês de junho, na rua da igreja, se valendo do entusiasmo dos bareses, ainda moradores do bairro e seus descendentes. Hoje é uma das mais importantes festas de rua da cidade. A rua da igreja que se denominava Álvares de Azevedo, há pouco tempo teve seu nome alterado para Polignano A’Mare.

Nicolau Sevcenko também chama a atenção para a característica da população do bairro do Brás, sutil e reveladora do que considera o “espírito” do bairro, que se desenvolveu para acolher os que chegavam à cidade de São Paulo e moldou uma forma própria de viver. Inicialmente foram os europeus do Mediterrâneo, na maioria italianos; por volta de 1930, a primeira e a segunda geração de imigrantes europeus perderam a hegemonia para os brasileiros do nordeste, oriundos de regiões rurais. Em ambos os casos, com bagagens diversas das que aqui iriam encontrar. Os primeiros estabeleceram fortes relações com o bairro, pois aqui vieram para ficar. Para os nordestinos, os vínculos com o bairro eram transitórios. O desapego e a falta de desejo de fixar raízes, agravado pelas condições precárias de moradia e pelo processo de expulsão de sua população pelo “Plano de Avenidas” proposto por Prestes Maia em 1930, devem explicar, em parte, o estado de abandono que parcelas do bairro apresentam. (MELLO FILHO, op. cit., p.37-8).

O impacto da chegada do enorme contingente de imigrantes na cidade foi mais intenso no bairro do Brás, visto que nele localizava-se o principal ponto de chegada dos estrangeiros. Em 1885 foi construído, próximo da “Estação da Inglesa” e da “Estação do Norte”, a Hospedaria dos Imigrantes. Uma outra edificação desse tipo também chegou a ser construída em Santos, sem sucesso.

Os estrangeiros desciam dos navios no porto de Santos e a seguir eram embarcados nos trens que vinham para São Paulo. Aí eram alojados na Hospedaria dos Imigrantes. O edifício foi projetado para abrigar até 1.600 pessoas por vez, que deveriam ficar ali hospedados por uma semana. Nesse tempo seria definido o destino que deveriam tomar entre as diversas fazendas de café do interior.

Entretanto, essa enorme oferta de mão-de-obra para o trabalho fez com que no entorno do edifício da Hospedaria surgissem diversos escritórios particulares, interessados em intermediar a contratação dos imigrantes para os mais diversos serviços. Esses estrangeiros, portanto, acabaram muitas vezes

ficando na cidade e o Brás foi para eles, uma porta de entrada para São Paulo, e muitas vezes o bairro de sua moradia e trabalho para o resto da vida. (Ibid., p.65).

A apropriação dos espaços das ruas, em parte se deve à própria origem do bairro. “Depoimentos de antigos moradores, muitos deles ainda italianos de nascença, apontam que essa vida social e o uso intenso dos espaços públicos do bairro já ocorrem há muito tempo. Desde a vida nos cortiços, onde a utilização de equipamentos em comum e a relação de proximidade entre as pessoas (devido à exigüidade de espaço) são a regra, até as atividades nas vias principais do Brás”. (Ibid., p.12).

“À noite havia o footing, também conhecido no bairro como “tirar linhas”: rapazes caminhando de um lado para outro e as moças de outro; nesse flunar, olhares discretos ou fulminantes eram dirigidos à pessoa interessada... O trajeto começava na Avenida Celso Garcia, passando pela Rua Caetano Pinto, indo até as porteiras. O ponto central era a Matriz e a Confeitaria Guarani”. E havia nas ruas as brincadeiras das crianças e à noite as cadeiras nas calçadas para as conversas entre os vizinhos. Durante o dia a mesma rua se transformava no local de compras: “Como nas casas não havia geladeira, comprava-se diariamente todos os gêneros de que se necessitasse. Pela manhã e final da tarde o carroção de leite... Nas principais ruas do Brás passava também o cabreiro, com seis ou sete cabras com sinos no pescoço, cujo tinir podia-se ouvir de longe. O leite era tirado na hora para cada freguês; as crianças chegavam aos bandos com copos e canequinhas”. (RIBEIRO, 1994 apud MELLO FILHO, op. cit., p.12).

“No correr do dia viriam o peixeiro, o tripeiro (vendendo fígado, rim, coração), o verdureiro, o batateiro, o pasticcerio (oferecendo macarrão e outras massas), o padeiro, o comprador de garrafas, etc. Cada um deles com seus cantos e instrumentos para anunciar a presença. Ninguém desembolsava dinheiro nesse momento, pois era tudo anotado na caderneta, para depois ser cobrado. As relações eram de muita proximidade, afetivas. Lembra Dona Gina Labate, uma das filhas de um antigo verdureiro – “meu pai não marcava nenhum nome na caderneta, só as características dos fregueses: la bionda (a loira), il Vecchio (o velho), il grasso (o gordo)”. (FERRAZ, 1994 apud MELLO FILHO, op. cit., p.14).

Foram principalmente esses vendedores que conseguiram manter as tradições culinárias dos imigrantes, pois, ofereciam também alguns produtos estrangeiros típicos, que não eram comuns nos empórios da cidade. A rua, portanto, desde esse tempo, era uma festa.

Apesar de todas as dificuldades de moradia operária do Brás (insalubridade, predomínio de espaços coletivos, falta de infra-estrutura de base...), existe um outro lado da história que fala de uma vida social muito rica, de

festas, de apropriação de ruas, da forma descontraída e alegre dessa população viver a cidade. O Brás possuía essa excitação urbana. Os limites da cidade ultrapassaram os do bairro, na direção leste e dessa maneira, continuava a ser um ponto de passagem obrigatório. Isso somado à sua grande população fez com que o bairro desenvolvesse uma vocação comercial que animava o seu centro – a região do entorno da Rangel Pestana desde o Largo da Concórdia até o Largo do Brás, onde fica a igreja. Acresce-se que no Largo da Concórdia estava o Teatro Colombo, importante equipamento cultural para a população do bairro. E havia outros: Brás Politeama, Mafalda, Olímpia e o Cineteatro Oberdan, sendo que essa população poderia se servir também dos diversos cinemas que haviam sido abertos – Piratininga, Universo, Roxy, Ideal, e mais tarde, já na década de trinta, o Babilônia e Universo. Aconteciam festas religiosas ligadas a diversas igrejas, assim como o animado carnaval na Rangel Pestana, que se diferenciava do carnaval da Avenida Paulista, que era dos ricos. Havia, portanto, uma identidade própria do lugar, como o bairro dos operários, dos italianos e principalmente um certo orgulho dessa condição. A organização das associações operárias e dos sindicatos, que tinham suas sedes e suas reuniões no Brás, certamente reforçava o caráter do bairro em relação ao restante da cidade. (MELLO FILHO, op. cit., p.68).

Essa diferença pode ser interpretada sob dois enfoques: um que prestigia essa maneira própria de viver a cidade e outro que vê “essa gente de fora” como pessoas de quem seria mais prudente se manter afastado. Resta a dúvida se o direcionamento dos operários e dos imigrantes para este bairro não atenderia ao desejo de colocar essa população segregada do resto da cidade. Muito provavelmente, os imigrantes para lá se dirigiram, principalmente, em função do preço mais baixo da terra e da vizinhança do trabalho.

A partir de 1860, São Paulo cresce num ritmo que desconhecia até então, pois sua população não aumentara muito durante os três primeiros quartéis do século. Observa-se que a população aumenta mais intensamente nas vizinhanças do centro urbano, mas é no Brás que se nota um ritmo mais acelerado, embora ainda ali faltem os mais simples melhoramentos urbanos.

3.5 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL



Figura 22 Vista panorâmica da Várzea do Carmo. Justaposição de duas fotos de Militão de Azevedo tomadas das proximidades do Mosteiro de São Bento. Reprodução de publicação: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 22.

A planta da cidade de São Paulo feita em 1841 pelo engenheiro C. A. Bresser, engenheiro alemão estabelecido em São Paulo, mostra a existência de um conjunto de pequenas construções, enfileiradas em um dos lados do caminho da Penha entre a igreja do Bom Jesus e a Várzea do Carmo, algumas sedes de chácaras e quase mais nenhuma ocupação. Mostra ainda que as construções estão alinhadas na frente do lote, e que o lote é mais profundo do que largo, certamente em função das dimensões das datas (10 braças de frente por 80 braças de fundo). O desenho também informa que entre esse conjunto e o centro da cidade havia um enorme espaço vazio, dominado pela várzea do rio Tamanduateí, com suas pontes freqüentemente carregadas pelas águas. (MELLO FILHO, op. cit., p.58).

Bresser, que era proprietário de uma chácara no Brás, revela um bairro ainda bastante despovoado, com grandes vazios, mas diretamente articulado com o centro urbano: no caminho da Penha, atravessando as três pontes sobre o Tamanduateí – do Cano, do Meio e do Irmão – apenas algumas casas do lado esquerdo da estrada, principalmente em torno da Igreja do Senhor Bom Jesus de Matozinhos; mais para o interior, a chácara do Bispo ocupando área bastante ampla; nas proximidades do caminho da Mooca, à direita, a chácara do vigário do Brás. (TORRES, op. cit., p.72).

As freqüentes inundações da várzea do Tamandateí contribuía, evidentemente, para retardar um pouco a expansão da cidade para esse lado. Na realidade, a “Grande Varge”, como muitos a chamavam a Várzea do Carmo e seus arredores, em certas épocas do ano, mais separava do que unia o bairro do Brás e a cidade. A Assembléia Legislativa, desde sua instalação, preocupava-se com o problema, procurando saber se haveria um plano para “encanar ou mudar o rio de lugar”, requerendo fundos para a “drenagem da várzea do Carmo”. (Ibid, p.76). O aterrado da Várzea do Carmo, que vai ter à Freguesia do Brás, foi finalizado em 1867, assim como o chafariz para fornecer água para os habitantes do bairro.

A partir de concessões de terras em terrenos circunscritos no marco da meia légua, a cidade expandiu-se em todos os sentidos, um tanto irregularmente, ao sabor dos interesses particulares dos signatários das petições. Todavia, a nova política de terras do Governo Imperial, já delineada pela Lei das Partilhas de 1835, que punha fim aos morgados e privilégios, concretiza-se na Lei de Terras de 1850, regulamentada em 1854. A execução da lei leva as Câmaras Municipais a suspenderem as concessões de datas de modo que em São Paulo ficam em suspenso, à espera de decisão, centenas de pedidos de terras dentro do rossio. (Ibid., p.80).

Desejando ampliar a área do rossio, em benefício da população paulistana, a Câmara dirige-se ao presidente da Província em sessão Ordinária de 25 de novembro de 1858, na Presidência do Sr. Salles Guerra, insistindo na necessidade de distribuir terras aos moradores da cidade, considerando o progresso que se verifica e a tendência para abuso de preço na venda de terrenos por particulares. Em sessão ordinária de 26 de janeiro de 1860, é discutido o parecer da Comissão Permanente relativo à concessão de terras a 181 cidadãos que solicitam datas de “terrenos contíguos e por detrás da Freguesia do Brás”. (Ibid., p.84).

O recenseamento realizado em 1836 por Daniel Pedro Muller (apud TORRES, op. cit., p.71) registra para toda a cidade de São Paulo, 4.068 “fogos”, compreendendo 21.933 habitantes. Ao todo, perfaziam dez Freguesias –

Guarulhos, Nossa Senhora do Ó, Cotia, Nossa Senhora da Penha, São Bernardo, Juqueri, M'boy, Sé, Santa Ifigênia e Brás – das quais as três últimas pertencem ao centro urbano, com o total de 9.391 habitantes.

A porcentagem de negros e pardos no Brás ultrapassava 50%, pois o bairro era uma espécie de bairro rural, com suas chácaras e quintais enormes. Muito dos terrenos concedidos não tinham, todavia, as dimensões típicas de zona rural, nem mesmo a área das primeiras chácaras, e eram utilizados como hortas e pomares, com agricultura miúda, possuindo, pois seus proprietários, alguns trabalhadores escravos para o serviço da pequena lavoura. Os mais abastados proprietários tinham, ainda, seus “caseiros”. (TORRES, op. cit., p.72).

Em 1890 a cidade de São Paulo apresentava uma estruturação urbana composta por três perímetros: o primeiro correspondia à parte comercial, o “centro urbano”; o segundo, às ruas da cidade que possuíam água, luz e esgoto, por sua vez composto de cinco Divisões, e nele está incluída boa parte do Brás; ao terceiro perímetro pertenciam todos os outros bairros, incluindo-se aí Mooca, Hipódromo, Marco de Meia Léguas, Catumbi e outros. (Ibid., p.153).

Nuto Sant’Ana (apud TORRES, op. cit., p.108) salienta dois grandes desdobramentos futuros da cidade: uma zona residencial, abrangendo Pacaembu, Av. Paulista, Campos Elíseos, Perdizes, Água Branca e Lapa; outra industrial, tendo o Brás como centro, servido pela estrada de ferro. E ao longo desta, além do Brás, os bairros operários: Ipiranga, Cambuci, Mooca, Pari, Luz, Bom Retiro, alguns trechos da Lapa, Água Branca e Barra Funda.

3.6 IMPLANTAÇÃO DE SERVIÇOS URBANOS

Em 1836, a solicitação de terrenos na Freguesia do Brás supera a dos outros bairros, fato que pode ser explicado pelo fato de se constituir na única saída para o Rio de Janeiro. (TORRES, op. cit., p.68).

Em sua fase inicial o Brás não possuía um plano geral de arruamento e as ruas eram abertas com traçados irregulares, algumas apresentando larguras

variáveis ao longo de seu traçado. Algumas outras, localizadas em baixios alagáveis, foram planejadas mais largas, o que revela serem ruas encharcadas, enlameadas e esburacadas pela passagem de carros e tropas. Zona de passagem no percurso para o Rio de Janeiro, a rua principal do Brás não seria muito diferente da Rua do Carmo, “esburacada pelas rodas dos carros de boi e enlameada pelas enxurradas”. (Ibid., p.69).

Alguns mapas da cidade de São Paulo, levantados na segunda metade do século XIX, mostram a expansão urbana em fases diferentes. Através deles, podemos observar que bairros vão surgindo mais próximos do centro urbano, ocupando os espaços vazios, as ruas vão sendo traçadas, as antigas chácaras desaparecendo e ressurgindo cada vez mais distantes do centro.

No mapa de 1868 (Ver figura 10 no capítulo anterior), nota-se que o Brás se encontrava praticamente sem arruamentos, com sua rua principal – a estrada da Penha, denominada Rua do Brás- com poucas ruas e casas, estendendo-se pouco além da Igreja do Brás - Igreja do Senhor Bom Jesus dos Matozinhos - não ultrapassando os trilhos da Estrada de Ferro Inglesa. Outras duas plantas datadas de 1890 refletem o progresso da cidade – uma, publicada por Jules Martin, e outra, levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, pelo Engenheiro em chefe Henry B. Joyner. (TORRES, op. cit., p.120). Na planta do município da Capital, levantada pelo Intendente de Obras, Dr. Gomes Cardim, em 1897, observa-se que o Brás está incluído no antigo perímetro urbano da Capital. O “retrato do Brás” não obstante o surto industrial, não se altera muito rapidamente, mas o bairro irá receber importantes melhoramentos, particularmente durante a gestão dos prefeitos Antônio da Silva Prado e Raymundo Duprat. (Ibid, p.169).

Em 1891, o Conselho da Intendência decide mandar calçar com paralelepípedos as ruas Paula Souza, Santa Rosa e do Gasômetro, e no ano seguinte decide “chamar pela imprensa concorrentes para macadamização e conservação do “macadam” em vários lugares, inclusive os “bairros de Santa Ifigênia, da Luz e a Freguesia do Brás”. (Ibid., p.155).

Duas novas funções – a comercial e a industrial – modificaram a paisagem do bairro, o que iria acontecer também no Bom Retiro. Ambos serão ligados ao bairro da Luz, com a abertura de ruas marginando o leito da Estrada de Ferro Inglesa e pelo prolongamento de outras, através da várzea, como a da Estação Episcopal. Haverá até uma alfândega seca entre o Pari e o Brás, em 1895. (Ibid, p.108). Entretanto, ainda em 1912, segundo L. A. Gaffré, o “Brás imenso bairro popular e laborioso, estava ainda com suas ruas, nesse tempo, sem luz e sem pavimentação”. (BRUNO, 1982 apud TORRES, op. cit., p.155).

Ao terminar o Império, o bairro do Brás já contava com os melhoramentos essenciais para se tornar um bairro saudável, mais agradável e de padrão de vida pouco mais elevado, não obstante as enchentes anuais do Tamandateí e habituais inundações da Várzea.

Um dos grandes benefícios recebidos por este bairro foi o saneamento da várzea do Tamandateí. A partir de 1904 a Prefeitura manda aterrar grande extensão da várzea, evitando-se os catastróficos transbordamentos do Tamandateí entre as planícies do Brás e o planalto central. As obras de retificação do Tamandateí só terminarão em 1916, quando será inaugurada a última secção do seu leito artificial. Dessas obras sairia o Parque D. Pedro II, em 1914. “O Parque se constituiu na principal área de lazer dos bairros fabris a leste do núcleo central; para a cidade, foi ofertada uma ligação dos bairros do sudeste com os do norte, além daquela do centro com os bairros do leste”. (AMADIO, op. cit., p. 342).

Em termos de saúde pública, o aumento vertiginoso da cidade aumento dos recursos do Serviço Sanitário, contribuiu, em grande parte, para o agravamento dos problemas de saúde pública. Em 1913, o viajante italiano Cusano registrou que a febre tifóide, por exemplo, era comum nas casinhas e cortiços dos bairros operários, como o Brás, Bexiga e Cambuci. (BRUNO, 1982 apud TORRES, op. cit., p.171).

É a população infantil a mais atingida pelos surtos de febre tifóide, ou mesmo simplesmente pela miséria e promiscuidade. Em 1899, foram registrados

no cemitério do Brás, 933 enterramentos, onde 164 eram de adultos e 769 eram de crianças. Em 1904, de 1.141 sepultamentos, 217 eram de adultos, 924 eram de crianças. (TORRES, op. cit., p.171).

Para enfrentamento dos graves problemas de saúde pública e melhor executar os serviços de higiene, em 1899 a prefeitura de São Paulo, sob a coordenação do Dr. Antônio Prado, compartimentou a cidade em 30 distritos. E, nos anos seguintes, houve preocupação em particular com o calçamento e a arborização das ruas, com a dupla finalidade de saúde e beleza.

De 1900 a 1910 são plantadas nas ruas e jardins da cidade 25.692 árvores. No Brás são arborizadas as avenidas Rangel Pestana e Intendência - denominada Avenida Celso Garcia desde 1908 -, a primeira com eucaliptos e plátanos, a segunda com plátanos.

Iniciando os serviços de infra-estrutura urbana, implantados na cidade por grupos estrangeiros, em 1872 o Brás recebeu a primeira usina de gás, construída e explorada por ingleses. Esta se localizava nas proximidades da atual Casa das Retortas, na Rua Figueira, que cortava a chácara de propriedade da Marquesa de Santos. Essa usina se destinava ao fornecimento de energia para a iluminação pública e só após a drenagem da Várzea do Carmo, empreendida no governo de João Teodoro (1872-1875), foi viabilizada a sua operação. O primeiro edifício foi demolido por volta de 1912, funcionando quase duas décadas com a Casa das Retortas, construída em 1889 para as mesmas finalidades. (AMADIO, op. cit., p.338).

Desde 1911, pequena parte do bairro do Brás era beneficiada com instalação da iluminação elétrica, em virtude do contrato entre o governo do Estado e a Light para iluminar “por meio de lâmpadas incandescentes de filamento de tungstênio, com a intensidade luminosa de 60 velas, várias artérias de São Paulo não servidas pelo gás”. A Light foi obrigada a realizar em sete meses a instalação com lâmpadas distanciadas de 40 metros e suspensas em tirantes. Em 29 de abril de 1912 foi feito adendo a esse contrato para a iluminação da Avenida Rangel Pestana, com lâmpadas de arcochama, substituídas, em 1917, por outras de filamento de tungstênio – que representavam o máximo avanço tecnológico da época. (SAVELLI, 1968 apud TORRES, op. cit., p.188).

Em virtude de sua importância como centro de indústria e comércio e de sua localização próxima ao centro urbano da Capital, o Brás é beneficiado com a expansão da rede telefônica, como o fora com bondes elétricos e moderna iluminação. Remodelando o serviço telefônico, a Companhia Telefônica do Estado de São Paulo dividiu a cidade de São Paulo em três zonas: Cidade, Central e Brás, cada uma com o seu respectivo centro. No começo do ano de 1916, funcionavam no Brás 446 telefones e em 31 de dezembro do mesmo ano, já havia 561. (TORRES, op. cit., p.202).

Em 1925, outro equipamento de prestígio foi destinado ao entorno do Parque: o Mercado Municipal. Mesmo não se situando no Brás, foi indutor da ocupação comercial de parte da área deste bairro. Com as obras iniciadas em 1928 e concluídas em 1933, o edifício de quase 13 mil m², projetado por Ramos de Azevedo, tornou-se uma referência arquitetônica da cidade e sua central de abastecimento por mais de três décadas, transferindo para lá os comerciantes que ocupavam até então o Mercado Velho, na rua 25 de Março. Com esse equipamento monumental, consolidou-se no Brás a área de comercialização de produtos primários, a Zona Cerealista, beneficiada também pelas ferrovias que transportavam as safras do interior e dos subúrbios próximos da cidade. (AMADIO, op. cit., p.340).

O desenvolvimento geral da cidade exigiu a oferta de oportunidades de estudo aos que trabalhavam durante o dia todo. Ainda em 1891 foi aprovada na Câmara a indicação de criar e manter, pela municipalidade, quatro escolas primárias noturnas para operários, nas freguesias da Sé, Brás, Santa Ifigênia e Consolação. (TORRES, op. cit., p.114).

Conhecido como um bairro com forte presença do proletariado na passagem do século XIX, o Brás reunia um conjunto de estabelecimentos de ensino para diferentes faixas de sua população, alguns deles voltados ao aprendizado dos filhos dos operários, como foi o caso da Escola Profissional Feminina Prof. Carlos de Campos, de 1911, e da Escola Normal, futuro Colégio Anchieta e Romão Puiggari do final do século XIX. (AMADIO, op. cit., p.340).

Desta forma, ao mesmo tempo em que se fazem importantes melhoramentos urbanos – aumento da rede de esgotos, pavimentação de ruas para melhor servirem aos modernos tipos de transporte, divulgando-se cada vez mais o uso de automóveis e aumentando-se os pontos de automóveis de aluguel, extensão de linhas de bondes elétricos a bairros novos, com novas linhas – incentivada pelo Governo do Estado, expande-se a rede de escolar. Às duas

escolas Profissionais do Brás acrescenta-se, em 1913, a segunda Escola Normal da Capital. (Ibid, p.203).

Segundo Torres, a Escola Profissional Masculina, com matrícula de 587 alunos no fim de 1916, recebeu seu prédio novo, situado na Rua Piratininga. Foi muito importante, na rede de ensino técnico-profissional, o papel das duas Escolas Profissionais do Brás, cujo número de estudantes cresceu de ano para ano, principalmente na Masculina, que teve 883 alunos no curso diurno e 434 no noturno, em 1920.

Em 31 de março de 1913 foi instalada a Escola Normal do Brás, que funcionou como Escola Normal Primária até 1920, mas, a partir dessa data, passou a ser do mesmo tipo de todas as Escolas Normais do Estado, isto é, possuindo, anexos, o Grupo Escolar Modelo e a Escola Complementar, e, como todas as outras, com um curso regular de quatro anos.

Inicialmente, a Escola Normal funcionou num casarão na Avenida Rangel Pestana nº 419. Hoje funciona ainda na mesma artéria importante, mas no antigo Colégio Brás, deixando de ser a Escola Normal do Brás para se tornar o Instituto de Educação Padre Anchieta, que no ano de sua fundação tinha 83 alunas matriculadas. A primeira turma de professores recebeu seu diploma em 1916.

3.7 MARCOS URBANOS IMPORTANTES DO BAIRRO

O LARGO DO BRÁS

A falta de planejamento fez do Brás um bairro sem praças públicas. A Igreja do Senhor Bom Jesus, na realidade, não se encontra numa praça ou em um amplo pátio, pois em torno dela foram concedidas numerosas datas de terra. Tal situação levou o Governo Provincial a oficiar à Câmara no sentido de se declarar sem efeito as concessões feitas, criando uma praça junto à Igreja.

Para os moradores do Brás era importante a conservação de uma praça junto à Igreja. O antigo costume de se transladar a imagem de Nossa Senhora da Penha para a Catedral da Sé, com parada obrigatória na Igreja do Brás, continuava a existir, particularmente em época de epidemia, como a de 1863, quando a cidade foi assolada pela epidemia de bexigas. (TORRES, op. cit., p.94).

Ela constituía a única praça do bairro, conhecida como Largo do Brás e ficava junto à chácara de Dr. Inácio José de Araújo. Conforme já citado, em 1865 passa a denominar-se Praça da Concórdia.

Nessa época, apareceram os primeiros carros e tálburis de aluguel na cidade de São Paulo, tendo sido, então, estabelecida uma tabela de preços, e fixados como limites “*as chácaras do capitão Benjamim, na estrada de Santo Amaro, e do conselheiro Falcão, na Mooca; as igrejas do Brás, da Luz e da Consolação; o Morro Vermelho e o Lavapés*”. (BRUNO, 1982 apud TORRES, op. cit., p.95).

Era crescente o movimento de veículos na cidade que, desde 1875 possuía uma fábrica de carros e carruagens, do alemão Mesenberger, na Rua da Constituição. Desde 1873 a municipalidade estabelecera os locais para estacionamento dos carros de aluguel: pátio do Colégio, Largo de São Gonçalo, a seis metros do Teatro, Largo de São Francisco e Largos da Luz e do Brás, a seis metros das respectivas Estações, conforme consta no Almanaque de São Paulo para 1873. (TORRES, op. cit., p.96).

A MATRIZ DO BRÁS

Referência do núcleo inicial do bairro, a Capela do Bom Jesus dos Matozinhos foi erigida provavelmente em 1811 na beira do caminho que ligava São Paulo com a Penha por José Brás e reedificada em 1803 pelo tenente-coronel José Corrêa de Moraes. Em 1839, a Igreja do Senhor Bom Jesus de Matozinhos sofreu a primeira reforma. Em 1871 será reformada mais uma vez, porém, mantendo um aspecto modesto.

Conforme já citado, a matriz do Brás era um ponto obrigatório de parada da imagem de Nossa Senhora da Penha, na ida e na volta de sua visita à Cidade. Porém, em 1875, a imagem não regressou à sua igreja, de acordo com o que era previamente estabelecido. Cedendo à opinião pública – a epidemia de varíola não estava extinta, o que fez com que a festa tradicional na Catedral não se realizasse – o vigário geral conservou a imagem por ainda um ano. Voltando então à Igreja da Penha, a imagem nunca mais foi transladada para a igreja da Sé. (Ibid, p.97).

As exigências do progresso modificaram a fisionomia da antiga estrada da Penha e as tradicionais procissões deixaram de se realizar. Mas os fiéis mantinham o hábito de realizar peregrinações à Penha e, acompanhando o progresso da antiga Rua do Brás, a Igreja de Bom Jesus de Matozinhos foi para um novo templo, nos terrenos do antigo cemitério existente nos fundos da igreja velha construída por Correia de Moraes, inaugurado em 1º de janeiro de 1903, data do centenário da fundação do templo. A velha igreja foi demolida em 1904.

O CEMITÉRIO

Até abril de 1890 não existia, de fato, um cemitério público no Brás. Existiam apenas estudos para a escolha do terreno que serviria para tal função. Diante de um problema que exigia solução, em agosto de 1891, o presidente do Conselho comunica que:

“...o cemitério da Consolação já se acha completamente cheio, em vista do aumento da população e conseqüentemente crescimento da mortalidade, tanto que só no mês de julho próximo findo elevou-se o número de enterramentos à cifra de 480. Que, em virtude disto, urgia que se estabelecessem cemitérios para os distritos do Brás e de Santana, assim como um outro na Vila Mariana. O Conselho deliberou encarregar o Senhor Presidente de nomear comissões que escolham os respectivos lugares”. (Ibid., p.104).

Finalmente, o cemitério é concluído e em 22 de outubro de 1892 a Câmara decide fazer a nomeação de pessoal para a sua administração “e que sejam começados os enterramentos no dito Cemitério, visto ser grande a

distância para o transporte de cadáveres desse ponto à Consolação". (Ibid., p.105).

O TEATRO COLOMBO

Segundo Torres (op. cit., p.174), o Largo da Concórdia tem um lugar muito especial na história do Brás. Ponto de reunião, espécie de zona de contato entre os que vêm da Penha e do Belém e os que vão da cidade para esses bairros, possuía quiosques e bebedouros e, um amplo mercado que foi extinto pela Lei nº 892, de 20 de abril de 1906.

A construção do mercado do Largo da Concórdia data de 1897 – *“um edifício quadrangular, tendo no centro um pátio com um chafariz e aos lados casas de negócios. Todo rodeado de duas galerias interiores, com o madeiramento em forma de xadrez, com quatro portas de entrada e quarenta e oito janelas”*, segundo a descrição feita por Alfredo Moreira Pinto. (BRUNO, 1982 apud TORRES, op. cit., p.174).

Em 1906, ano da extinção desse amplo mercado, a Câmara Municipal autoriza o Prefeito a arrendar o antigo edifício do mercado para casa de diversões, pela Lei nº 914, de 9 de junho. Com 30 metros de frente e 20 metros de fundo, o prédio foi adaptado de acordo com as plantas apresentadas à Prefeitura pelo arrendatário, em 21 de janeiro de 1907. A lotação do teatro, de acordo com o alvará expedido pela Prefeitura, que também lhe deu o nome de Teatro Colombo, era de 1.968 lugares, sendo inaugurado a 19 de fevereiro de 1908 pela Companhia Dramática Italiana do ator Bognese. (TORRES, op. cit., p.174).

Este teatro funcionou até 1966 e devido a sua construção antiga estar bastante avariada foi desocupado por determinação do Departamento de Cultura da Prefeitura, mas um incêndio acabou por destruir o velho casarão em 19 de julho de 1966.

Em 1912, o Guia do Estado de São Paulo, de Domingos Angerami e Antônio Fonseca, registra a existência de três cinemas no Bairro do Brás: o Íris, o Popular e o Piratininga. Outras casas de diversões foram construídas posteriormente, como o Teatro Mafalda e grandes cinemas, entre os quais, o Universo, o Babilônia, o Oberon e o Oberdan. (Ibid., p.176).

O centro do bairro manteve-se como área comercial, particularmente quanto ao comércio varejista, mas nas vertentes do Tamanduateí predominou o comércio atacadista. E apesar do surto urbanístico da primeira década do XX, a Várzea do Carmo - entre o “coração” da cidade e o bairro do Brás -, era um dos grandes problemas da cidade, a desafiar as autoridades. (Ibid. 178).

A VÁRZEA DO CARMO



Figura 23 Vista do aterrado do Brás sobre a Várzea do Carmo, Militão A. Azevedo, 1887. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais I*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 64.

As várzeas do rio Tamanduateí recebiam a descarga dos dejetos da cidade, dos animais mortos e de todas as demais “imundícies” produzidas pela vida urbana. Consta um registro da Câmara uma referência ao rio Tamanduateí é referido em um Registro da Câmara nos seguintes termos:

“... são notórias as conseqüências em prejuízo público da população, na propagação dos insetos que infestam geralmente toda essa cidade, na alagação das margens do rio e vagedos por ele derrigados, cujas águas estagnadas anualmente produzem hálitos pestíferos de ervas curtidas e corpos corruptos, cujos eflúvios, comunicados aos habitantes pela atmosfera motivam as freqüentes epidemias que oprimem a humanidade, com indizível estrago, especialmente de crianças, que resistem menos às tosses convulsivas, sezões e erisipelas e mais enfermidades estranhas ao país”. (MELLO FILHO, op. cit., p.60).

Pode-se imaginar o que representava para a saúde pública a ocupação cada vez mais intensa das proximidades dessas várzeas e, em época de epidemias, os trabalhadores que habitavam em suas proximidades certamente eram os mais ameaçados, apesar destas atingirem de forma generalizada toda a população. A cidade de São Paulo foi assolada por diversas epidemias: em 1876, a varíola; em 1904 é a febre tifóide; e em 1918, a gripe, cuja gravidade pode ser avaliada pelo número de sepultamentos diários no Cemitério do Brás (chegou a 150, na sua maioria de crianças), levando à necessidade de sua ampliação, conforme já citado. (Ibid., p.61).

Neste contexto, o saneamento das várzeas do Tamanduateí era visto como necessário desde o início do século XIX. Somente em 1890, porém, é criado pelo Governo do Estado a “Comissão de Saneamento”. Em 1872 foi construído um aterrado de grandes dimensões na cota altimétrica do Brás, para a implantação do Gasômetro. Foram também refeitas as pontes que ligavam o bairro ao centro, visto que eram arrastadas vez ou outra pelo rio, o que permitiu melhor travessia dos alagados. Mas o saneamento e a canalização do rio foram feitos mais tarde, na administração do prefeito Antônio Prado (1899-1910).



Figura 24 Várzea do Carmo parcialmente alagada. A rua em primeiro plano é a 25 de Março. Em baixo, à direita, a Ponte do Carmo, principal acesso ao Bairro do Brás. Cartão Postal, Ed. Rosenhain

& Meyer. Reprodução de publicação: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 83.



Figura 25 Várzea do Carmo cortada pelo Aterrado do Brás onde surgiria a Avenida Rangel Pestana. Ao fundo, o Bairro do Brás. À direita, o Gasômetro. Cartão Postal. Ed. Rosenhain & Meyer. Reprodução de publicação: TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996, p. 83.

Para concretizar sua implantação, a Várzea do Carmo foi dividida em 25 áreas e de acordo com a Lei nº 2.057, de 3 de março de 1917, a Prefeitura abriu concorrência pública para a construção do Parque nos terrenos da 25ª área, denominada “Parque da Várzea do Carmo”. As obras foram iniciadas, mas o ano de 1918 foi particularmente trágico para a capital paulista em virtude da epidemia de gripe, sendo as obras suspensas. (Ibid., p.183). Em 1921, pela lei nº 2.360, de 4 de fevereiro, o Parque da Várzea do Carmo passa a denominar-se Parque Dom Pedro II, que foi entregue à Prefeitura pela construtora sem estar completamente pronto, com falhas na área ajardinada, em 1922.

Amadio (op. cit., p.340) salienta que:

Na várzea do Carmo, posteriormente aos melhoramentos que deram origem ao Aterrado do Gasômetro e ao Aterrado do Brás, realizados durante o governo João Teodoro em 1888, foi proposta e autorizada a

construção de um parque, a partir de concessão da Câmara Municipal, sendo o mesmo viabilizado quase 25 anos depois. O Parque da Várzea do Carmo apenas foi viabilizado com a venda de parte da sua área para financiamento das obras, operação ocorrida em 1914. No ano de 1917, em meio ao grave surto de gripe espanhola que assolou a cidade, as obras foram iniciadas, sendo a Várzea do Carmo dividida em 25 áreas e, o projeto realizado em 1911 por Antoine Bouvard foi implantado em quatro anos, na gestão do prefeito Firmiano de Moraes Pinto e se constituiu no principal vínculo entre os bairros do Brás e da Mooca. Com toda a sua área ajardinada e equipada com rede subterrânea de drenagem, o Parque recebeu em 1920 o Palácio das Indústrias e se constituiu em importante elemento do plano de recuperação da Várzea do Carmo. Nesse ano, embora incompleto, esse edifício destinado a exposições agrícolas, comerciais e industriais, recebeu a Exposição Internacional de São Paulo, o primeiro evento desse tipo a ocorrer na cidade. O Palácio, cujo projeto é atribuído a Domiziano Rossi, da equipe de Ramos de Azevedo, foi concluído apenas em 1924, ano de sua inauguração oficial". (SEMP/Emplasa, 1984 apud AMADIO, op. cit., p. 340)

Em 1919, atendendo ao pedido da Secretaria do Interior, o prefeito manda reservar a quadra nº 24 do Parque, com 2.697,75m² para a construção de um prédio destinado ao Grupo Escolar do Carmo. Também será reservada uma quadra para a nova estação do *Tramway* da Cantareira. (TORRES, op. cit., p.188).

Para a população do Brás não havia limite entre o “seu” bairro e o Parque da Várzea. A Várzea era parte do Brás, não importava que não o fosse do ponto de vista administrativo. Na realidade, lá estavam os seus “pulmões”. Desse novo parque utilizavam-se os trabalhadores do Gasômetro e da estrada de ferro para o tradicional “futebol de várzea”.

E no bojo das transformações ocorridas no Brás, o Parque Dom Pedro II, que foi considerado por Prestes Maia o “vestíbulo da cidade”, com o passar do tempo perdeu suas características originais, tornando-se cada vez mais um local de passagem. (AMADIO, op. cit., p.344).

E, finalmente, com o aterramento e a retificação do rio Tamanduateí, se consolidava a ligação do bairro com o centro. A separação anteriormente existente estava superada. Paradoxalmente, entretanto, na medida em que uma barreira que cortava a cidade era suplantada, de imediato outro obstáculo era colocado – a linha da estrada de ferro.

A FERROVIA

Construída a partir de 1866, a extensa rede de linhas ferroviárias que se alastraram pelo estado converge para a cidade de São Paulo e daí para o porto de Santos. A cidade mantém a sua vocação inicial de ser o ponto nodal dos caminhos do estado.

Em meados do século passado, o Brás era um dos locais onde havia mais solicitações de terras. Quando foi proposta a passagem e a construção de uma estação da São Paulo Railway no bairro do Brás, surgiu na Câmara uma polêmica, a partir da sugestão de que não fossem mais concedidas terras naquela região, visando baratear a implantação da estrada de ferro. Os interesses públicos e privados misturavam-se e os valores envolvidos seriam cada vez mais elevados. Além da “inglesa” (referência à nacionalidade dos seus construtores), também a Estrada de Ferro do Norte, que fazia a ligação com o Rio de Janeiro, passaria pelo Brás e inclusive teria no bairro sua estação terminal.

A preferência pelas proximidades das várzeas para a construção de ferrovias, de uma forma geral, diferia da lógica dos antigos caminhos das tropas de burro, que evitavam essas situações. Dessa maneira, nesses novos tempos das ferrovias, muitos povoados antes favorecidos pela passagem das tropas, entraram em decadência. (MELLO FILHO, op. cit., p.59).

Amadio (op. cit., p.338) também registra que, a chegada dos trilhos alterou profundamente a situação da acanhada Freguesia do Brás e foi seguida de obras importantes para aquela região, como o aterrado da Várzea do Carmo. Reiterando a análise de Morse e Langenbuch, a preferência pelos terrenos planos para implantação das ferrovias não permitiu a coincidência de traçado com os velhos caminhos coloniais, provocando a decadência de núcleos que serviam de apoio às tropas de burros, como foi o caso da Freguesia do Ó e da Penha, diferentemente do Brás, que mesmo sendo antigo pouso de tropas, recebeu em 1865 a *São Paulo Railway* e, em 1875, a Estrada de Ferro do Norte.

Sobre a concessão de terras na Várzea da Brás, a Comissão Permanente dá o seguinte parecer, em 9 de fevereiro de 1860:

“Achando-se incorporada a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a São Paulo, e devendo ella começar seos trabalhos, e sendo vós geral que a estação que deve haver nesta cidade será no lugar em questão; para que dificultar á Companhia a aquisição de terrenos? Para q. sobrecarrega-la com o ônus de desapropriações: Portanto, a Comissão hé de parecer q. por ora não se consedão dactas; e havendo algumas já entregues e valladas n’aquelle lugar, julga a Comissão q. esta Câmara deve mandar passar as competentes cartas de dactas. Paço da Cama., 9 de fevereiro de 1860. Araújo – Gonçalves”. (TORRES, op. cit., p.85).

Entrando em discussão tal parecer, o vereador Souza Barros, na condição de presidente da casa, apresentou emenda no sentido de não serem concedidas datas em áreas onde poderia ser construída a linha férrea. Entretanto, predominou como tendência

“o facto da passagem da estrada de ferro pelos terrenos d’esta Municipalidade não hé razão para que sejam privados do direito inalienável que tem os habitantes d’esta Cidade de obte-las, prejudicando-se ilegalmente, os nossos concidadãos em favor de huma empreza amplamente aquinhoda e garantida pelos poderes do Estado.” (Ibid., p.86).

As obras da estrada de ferro induziram a Câmara a apresentar os trabalhos relativos ao plano de canalização do Tamanduateí, mas trouxeram também aos proprietários dos terrenos certos problemas, pois o processo de desapropriação por parte da Companhia da Estrada de Ferro é lento, impedindo-os de cumprirem as normas exigidas nas carta de datas, inclusive quanto a abertura ou fechamento de ruas na Freguesia do Brás.

Assim, começou a surgir naquele momento um problema que se perpetuaria pelos próximos cem anos de forma angustiante e aparentemente insolúvel – o das célebres porteiras do Brás. A dificuldade para sua ultrapassagem era uma das reclamações mais constantes dos moradores do Brás, principalmente no cruzamento dos trilhos com a Avenida Rangel Pestana. As “porteiras do Brás” – ou seja, as cancelas que interrompiam o trânsito viário para a passagem e a manobra dos trens, iriam infernizar a vida dos moradores

até praticamente a década de 60 do século XX, quando o viaduto da Rangel Pestana foi construído. (MELLO FILHO, op. cit., p.62).

Desde 1872 a capital da província contava com o serviço de bondes com tração animal, tendo sido a primeira linha aquela que ligava o centro da cidade à Estação da Luz.

Em maio de 1877, houve um projeto de extensão, até o Brás, dos trilhos da Companhia de Carris Urbanos, cujo ponto terminal era a Estação do Norte. Para tal, a Companhia solicitou à Câmara autorização para diversas obras. Foi autorizado o assentamento dos trilhos de acordo com a planta apresentada, porém a Companhia teria a obrigação contratual de calçar o espaço entre os trilhos e parte externa destes em faixa de 40 centímetros, desde a igreja do Brás até o ponto extremo da linha, quando isso se tornasse necessário. (TORRES, op. cit., p.132).

Em 8 de julho de 1877 a Estação do Norte foi inaugurada, o que propiciou a ligação do Brás ao Bom Retiro a partir das ruas abertas na Luz, marginando o leito da estrada de ferro, e pelo prolongamento de outras, como as da Estação e Palácio Episcopal. Ressalte-se que esses dois bairros já haviam recebido a estação da Estrada de Ferro Sorocabana em 1875. As funções comercial e industrial mudaram o aspecto desses dois bairros, havendo nos registros da Câmara Municipal sobre o fluxo de mercadorias e pessoas entre as Estações do Norte e Sorocabana, que exigiam melhoramentos das vias. No Brás, iniciou-se a transformação do entorno do Largo da Concórdia e também das ruas Piratininga e Carneiro Leão. (AMADIO, op. cit., p.339).

Servido por duas estradas de ferro – a “Inglesa” e do Norte – o Brás torna-se cada vez mais próspero, mais populoso, com novos pontos de carros para passageiros, ampliando-se suas possibilidades de desenvolvimento, mas, também, criando-lhe novas exigências, novas necessidades. (TORRES, op. cit.,p.135).

Com a inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana, aumentou consideravelmente o trânsito entre o Brás e o bairro da Luz, o que fez a Câmara interessar-se particularmente pela

“conservação da travessa que parte da Rua do Brás junto à estrada inglesa e do beco que comunica com a Rua Dr. João Teodoro, a fim de evitar-se que, em breve, se torne totalmente interrompido o caminho mais favorável das mercadorias que procedem da Estrada de Ferro do Norte com destino à Companhia Sorocabana, e principalmente ao grande movimento do povo e veículos que transitam entre o Brás e a Luz”. (Ibid., p.141).

Um problema a desafiar a paciência e a boa vontade das autoridades e da população era a questão das “porteiras da Inglesa”.

Ao apresentar o Relatório de 1916, o prefeito fez referências a estas, considerando que a solução escaparia à sua ação. Expondo os resultados a que chegou a comissão nomeada em 1914, afirma não ser possível a solução por linhas férreas subterrâneas e por passagem abaixo do nível, em virtude da proximidade de lençol de água e da qualidade do terreno, o que acarretaria custo elevadíssimo das obras a executar. (Ibid., p.190).

De todas as passagens existentes, a mais problemática era a da Avenida Celso Garcia, afirmou o prefeito.

“Esta artéria de grande movimento é quase que permanentemente interrompida a certas horas do dia, pelas porteiras da Inglesa, quase sempre fechadas. Estas porteiras conservam-se fechadas a maior parte das vezes e a maior parte do tempo, não para a passagem de trens, mas para manobras de trens vazios, para formação de comboios, colocação de vagões nessa via pública da cidade. Penso que a solução do caso só pode ser dada pelo Governo Federal”. (Ibid., p.190).

A situação melhoraria com a construção do viaduto do Gasômetro, quando se uniu a Rua do Gasômetro ao Largo da Concórdia, desafogando um pouco o trânsito na grande artéria Rangel Pestana.

O problema marcou presença constante nas administrações municipais que se sucederam. Prestes Maia a ele se referiu, salientando que, entre a Rua Monsenhor de Andrade e a S.P.R. qualquer projeto de urbanismo dependia inteiramente da questão ferroviária –

“se as linhas forem levantadas ou removidas, a solução natural é o prolongamento das avenidas até a porteira do Brás; se os trilhos permanecerem, há duas soluções – fazer uma passagem superior ou inferior na Avenida Rangel Pestana e encaminhar-lhe a corrente da Rua do Gasômetro por sobre as linhas até a Praça da Concórdia, o que seria a Radial Leste. Mas o escolho são as porteiras”. (Ibid., p.194).

O trânsito melhoraria de fato somente em 1968 quando foi construído o viaduto Roberto Marinho. Se a Radial leste já desviara parte do trânsito, diminuindo o tráfego na Rangel Pestana e Celso Garcia, para os lados da Mooca, este viaduto solucionaria o problema das “porteiras do Brás”, na administração Faria Lima, inaugurado em 25 de janeiro de 1968.

3.8 INDÚSTRIA E MORADIA



Figura 26 Vista do Brás, 1910. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais* /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 73.

A *São Paulo Railway* e a Estrada de Ferro Central do Brasil exerceram influência decisiva no povoamento e na valorização dos terrenos do Brás e da Mooca, bairros que abrigaram a maioria dos trabalhadores, atraídos pela oferta de trabalho e pelos baixos preços de terrenos, considerados insalubres em virtude das inundações a que estavam sujeitos. (TORRES, op. cit., p.107).

A conjunção de fatores, tais como, áreas amplas, planas e próximas aos rios, com oferta de água; terrenos baratos e proximidade das ferrovias para o

transporte das matérias-primas e das manufaturas foram decisivos na consolidação de um parque industrial estruturado no entorno de toda a extensão dos ramais ferroviários que cortavam a cidade, oeste a sul, ladeando os rios Tietê e o Tamanduateí. A disponibilidade de terrenos desvalorizados, a baixo custo; trem suburbano como transporte de massa; aluguéis acessíveis a uma população de baixa renda foram fatores decisivos para a concentração da massa trabalhadora nessa região, reforçando a contigüidade fábrica/habitação. (MELLO FILHO, op. cit., p.60).

Mesmo caminhando decididamente na direção de suas novas funções – comercial e industrial – o Brás não perdeu a antiga função de abastecedor do mercado miúdo de São Paulo, nem deixou ainda, de ter inúmeras hortas, pomares e chácaras, isto é, “agricultura miúda”, na pitoresca linguagem de então. (TORRES, op. cit., p.128).

Segundo Roberto Simonsen (Ibid, p.105), a partir de 1886 a lavoura do café seria um dos grandes fatores promotores da industrialização, particularmente no setor de beneficiamento. Na verdade, nessa época haviam apenas pequenas indústrias caseiras, artesanais. Entre as poucas indústrias contavam-se a de licores do alemão Bresser e a de cerveja da Bohemer, ambas no marco da “*meia légua*”. As oficinas de selas, cangalhas e arreios, as fábricas de estribos e caçambas disseminavam-se pelo bairro. Uma outra fábrica de bebidas, instalada em uma chácara, no Brás, pertencia ao alemão Henrique Henriksen.

A transformação foi rápida no Brás e as chácaras tradicionais se transformaram, ainda em fins do século XIX, em grandes fábricas. Na antiga chácara Menezes instalaram-se as fábricas de tecidos de Antonio Alves Penteado, uma para tecer aniagem e outra para tecidos de lã, ambas situadas na Rua Flórida.

Bandeira Jr. anteviu, no início do século XIX, o futuro papel que o Brás desempenharia, particularmente na função comercial, ao afirmar que

(...) “dentro em pouco será o primeiro bairro comercial, por isso que reúne todas as condições necessárias a uma Village desse gênero. Bem cedo o compreendeu o Sr. Penteado, escolhendo-o para edificar os

soberbos edifícios onde funcionam as fábricas e mais outro em que habitam muitos dos seus numerosos operários. Próximo das Estradas de Ferro para embarque e desembarque, é servido pelos bondes elétricos, tem o bairro do Brás crescido consideravelmente de população, de comércio, de importância e de valor”. (Ibid., p.163).

Dessa forma, um semicírculo contornando o centro - composto pela Lapa, Água Branca, Barra Funda, Bom Retiro, Luz, Pari, Brás, Mooca, Cambuci e Ipiranga - foi ocupado por um conjunto de indústrias e bairros operário. Nesta fase, as diferentes classes sociais que antes ocupavam praticamente o mesmo espaço na cidade, vão se assentar em áreas separadas e desenhar “cidades” distintas: os trabalhadores junto às várzeas; os mais ricos nas áreas mais elevadas – dos Campos Elíseos para Higienópolis, dali subindo em direção à Avenida Paulista, transpondo-a e formando os bairros-jardins na encosta do espigão voltada para a calha do rio Pinheiros. (MELLO FILHO, op. cit., p.61).

A geógrafa Margarida Maria de Andrade (1991 apud MELLO FILHO, op. cit., p.62-4), em sua tese de doutorado apresenta dados mais organizados sobre a implantação das indústrias na área do Brás e adjacências. Segundo ela, em 1885, 21 estabelecimentos fabris instalados na região produziam cerveja, macarrão, fubá, tamancos, carroças e vinho. Oferecia-se serviços de ferreiro, serralheiros, mecânicos, funileiro, refinava-se açúcar, além de nove olarias que compunham o setor na época. Era um misto de indústria e artesanato. Todos os estabelecimentos eram de pequenas dimensões e pertenciam aos Josés, Joãos, Joaquins, Ignácios, etc, a maioria de origem luso-brasileira.

A primeira fábrica de grandes dimensões foi a Fábrica Sant’Anna, pertencente à família Penteado, de cafeicultores, inaugurada em 1889 com 50 teares e após 10 anos chegou a ter 600 teares. Nela fabricava-se tecido para sacaria de café e outros produtos agrícolas.

Era sintomática a relação que se estabeleceu entre a riqueza do café e o surgimento da indústria nacional:

- em 1890 instalou-se na Mooca, a Cia. Mecânica Importadora;

- em 1892, a Fábrica de Cerveja Bavária com mais de 100 empregados, posteriormente foi comprada pela Cia. Antártica Paulista, em funcionamento no mesmo local até hoje;
- em 1895, a fundição do Coronel Francisco Amaro produzia sinos;
- em 1897, a Regoli Crespi e Cia. confeccionavam tecidos;
- em 1898, os Penteados ampliaram a fábrica Sant'Anna para a produção de lã, com um novo estabelecimento para mais de 100 empregados.

Portanto, o ano de 1890 configura-se como o marco a partir do qual essa porção leste da cidade começou a se destacar como a principal região fabril de São Paulo. As fábricas foram se instalando ao longo e nas vizinhanças das estradas de ferro, muitas com ramais da ferrovia dentro de seus estabelecimentos.



Figura 27 Fiação e Tecelagem Mariângela, c. 1900. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais* /. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 83.

Em 1901, do total de 8.000 operários da cidade 2.500 trabalhavam no Brás, Mooca e Belenzinho, isto é, cerca de 31% da população operária

paulistana. Desses, metade eram operários das unidades têxteis. As unidades fabris compunham um conjunto de grandes oficinas, misturado às pequenas oficinas e fabriquetas que aliavam procedimentos industriais aos artesanais, todos dispersos por entre as moradias, espalhados pelo bairro. Esse volume de negócios, que implicava inclusive na necessidade de importação e/ou exportação, originou a instalação no bairro de uma Alfândega Seca em contraposição à que havia em Santos.

Esse período foi o de maior crescimento industrial no Brás e vizinhanças e de consolidação do bairro. Posteriormente, o parque industrial da cidade e do estado expandiu-se para novas áreas e cidades. Em 1930, o bairro do Brás estava todo ocupado e o traçado das ruas de então é praticamente igual ao de hoje. (MELLO FILHO, op. cit., p.64).

Conforme citado anteriormente, em termos de crescimento populacional, o Brás teve a sua população aumentada quatorze vezes no período 1872-1893. A ocupação desse território pelo binômio vila operária-indústria empregadora, tornou-se uma característica dos bairros fabris atravessados pelos eixos ferroviários:

...iniciado o fracionamento de suas chácaras, foi criada uma nova mancha urbana, que se caracterizou pelos lotes destinados às indústrias, entremeadas de áreas grandemente parceladas, destinadas à residência e ao pequeno comércio. Neste processo, está o cerne da diversidade de funções, observável ainda hoje nos bairros antigos da Zona Leste. (AMADIO, op. cit., p.39).

Conforme já mencionado, na fase anterior ao advento industrial o Brás era ocupado por inúmeras chácaras que, em virtude do crescimento da cidade e da nova vida urbana que se anunciava tinham pouca possibilidade de ali permanecerem. As grandes glebas ali existentes eram ideais para a implantação de novas indústrias que queriam se instalar. E foi assim que muitas vezes essa passagem entre o bairro semi-rural e o agora bairro industrial se fez. A fábrica dos Penteados, por exemplo, citada como a primeira grande indústria na região, ocupou a antiga chácara dos Menezes. Já a Cia. Nacional de Tecidos de Juta comprou, em 1910, terras de um antigo pouso de tropeiros para se instalar. (MELLO FILHO, op. cit., p.66).

O café era um bom negócio, a indústria também, mas por essa ocasião surgiu uma nova forma de acumulação de capital que se mostrou muito especial: o comércio de terreno e/ou construções habitacionais, decorrente da quantidade de novos habitantes que a cidade ganhava constantemente e o conseqüente aumento da pressão da demanda por moradia. Gleite teve um lucro de 800% quando loteou os terrenos para a abertura dos Campos Elíseos. O fenômeno da especulação imobiliária estava posto: veio para ficar.

No caso do Brás seriam principalmente os terrenos ou as construções pequenas, quando não os cortiços, alugados ou vendidos para os operários. Dessa forma, muitas indústrias tinham ao seu lado conjuntos de moradias, pois, o industrial também aproveitava para negociar os terrenos que a sua fábrica não iria ocupar e o lucro era certo.

Havia também o caminho inverso: no meio do quarteirão residencial surgia a pequena fábrica, a oficina, disputando espaço com as moradias, às vezes escondida no meio delas. (Ibid., p.66).

Richard Laugenbuch (1971 apud MELLO FILHO, op. cit., p.66) mostra que, entre 1875 e 1915, se formaram dois tipos diferentes de bairros industriais: nos primeiros terrenos imediatamente após a linha ferroviária se estendia da Barra Funda até a Mooca, a “Faixa Industrial Beira Linha”, densamente ocupada por edifícios industriais, que muitas vezes se abriam em um dos lados, diretamente voltados para os trilhos do trem. Logo após essa faixa vinha um outro setor – a “Zona Mista Sub-ferroviária” – onde junto a edifícios industriais, localizados mais espaçadamente, surgiram as vilas e os conjuntos de casas operárias. Uma mescla de atividades e de construções que se vinculavam funcional e espacialmente entre si.

Ainda subsiste uma “parede” de edifícios industriais que se estende ao longo de ambos os lados da ferrovia, tanto no Brás como na Mooca, e essa barreira de edifícios agravou o seccionamento da malha urbana provocado pela ferrovia. (MELLO FILHO, op. cit., p.66).

Em uma outra faixa, onde o espaço das indústrias e das moradias se confunde, a convivência sempre foi difícil e estão anotadas reclamações dos moradores em relação a esse incômodo. Por um motivo ou por outro, a habitação operária desses bairros sempre foi muito simples e as condições urbanas muito precárias, visto que se localizavam perto ou na várzea. As moradias desses trabalhadores apresentavam três tipologias: as pequenas casas térreas geminadas, as vilas operárias e os cortiços. (ibid., p.67).

No tocante às pequenas casas térreas geminadas, que poderiam ser tanto para compra como para aluguel, duas descrições são esclarecedoras:

“... semelhantes a pequenos cubos estampados por uma única matriz dispostos ao longo das ruas dos novos bairros da cidade em formação, as casinhas dos mestres de obra italianos deram um caráter unitário às ruas de Vila Buarque, Higienópolis, Campos Elíseos, Bom Retiro e do Brás, tornado-se mesmo monótono... Tendo visto uma delas é como se estivéssemos visto todas; e mesmo que não tenham qualquer pretensão artística, é indiscutível que as mais significativas constituem um documento interessante para a história do gosto de São Paulo. (DEBENEDETTI, 1981 apud MELLO FILHO, op. cit., p. 67).

“... pequenas habitações geminadas (duas a duas, quatro a quatro), todas mais ou menos iguais de estilo pobre e indefinível, estendem-se assim em sua monotonia e em sua humildade, em filas intermináveis, que chegam a ocupar quarteirões inteiros”. (PETRONE, 1958 apud MELLO FILHO, op. cit., p.67).

Muitas dessas casinhas situavam-se em vilas, no interior das quadras. Apesar das quadras onde estas se localizavam serem do mesmo tamanho das quadras da classe média (em geral 100m x 100m), o tamanho dos lotes era muito pequeno. Presume-se que o loteamento da quadra era inicialmente feito pelo seu perímetro, restando o miolo do quarteirão para ser ocupado em outro momento. (MELLO FILHO, op. cit., p.67).

Apesar de sua simplicidade e de sua localização nem sempre ser a mais favorável, ainda assim, a posse dessa moradia se revestia de um especial significado:

“Os italianos chegados à nova terra encontraram uma série de dificuldades graves a serem superadas: o clima, a língua, os costumes, o sistema de trabalho, as pessoas, que eram diferentes dos que haviam deixado; provavelmente diferentes mesmo de como eles os haviam imaginado. Para resistir e vencer deviam possuir muito espírito de adaptação e uma grande tenacidade. E nós imaginamos que nas

casinhas, que aparecem aos milhares no fim do século, os emigrados que em muitos casos as construíram materialmente com as próprias mãos, eles tenham encontrado um refúgio. Juntamente com o primeiro sinal de posse, a casa oferecia ao italiano a sensação de se ter ligado ao solo estrangeiro". (DEBENEDETTI, 1981 apud MELLO FILHO, op. cit., p. 67).

As vilas operárias foram erguidas por iniciativa de associações, de empresas particulares ou mesmo por donos de indústrias que nelas alojavam seus operários, e nelas repetia-se a homogeneidade dos padrões construtivos e a mesma simplicidade de recursos.

Algumas contavam com alguns equipamentos, tais como o armazém, a igreja, a escola. Um bom testemunho dessa tipologia é a Vila Maria Zélia, construída em 1912 e parcialmente preservada até hoje. Outro exemplo é a Vila Economizadora, construída em 1907 nas proximidades do bairro da Luz, às margens do rio Tamanduateí, por uma sociedade financeira vinculada a uma "caixa de pensões vitalícias" e que ainda resiste em parte às transformações da cidade. (MELLO FILHO, op. cit., p.68).

Dentre toda a gama de construções destinadas para a população de baixa renda, a forma mais precária era o cortiço. Corredores compridos, para onde se abriam muitos aposentos que deveriam servir de sala, quarto e cozinha em um único espaço. As unidades habitacionais ficavam enfileiradas e geminadas, às vezes nos dois lados do corredor. As instalações hidráulicas e sanitárias eram mínimas e comuns, e serviam a todos os moradores. Eram tão promíscuos que, desde o início, foram combatidos pelas autoridades, perplexas diante da disseminação de um padrão habitacional que permitia aos especuladores um grande rendimento em terreno de pequenas dimensões.

Segundo o recenseamento de 1920, a população do Brás era de 66.883 habitantes, vivendo em 5.704 prédios, dos quais 5.058 eram casas térreas. É lícito, pois, supor que nessa época se mantivesse o baixo padrão de moradia constatado pelos viajantes que visitaram São Paulo em fins do século XIX e começo do XX, pois não se pode pensar em muito conforto para uma média de ocupação de quase 12 pessoas por prédio, principalmente levando-se

em conta que, entre os prédios recenseados, sem discriminação exata de suas finalidades, haveria, provavelmente, não propriamente prédios, mas salas ou compartimentos utilizados como lojas, escritórios, pequenas oficinas, depósitos, barbearias, bares e cafés, além de certo número de residências de padrão mais elevado, pertencentes a famílias de mais recursos, nem sempre de muitos membros, o que, certamente, poderia alterar tal distribuição, dando maior densidade por prédio. (TORRES, op. cit., p.212).

As posturas municipais evitaram, pois, que se tornasse mais modesto ainda, um bairro que já apresentava ruas inteiras de casas feitas em série, habitações pobres e cortiços, ao lado de pequenas fábricas, mas não fizeram o milagre de evitar as centenas de habitações coletivas, as centenas de quartos alugados a imigrantes estrangeiros ou a migrantes nacionais, onde as “vagas” eram numerosas, muitas num mesmo aposento. (Ibid., p.212).

Em 1934, na cidade de São Paulo viviam 1.060.000 pessoas e havia 28 distritos de paz, dos quais o mais populoso era o Belenzinho, com 98.602 habitantes, seguido do Brás com 76.680. (Ibid., p.213).

Parte integrante da metrópole industrial em que se transformou São Paulo - em 1937 possuía 3.487 diferentes fábricas que empregavam mais de 120.000 operários – o Brás, embora possuísse certa diversificação de produção, se tornou um dos grandes centros de fiação e tecelagem de algodão.

3.9 EDIFÍCIOS HISTÓRICOS



Figura 28 Mapa SARA, 1930 – Imagem digitalizada do acervo bibliográfico da FAUUSP.

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Casa das Retortas; | 8. I Vila Economisadora Paulista; |
| 2. Vila Queiroga; | 9. Mercado Municipal Central; |
| 3. Moinho Matarazzo | 10. Escola Estadual Carlos de Campos; |
| 4. Tecelagem Mariângela; | 11. Palácio das Indústrias; |
| 5. Igreja do Bom Jesus de Matosinhos | 12. Estação Ferroviária Presidente Roosevelt; |
| 6. E. E. P.G. Romão Puiggari; | 13. Estação Ferroviária do Brás; |
| 7. Armazéns do Largo do Pari | 14. Escola Profissional Masculina; |
| | 15. Quartel da Polícia Militar |

Edifícios de grande interesse histórico e arquitetônico para a cidade (MELLO FILHO, op. cit., p.14-5, 20-5):

1. A antiga sede da **Casa das Retortas**, restaurada em 1978, é hoje protegida por legislação municipal como bem arquitetônico de interesse cultural e ambiental. Construída em 1872 pelos ingleses, junto ao rio Tamanduateí, na várzea do Carmo e nos terrenos da chácara da Figueira, afastada da cidade e próxima à ferrovia, é uma antiga edificação onde se produzia o gás utilizado na iluminação da cidade. Teve sua unidade de produção ampliada em 1889 em decorrência do aumento da demanda do combustível e a insatisfação da população com a iluminação com óleo de peixe ou querosene.
2. A **Vila Queiroga**, construída na primeira década do século XX, compõe também o patrimônio arquitetônico do município. Esta vila é remanescente de conjuntos de casas antigas e de algumas vilas, normalmente térreas ou assobradadas, construídas a partir de incentivos públicos para fins de atendimento de uma demanda por moradia pela população de baixa renda – e de alguns velhos edifícios comerciais com moradia ou serviços nos pavimentos superiores, de algum interesse arquitetônico, nas ruas Queiroga e Pires Ramos, ao lado do gasômetro.
3. O antigo **Moinho Matarazzo** também pertence ao patrimônio arquitetônico do município. Inaugurado em 1910, esta antiga unidade industrial pertencia à família Matarazzo. Ocupando uma quadra triangular de 13.500 m², junto à ferrovia, sua construção era de volumetria irregular com diversos pavilhões, chaminés e silos de alturas diferentes formam uma fachada contínua e fechada para a Rua Monsenhor Andrade, do Bucolismo e a ferrovia.
4. O prédio onde funcionava a antiga **Tecelagem Mariângela** hoje pertence ao patrimônio arquitetônico do município. Ocupando uma área de 25.000 m² na Rua Monsenhor Andrade, essa tecelagem inaugurada

em 1904 pela família Matarazzo, foi palco da luta por melhores condições de trabalho e salários. Em 1917, na greve geral que paralisou a cidade de São Paulo, em suas portas ocorreram os enfrentamentos entre operários e forças policiais com a morte do anarquista Antonio Martinez.

5. A **Igreja do Bom Jesus de Matosinhos**, construída no lugar da mais antiga igreja do Brás - provavelmente em 1803 – marcante pelo seu desenho e pelo fato do bairro ter se desenvolvido no seu entorno.
6. A **E.E.P.G. Romão Puiggari**, antigo Grupo Escolar do Brás construído no século XIX, simboliza a concretização dos ideais republicanos de instrução primária obrigatória, universal e gratuita. Construído em 1895, foi o segundo Grupo Escolar da cidade, refletindo a importância que o Brás assumia no âmbito da cidade de São Paulo. Atualmente é considerado como bem cultural arquitetônico do município (Z8-200)
7. **Armazéns do Largo do Pari** - Alguns antigos galpões de armazenagem ainda em uso, próximos ao largo do Pari, representantes típicos dos equipamentos que davam suporte às atividades geradas pela ferrovia.
8. A **I Vila Economisadora Paulista**, com um conjunto de 134 unidades de moradia e comércio, construída entre 1908 e 1912, do outro lado do rio Tamanduateí, no entorno norte do bairro do Brás.
9. O **Mercado Municipal**, na Avenida do Estado, ocupa mais de 22 mil metros quadrados de terreno, foi projetado e construído pelo escritório de Ramos de Azevedo em 1925 e inaugurado em 1933.
10. Os prédios da escola profissionalizante feminina **E.E.P.G. Carlos de Campos** e da escola profissionalizante masculina, construídos no século XX, hoje dão lugar a repartições públicas ligadas à Secretaria da

Justiça, dedicadas aos jovens menores de idade. Constituem dois remanescentes da arquitetura escolar do período analisado.

11. O **Palácio das Indústrias** foi projetado pelo escritório de Ramos de Azevedo, desenvolvido pelo arquiteto italiano Domiziano Rossi. Hoje é tombado pelos órgãos de preservação dos governos estadual e municipal e abriga o gabinete do prefeito de São Paulo.
12. A **Estação Ferroviária Presidente Roosevelt**, foi a primeira estação a ser construída no Brás, inaugurada em 1877. Chamada de “Estação do Norte”, liga São Paulo ao Rio de Janeiro. A construção era de inspiração neoclássica. No século XX foi substituída pelo edifício atual e recebeu a denominação de Estação Roosevelt. Nessa nova versão, é um exemplar importante do art-decô.
13. A **Estação Ferroviária do Brás** é uma típica representante da arquitetura ferroviária inglesa, com fechamentos em alvenaria de tijolos aparentes e cobertura metálica. Foi projetada por James Fjord em 1897, e está em bom estado de conservação.
14. A **Escola Profissional Masculina** foi projetada em 1913 pelo alemão Carlos Rosencrantz, que prevê a utilização de estruturas metálicas para sustentar os pisos e coberturas com lanternim.
15. O **Quartel da Polícia Militar** é um edifício original dos anos 50/60 do século XIX, é o mais antigo desta relação de edifícios. Abrigou o Seminário das Educandas, o Asilo dos Alienados e depois quartéis da guarda civil, do Exército e hoje da Polícia Militar.

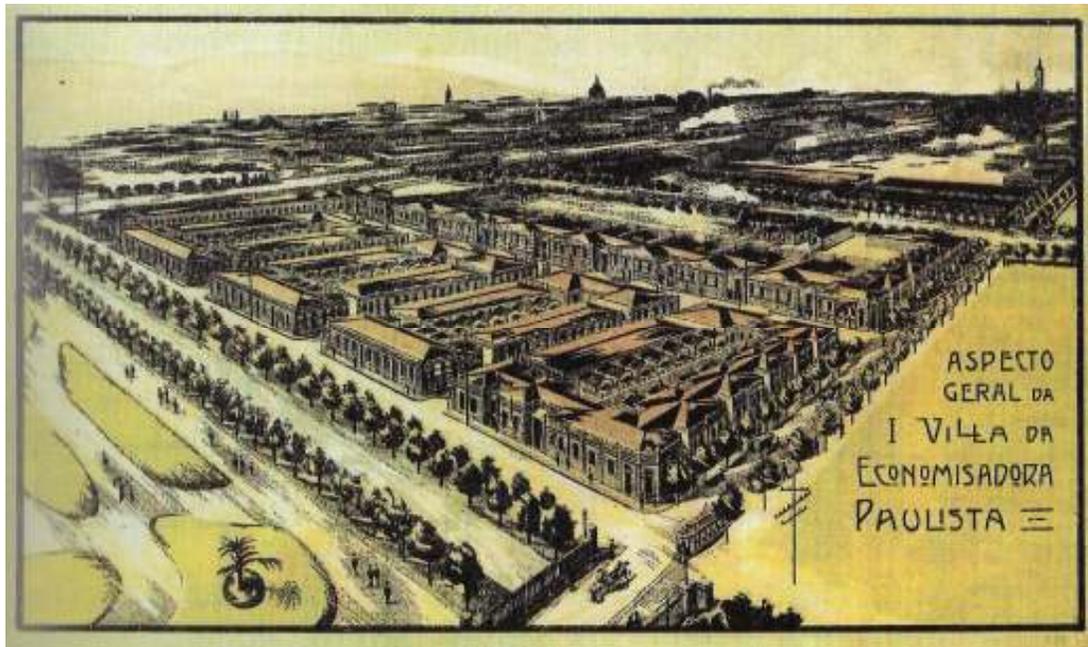


Figura 29 Perspectiva do conjunto da primeira Vila da Economisadora Paulista, no bairro da Luz, c.1910. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais I*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 89.

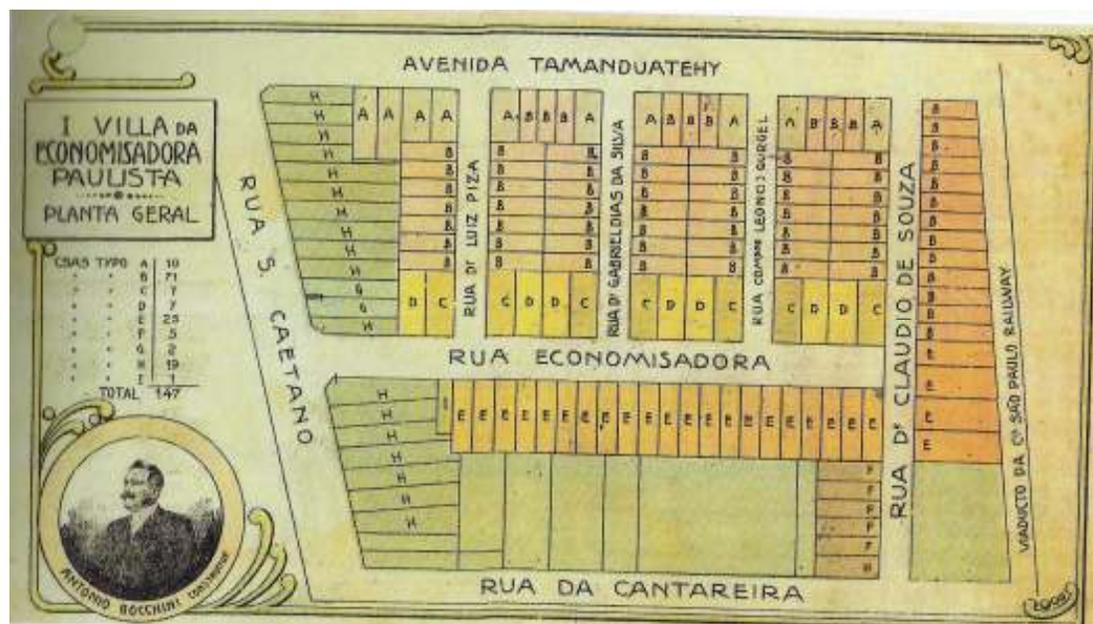


Figura 30 Parcelamento do solo da primeira Vila da Economisadora Paulista, no bairro da Luz, c.1910. Reprodução de publicação: CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais I*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. p. 89.

4. CONCLUSÃO

Foi em meados do século XIX que os relatórios presidenciais começaram a tratar do café. Em 1848 assinalava-se que as novas plantações estavam atingindo “proporções colossais”. (MORSE, 1970, p.157-165).

O comércio do café gerou a procura da produção industrial e custeou também grande parte das despesas gerais, econômicas e sociais, necessárias a tornar proveitosa a manufatura nacional. A expansão do café custeou a construção de estradas de ferro. As linhas foram construídas pelos próprios plantadores com os seus lucros ou por estrangeiros seduzidos pela perspectiva do frete do café. O Porto de Santos, importantíssimo para os primórdios da indústria, mercê da necessidade de matérias primas importadas, foi igualmente um empreendimento do café. (Dean, 1990 apud AMADIO, 2004, p.31).

A ferrovia foi o elemento de infra-estrutura implantado pela economia cafeeira para ligação das áreas de produção do interior ao porto de Santos, que, ao mesmo tempo, se tornou um importante vetor da organização do espaço urbano, definindo novos usos e ocupações e atuando como indutor da ampliação da malha viária da cidade de São Paulo. A profunda mudança que a cidade sofreu da década de 1870 até os anos 30 do século seguinte, esteve alicerçada em dois fortes ciclos econômicos, sendo que da metrópole do café à fase da industrialização que precedeu a crise de 1929, a cidade saltou de um pouco mais de vinte mil para quase um milhão de habitantes. (AMADIO, op.cit., p.17)

População e café seguiram lado a lado. No período de 1875 a 1940, as ferrovias buscaram exatamente as regiões de maior produção de café e população.

Na década de 1880 a rede ferroviária da Província apresentou seu maior índice de expansão, praticamente dobrando. Oito anos depois de completada a linha Santos-Jundiaí, já estavam em funcionamento as cinco principais ferrovias que serviam ao interior.

A conjuntura econômica, social e política da época, aliada à posição geográfica estratégica do sítio da cidade de São Paulo apresentou-se favorável à formação de um entreposto comercial em seus domínios. A cidade de São Paulo funcionou como pólo de captação e comercialização das riquezas do interior.

“Inúmeros estudos no campo da geografia e da história do urbanismo indicam a década de 1870, como marco das transformações que a cidade experimentou nos tempos seguintes, sendo o café o principal agente deflagrador desse processo, modificando o que era antes o “burgo dos estudantes” de 1872 a 1918”. (AZEVEDO, 1958 apud AMADIO, op.cit., p.18).

Morse (op.cit., p.20 e 41) aponta três aspectos fundamentais para a nova espacialidade da cidade a partir de 1870:

- O fato de São Paulo se constituir em ponto mediador para o contato comercial e ideológico com países estrangeiros;
- A transformação técnica ocorrida nos transportes e o aparecimento do mercado de trabalho nos moldes capitalistas;
- A vinda intensiva dos imigrantes estrangeiros que, de forma crescente, se fixaram na cidade.

Devido à dificuldade em conseguir colonos estrangeiros e com a cessação do tráfico escravo por volta de 1850, a mão-de-obra paulista tornou-se escassa e as exigências que sobre ela fazia o surto de café abalavam a economia. Somente com a fundação da Sociedade Promotora de Imigração, em 1886, é que ocorreu um salto significativo no número de imigrantes. (RIBEIRO, 1993 apud SIMONI, 2002, P.139).

Muitos destes tinham em seus países de origem uma cultura urbana e constituíam uma massa de trabalhadores industriais ou artesãos, e ficar na cidade de São Paulo, repleta de oportunidades de trabalho, era muito tentador. Outros, num primeiro momento, foram para a lavoura, mas resolveram vir depois para as cidades. Desta forma, a população estrangeira na cidade de São Paulo foi se tornando cada vez mais numerosa, chegando em 1897 a uma situação

espantosa na qual o número de italianos na cidade era duas vezes maior que o de brasileiros. (MELLO FILHO, 2001, p.65).

A incorporação urbana da força de trabalho dos imigrantes imprime um relevante impulso para a economia de mercado nos moldes capitalistas criando condições para as transformações subseqüentes em São Paulo. Ao contrário da mão de obra escrava, era muito diferente a situação dos imigrantes estrangeiros que obtinham parte da remuneração em dinheiro e integravam a economia de subsistência como consumidores. (Singer, 1968 apud AMADIO, op.cit.,p.27).

Uma comparação dos censos de 1872 e 1890 revela o aparecimento de uma classe capitalista; o influxo de fazendeiros para a cidade; maior número de mulheres nas profissões liberais; e em geral, um abandono das ocupações rurais pelas comerciais, industriais, burocráticas e intelectuais. A imigração estrangeira foi a fonte das novas ocupações comerciais e técnicas, sendo responsáveis pelo grande número de profissionais habilitados no ramo da construção, tais como engenheiros, arquitetos, mestre de obras, pedreiros, marceneiros e carpinteiros. (HERMANN, 1948 apud MORSE, op.cit., p.238).

Boa parte destes imigrantes alojou-se na Capital e o Brás, como o Bom Retiro, transformou-se em bairro onde a influência italiana se fez sentir de maneira decisiva e evidente, particularmente nas duas primeiras décadas do século XX. (TORRES, op.cit., p.119)

A imigração trouxe o espírito de iniciativa e a necessária mão de obra para o desenvolvimento das indústrias de tecelagem e fiação, particularmente em São Paulo, onde a rede de transportes fora consideravelmente ampliada com a extensão dos trilhos das ferrovias. (TORRES, op.cit., p.113)

Os ingleses, de modo geral, com o crescimento urbano das capitais, apresentaram um novo estilo de vida, além de contribuírem diretamente com a expansão da economia cafeeira, promoverem a implantação de grande parte da infra-estrutura urbana das capitais e fornecerem parte dos investimentos para a

industrialização do país. Foram agentes das maiores transformações da mão-de-obra brasileira e divulgadores de uma estrutura social e uma visão de mundo presentes na Europa Ocidental. (GRAHAM, 1973 apud OLIVEIRA, op.cit., p.106).

Em relação à influência inglesa no desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, um dos mais expressivos aspectos foi a ocupação progressiva do maciço a oeste pela alta burguesia, avanço este que começou em 1890 a partir de Higienópolis até a Avenida Paulista, no espigão, para prosseguir depois pelas vertentes, a sudoeste, até os “Jardins”. Este movimento corresponde à ascensão de uma elite imigrante, industrial e comercial, destituída de tradições, fato a refletir-se na transição das moradias de tipo-fazenda modificado dos barões do café, para a miscelânea ostentosa de estilos da Avenida Paulista. (MORSE, op.cit., p.357).

“A grande novidade no cenário político paulista era a presença de grandes massas de trabalhadores urbanos. Era a concentração de pobres em grande número, junto aos centros de poder, o que não havia existido nessa escala, durante o Império. A julgar pelos comentários de líderes políticos dos tempos da monarquia, podemos mesmo supor ter havido empenho em evitar a formação de cidades de maior porte, para contornar o processo de democratização, que acreditavam ser decorrente do desenvolvimento urbano. No caso de São Paulo, as massas urbanas causavam maiores preocupações porque eram constituídas em sua maior parte por imigrantes europeus alfabetizados e altamente politizados. (...) Havia politização da classe média local e politização das massas de trabalhadores imigrados. A cidade vivia grandes greves e reivindicações operárias permanentes, sendo possível reconhecer a presença de um ambiente de agitação política e de conspirações revolucionárias, que coincidem no plano federal com a instabilidade dos esquemas hegemônicos da Primeira República e com as crises do café.” (REIS FILHO, op.cit., p.143)

Segundo Paulo César Garcez Marins (op.cit, 62-3):

“O crescimento populacional, estimulado pela entrada maciça de imigrantes, não foi, como, aliás, não seria ao longo do século XX, acompanhado de experiências eficazes de planejamento urbano, nem mesmo de instrumentos capazes de suavizar os grandes contrastes sociais vividos pela capital paulista. O formidável encontro de etnias e referências culturais que passou a marcar a cidade desde fins da década de 1860, uma experiência cosmopolita como poucas em todo o planeta, conviveria, portanto, com a violência urbana, as péssimas condições de moradia e de saúde pública, a exploração do trabalho, tudo mesclado com a implementação de instrumentos de exclusão espacial e de coerção pública”. (...) “A metrópole que nascia em fins do Império atravessaria a República sem conseguir atenuar seus enormes contrastes sociais, que permanecem, ainda hoje, como principal legado e desafio para a construção de uma cidadania efetiva e justa”.

Grandes mudanças ocorreram na construção civil, derivada do emprego do tijolo e de sensível melhoria da mão de obra, determinada pela contribuição dos imigrantes europeus. No último quartel do século passado, a “cidade de taipa” foi se transformando, sendo praticamente reconstruída. O número de construções aumentou paralelo ao da população. (KÜHL, op.cit., p.102).

A área ocupada do território quase quintuplicou no período 1914-1930, enquanto a sua população praticamente dobrava, no mesmo período. Segundo os números indicadores da densidade, verifica-se que a cidade mais concentrada espacialmente até 1914 espraiou-se horizontalmente, uma vez que esse índice, anteriormente ascendente, caiu para menos da metade. (AMADIO, op. cit., p.42).

A partir da década de 1880, passou a haver uma diversificação de funções na cidade com o aparecimento, ao lado do centro, de bairros operários e de bairros residenciais para a classe abastada. (PETRONE apud AMADIO, op. cit., p. 25). As redes de infra-estrutura para as novas ocupações urbanas, abastecimento de água, energia, circulação, transportes e regulação do uso e ocupação do solo, tornaram-se requisitos da expansão da cidade e da sua gestão. (AMADIO, op. cit., p.44).

A atuação das empresas concessionárias em São Paulo, em se tratando de investimentos privados que visavam a lucratividade empresarial, preteriram a funcionalidade da cidade como um todo ao introduzirem novos componentes na ordenação do espaço urbano. Os verdadeiros monopólios que se formaram acarretaram uma compartimentação social e funcional da cidade, priorizando algumas áreas em detrimento de outras, e definindo, inclusive, os locais em que se instalaram os bairros-jardim. (ELETROPAULO, 1993 apud AMADIO, op. cit., p.51).

Os bairros-jardim se constituíram em uma exceção, tanto em relação ao assentamento propriamente dito, quanto ao seu caráter segregado no tecido urbano. Se consolidaram, já nas primeiras décadas do século passado, como a

localização preferencial da população de maior poder aquisitivo e dos serviços, equipamentos e infra-estrutura a ela ligados. (AMADIO, op. cit., p.97).

O surgimento dos cortiços, como alternativa para a moradia da classe trabalhadora, remonta ao início do ciclo da industrialização em São Paulo, ainda no final do século XIX, com a vinda maciça do imigrante europeu, que se constituiu na mão-de-obra das fábricas implantadas nos bairros próximos às ferrovias. Esse tipo de moradia caracterizou as áreas próximas ao Centro, a partir de edificações com precárias condições físicas e sanitárias e com alta densidade de moradores. (AMADIO, op. cit., p.82).

A construção das vilas operárias urbanas inseriu-se no processo de industrialização, tentando solucionar o problema da fixação da mão-de-obra diferenciada e mantê-la “sob controle”, numa época em que não havia “exército industrial de reserva”.

Apesar da funcionalidade de abrigar um contingente expressivo de operários e atender de forma eficiente aos ditames da produção capitalista, a localização dos bairros operários chegou a preocupar as autoridades, não tanto quanto à salubridade do sítio escolhido, mas quanto à proximidade dos chamados bairros “normais” da cidade.

Em relação à expansão urbana, não se logrou o controle desse processo. Os estudos sobre esse período mostram que, ao abdicar na prática dessa responsabilidade, o poder público criou as condições para que o setor privado assumisse o controle quase que absoluto da terra urbana. Incapaz de atuar em relação à abertura de loteamentos por parte do setor imobiliário, que criou uma crescente clandestinidade urbana nas franjas da cidade, sucederam-se anistias com o objetivo de regularizar o que foi produzido sem as mínimas obediências em relação às normas da legislação urbana. (AMADIO, op. cit., p.293).

Os problemas que atingiam os bairros populares vizinhos ao centro acumularam-se durante as últimas décadas do século XIX e nas primeiras do

século XX. Considerando a escassez de infra-estrutura de saneamento e de abastecimento de água, um estudo sobre as condições sanitárias da cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, corrobora a distinção existente entre as áreas urbanas:

“a explosão demográfica não foi acompanhada de ampliação equivalente da rede de serviços básicos... Na virada do século, era quase absoluta a falta de infra-estrutura urbana na zona leste. Os operários – em sua maioria italianos – viviam em condições precárias nos casebres e cortiços que proliferavam no Brás e na Moóca. Transportes, rede de água e esgotos, iluminação pública, escola e outros serviços eram praticamente inexistentes. A construção de vilas operárias junto às fábricas representou uma tentativa de algumas grandes indústrias para remediar essa situação calamitosa... Somente na época da Primeira Grande Guerra Mundial, tais equipamentos urbanos passam a ser instalados. As melhorias urbanas no Brás e na Mooca provocaram uma valorização dos terrenos e, com isso, o deslocamento da população de menor poder aquisitivo para a região mais a leste, onde se formaram novos bairros”. (AMADIO, op.cit. p.70).

Em relação ao processo de industrialização, a indústria paulista começou a se estabelecer já entre 1905 e 1907, ganhando impulso entre 1907 e 1913 e se consolidando durante a 1ª Guerra Mundial. As raízes desse desenvolvimento se deveram ao maior dinamismo da economia cafeeira, ao desenvolvimento da agricultura mercantil de alimentos e de um mercado de trabalho amplo, isto é, a um maior desenvolvimento das relações sociais de produção capitalista. (CANO apud AMADIO, op. cit., p.31).

A paisagem dos setores urbanos onde a industrialização ocorreu com intensidade, dada as características do parque industrial paulista, não se configurou como a de zonas industriais homogêneas, ocupadas exclusivamente por estabelecimentos fabris. A existência desses estabelecimentos intercalados em meio a residências proletárias, deu origem aos bairros mistos e a razão desse fenômeno ocorreu exatamente por predominarem as fábricas de tamanho pequeno e médio porte, destinadas principalmente à indústria de transformação. (PETRONE apud AZEVEDO, 1958 apud AMADIO, op. cit., p.35).

O processo de industrialização criou na cidade uma dinâmica diferenciada do período em que a economia girava em torno do café, visto que este se constituía em produção rural, trasladada ao porto de Santos. De forma

diversa, a exigência fundamental para os estabelecimentos fabris funcionarem, era a de mão-de-obra permanente. Isso implicava na existência de trabalhadores estabelecidos na cidade e em número suficiente para esse setor empregador. Ligada a esse contingente de trabalhadores, impôs-se a necessidade da manutenção de suas condições de vida – alimentação, saúde, habitação, transporte – isto é, a reprodução da força de trabalho, que ocorreu sob severas condições. Na cidade, novas ocupações e novas funções urbanas surgiram para tanto, espontâneas ou estruturalmente criadas. (AMADIO, op. cit., p.29).

Em síntese, nas três primeiras décadas do século XX, a industrialização se voltou principalmente para a substituição por produção nacional dos bens de consumo importados, sendo a indústria têxtil e de produtos alimentares, os ramos predominantes. (SINGER, 1968 apud AMADIO, op. cit., p.34).

Mas, indiscutivelmente, o centro da Zona Leste – comercial, industrial e cultural – foi historicamente o Brás, cujo “coração” está distante cerca de dois quilômetros do centro de São Paulo.

Em fins do século XIX, o incremento populacional do Brás decorreu da imigração estrangeira, particularmente dos italianos, premidos pela crise no campo de seu país de origem: em apenas quatro anos, de 1886 a 1890, o bairro viu sua população saltar de 5.998 para 16.807 habitantes. A escolha do Brás como local de moradia pode ser explicada tanto pela presença de indústrias, como também da Hospedaria dos Imigrantes. (DPH, 1980 apud AMADIO, op. cit., p.339).

Apesar de todas as dificuldades de moradia operária do Brás (insalubridade, predomínio de espaços coletivos, falta de infra-estrutura de base...), existe um outro lado da história que fala de uma vida social muito rica, de festas, de apropriação de ruas, da forma descontraída e alegre dessa população viver a cidade. Os limites da cidade ultrapassaram os do bairro, na direção leste e dessa maneira, continuava a ser um ponto de passagem obrigatório. Isso somado

a sua grande população fez com que o bairro desenvolvesse uma vocação comercial que animava o seu centro. (MELLO FILHO, op. cit., p.68).

Um dos grandes benefícios recebidos por este bairro foi o saneamento da várzea do Tamanduateí. Dessas obras sairia o Parque D. Pedro II, em 1914. O Parque se constituiu na principal área de lazer dos bairros fabris a leste do núcleo central; para a cidade, foi ofertada uma ligação dos bairros do sudeste com os do norte, além daquela do centro com os bairros do leste. (AMADIO, op. cit., p. 342).

Pode-se imaginar o que representava para a saúde pública a ocupação cada vez mais intensa das proximidades dessas várzeas e em época de epidemias, os trabalhadores, que habitavam em suas proximidades e certamente eram os mais ameaçados, apesar dessas atingirem de forma generalizada toda a população. (MELLO FILHO, op. cit., p.60).

Com o aterramento e a retificação do rio Tamanduateí, se consolidava a ligação do bairro com o centro. A separação anteriormente existente estava superada. Paradoxalmente, entretanto, na medida em que uma barreira que corta a cidade é suplantada, de imediato outro obstáculo é colocado – a linha da estrada de ferro. Assim, começa a surgir um problema que se perpetuará pelos próximos cem anos - As “porteiros do Brás” – ou seja, as cancelas que interrompiam o trânsito viário para a passagem e a manobra dos trens, vão infernizar a vida dos moradores até praticamente a década de 60 do século XX, quando o viaduto da Rangel Pestana é construído. (MELLO FILHO, op. cit., p.62).

O ano de 1890 configura-se como o marco a partir do qual essa porção leste da cidade começa a se destacar como a principal região fabril de São Paulo. As fábricas vão se instalando ao longo e nas vizinhanças das estradas de ferro, muitas com ramais da ferrovia dentro de seus estabelecimentos.

Na fase anterior ao advento industrial o Brás era ocupado por inúmeras chácaras que, em virtude do crescimento da cidade e da nova vida urbana que se anunciava tinham pouca possibilidade de ali permanecerem. As

grandes glebas ali existentes eram ideais para a implantação de novas indústrias que queriam se instalar. E foi assim que muitas vezes essa passagem entre o bairro semi-rural e o agora bairro industrial se fez. (MELLO FILHO, op. cit., p.66).

O café era um bom negócio, a indústria também, mas por essa ocasião surgiu uma nova forma de acumulação de capital que se mostrou muito especial: o comércio de terreno e/ou construções habitacionais, decorrente da quantidade de novos habitantes que a cidade ganhava constantemente e o conseqüente aumento da pressão da demanda por moradia.

No caso do Brás seriam principalmente os terrenos ou as construções pequenas, quando não os cortiços, alugados ou vendidos para os operários. Dessa forma, muitas indústrias tinham ao seu lado conjuntos de moradias, pois, o industrial também aproveitava para negociar os terrenos que a sua fábrica não iria ocupar e o lucro era certo.

Parte integrante da metrópole industrial em que se transformou São Paulo - em 1937 possuía 3.487 diferentes fábricas que empregavam mais de 120.000 operários – o Brás, embora possuísse certa diversificação de produção, se tornou um dos grandes centros de fiação e tecelagem de algodão.

Em síntese, a transformação de São Paulo em megalópole foi resultado de uma combinação de fatores econômicos, políticos, tecnológicos, geográficos, que conspiraram em seu favor já em meados do século XIX e que se repercutem até hoje. Sendo que as ferrovias “*de per si*” não teriam influência suficiente para provocar tal transformação na cidade de São Paulo, assim como o café não teria como ser comercializado em larga escala sem as ferrovias. Por sua vez, a agricultura cafeeira não teria se desenvolvido sem a mão de obra necessária, oriunda de diferentes partes do mundo. E tudo isto não teria razão de acontecer se o mercado internacional da época não demandasse por este produto.

5. REFERÊNCIAS

AMADIO, Décio. *Desenho Urbano e Bairros Centrais de São Paulo – Um estudo sobre a formação e transformação do Brás, Bom Retiro e Pari*. São Paulo: Tese de Doutorado, FAU-USP, 2004.

AZEVEDO, Fernando de. *Um Trem Corre para o Oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu Papel no Sistema de Viação Nacional*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1950.

BEM, Sueli Ferreira de. *Contribuição para Estudos das Estações Ferroviárias Paulistas*, 2 vols. São Paulo: Tese de Mestrado, FAUUSP, 1998.

CALO, Fabrício. *Ferrovias Paulistas: Influência Histórica sobre a Malha Urbana*. São Paulo: Tese de Graduação Interdisciplinar, FAUUSP, 1978.

CHAUÍ, Marilena. Política Cultural, Cultura Política e Patrimônio Histórico. In: Patrimônio Histórico e Cidadania. *O Direito à Memória*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. 5ª edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2003.

COSTA, Cacilda Teixeira da. *O Sonho e a Técnica: A Arquitetura de Ferro no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil – Aspectos da Influência Britânica sobre a Vida, a Paisagem e a Cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: Coleção Documentos Brasileiros, Livraria José Olympio Editora, 1948.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções – Europa 1789-1848*. 19ª edição. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2005.

LEMOS, Carlos A. C. *Alvenaria Burguesa*. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Nobel, 1989.

LOWRIE, Samuel H. Origem da População de São Paulo e Diferenciação das Classes Sociais. *Revista do Arquivo Municipal* (Publicação do Departamento de Cultura – Órgão da Sociedade de Etnografia e Folclore e da Sociedade de Sociologia), São Paulo, Volume XLIII, Ano IV, Janeiro de 1995.

MARINS, Paulo César Garcez. Tensões sociais na gestação da metrópole. In: Candido Malta Campos, Lúcia Helena Gama, Vladimir Sacchetta (org.) *Metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.

MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos Tortuosos: Um Painel entre o Estado e as Empresas Ferroviárias Brasileiras – 1934 a 1956*. São Paulo: Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de História, 1995.

MELLO FILHO, José Rollemberg de. *Arquitetura no contexto urbano antigo*. São Paulo: Tese de Mestrado, FAUUSP, 2001.

MORSE, Richard M. *Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole)*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

OLIVEIRA, Carolina Bortolotti de. *O Gosto Inglês no Brasil: A presença britânica na formação dos subúrbios do Rio de Janeiro, Salvador e Recife no século XIX*. Campinas: Tese de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Programa de Mestrado e Urbanismo, do Centro de Ciências Exatas Ambientais e de Tecnologias, 2004.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In Velho, Octávio (org). *O fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979 (1916).

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Cultura e Estratégias de Desenvolvimento*. São Paulo: Cadernos de Pesquisa do LAP, n°23, 1998.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da Arquitetura no Brasil*. 10ª edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002. Série Debates n°18.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo – Vila, Cidade, Metrópole*. São Paulo: Takano Editora Gráfica, 2004.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.

CAMPOS, Cândido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir; (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais I*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.

SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SIMMEL, Georg. As Grandes Cidades e a vida do Espírito. In Carlos Fortuna (org). *Cidade, Cultura e Globalização: ensaios de sociologia*. Oeiras: Celta Editora, 1997.

SIMMEL, Georg. O Estrangeiro. RBSE, dezembro de 2005. Vol.4. N°12.
In: SIMMEL, Georg. *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung* (Sociologia. Estudos sobre as formas de sociação). Berlim: Duncker e Humbolt Editores, 1908, pp. 509-512. Tradução de Mauro Guilherme Pinheiro KOURY.

SIMONI, Lucia Noemia. *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no Município de São Paulo*. São Paulo: Tese de Doutorado, FAUUSP, 2002.

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. *O Bairro do Brás*. 2ª edição. São Paulo: Departamento de Cultura da Secretaria de Educação e Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1985. I volume. Série História dos Bairros de São Paulo.

6. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

CYRINO, Fábio. *Café, Ferro e Argila - A implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Landmark, 2004.

GARCIA, Marco Aurélio. Tradição, Memória e História dos Trabalhadores. In: Patrimônio Histórico e Cidadania. *O Direito à Memória*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Notas Sobre o Urbanismo Barroco no Brasil*. São Paulo: Cadernos de Pesquisa do LAP, nº03, 1994.

TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: Três cidades em um século*. 3ª edição rev. e ampl. São Paulo: Cosac&Naify, Duas Cidades, 2004.

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e
Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4098161 Mota, Paula de Brito.

M917c

A cidade de São Paulo de 1870 a 1930: café, imigrantes, ferrovia, indústria / Paula de Brito Mota. - Campinas: PUC-Campinas, 2007.
181p.il.

Orientador: Wilson Ribeiro dos Santos Júnior.
Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.
Inclui bibliografia.

1. Cidades e vilas - São Paulo (SP). 2. Geografia política. 3. Urbanização.
4. Sociologia urbana. 5. Imigrantes - São Paulo (SP). I. Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

22.ed.CDD – t711.4098161