

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LUCIANO ZOBOLI

**Da Segunda Fundação ao Plano de Avenidas: um estudo geo-histórico da mobilidade na
cidade de São Paulo**

São Paulo

2017

LUCIANO ZOBOLI

Da Segunda Fundação ao Plano de Avenidas: um estudo geo-histórico da mobilidade na cidade de São Paulo

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Prof. Dra. Fernanda Padovesi Fonseca

São Paulo

2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Z83s Zoboli, Luciano
Da Segunda Fundação ao Plano de Avenidas: um
estudo geo-histórico da mobilidade na cidade de São
Paulo / Luciano Zoboli ; orientadora Fernanda
Padovesi Fonseca Fonseca. - São Paulo, 2017.
124 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo. Departamento de
Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. geo-história. 2. mobilidade. 3. cartografia. 4.
São Paulo. I. Fonseca, Fernanda Padovesi Fonseca,
orient. II. Título.

Dedicado à Gonçalo, Liliana e Márcia

Em memória aos mestres que não tive oportunidade de conhecer pessoalmente - Aziz Nacib Ab'Saber e Nicolau Sevcenko - e aos que tive o prazer da companhia nessa caminhada - Ailton Luchiari, Antônio Carlos Robert Moraes, Coriolano de Marins e Dias Neto e Jorge Gustavo da Graça Raffo

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Prof^a Dr^a Fernanda Padovesi Fonseca, por ser a minha guia ao longo dos anos de pesquisa que resultaram nesse TGI. Agradeço pela liberdade, disponibilidade e compreensão ao longo de sua orientação, fora a disposição e o incentivo em um contínuo interesse pelo meu trabalho e pelas oportunidades que me ofereceu ao longo desses anos. Já vi o seu curso uma vez como aluno, três vezes como monitor e espero ver muitas outras vezes para continuar aprendendo de um jeito engajado e renovado, sobretudo na discussão da Cartografia.

Aos professores que fizeram parte desse meu caminho, meu muito obrigado. Cada qual com a sua contribuição, agradeço imensamente por me iniciar nessa trajetória geográfica, onde espero retribuir todo esse esforço diário de vocês com aulas, discussões, falas e escritos relevantes para a Geografia. Em especial, agradeço às aulas do Prof. Élvio Rodrigues Martins por incitar uma constante inquietação no meu pensar e fazer geografias; ao Prof. Francisco Assis de Queiroz por sempre lembrar que precisamos romper com as barreiras das disciplinas para uma discussão mais significativa; e ao meu mentor das geotecnologias, Eduardo Dutenkefer, que me ensinou os primeiros passos nessa área e que é uma grande referência para mim e para todo o trabalho que desenvolvi até aqui.

Ao pessoal da colaboração entre França e Brasil, cujo intercâmbio de ideias foi fundamental para incentivar, promover e discutir questões pertinentes para as geografias de ambos os países. Em especial, agradeço aos profs. Jaime Tadeu Oliva, Íris Kantor, Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, Enali de Biaggi, Jean-Marc Besse e Aziz Serradj pelas oportunidades para discutir e refletir, além da chance de aprender novas técnicas e abordagens para a minha formação enquanto geógrafo.

Ao meu pai e minha mãe pelo apoio, incentivo e a possibilidade de me dedicar exclusivamente aos estudos e à pesquisa. Vocês caminharam ao meu lado e sempre acreditaram em mim, creio que nunca conseguirei retribuir tudo isso – mesmo assim, as linhas desse trabalho carregam a esperança de trazer um pouco do carinho, gratidão e consideração que eu tenho por vocês. Também tenho que agradecer minha irmã, companheira de brincadeiras, risadas e de curso, saiba que a leveza dos bons momentos ao teu lado me deu forças para escrever, chegar

até aqui e continuar acreditando - talvez você nem imagine o quanto eu acredito em você e torço para que tenha um futuro brilhante.

Aos meus amigos, de longa data e aqueles que eu conheci faz pouco tempo, um grande abraço e meu muito obrigado. Lendo Orfeu Extático na Metrópole, vi os agradecimentos de Sevcenko e pensei em todos aqueles que me ajudaram e me acompanharam ao longo desses últimos anos. Lá ele diz que um pedacinho de cada amigo está nas linhas e parágrafos de sua obra e não tem como não lembrar de vocês ao escrever, revisar, enfim, compor esse trabalho e me sentir feliz por ter conseguido chegar até aqui. Não foi fácil e eu agradeço por cada dia, cada conversa, cada ensinamento, cada abraço, cada choro, cada experiência, cada pedacinho dessa vida que vocês passaram comigo.

E claro, agradeço a você, caro leitor, que está perdendo um tempinho folheando esse TGI. Espero que seja de grande valia para os seus estudos e que te desperte muita curiosidade em continuar se aventurando pela São Paulo de outrora, afinal de contas, é sempre bom conhecer um pouquinho de tudo para compartilhar o que se sabe com os outros.

Um grande abraço! E uma ótima leitura!

.

“A melhor tradição de análise da história diz que o tempo é um constante fluir de continuidades e rupturas e cujos padrões e conteúdos buscamos captar (ou construir) com a ação do intelecto. Compreender a especificidade de uma época implica desvendar tanto as permanências quanto as particularidades que a singularizam. ”

Antônio Carlos Robert Moraes

Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica. São Paulo: Annablume, 2009

RESUMO

ZOBOLI, Luciano. **Da Segunda Fundação ao Plano de Avenidas**: um estudo geo-histórico da mobilidade na cidade de São Paulo. 2017. 124 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

O presente trabalho aborda a questão da mobilidade na cidade de São Paulo no período entre a chamada Segunda Fundação de São Paulo e os desdobramentos iniciais do Plano de Avenidas. Com uma abordagem geo-histórica, direcionamos nosso olhar para a discussão dessas espacialidades pretéritas e a construção de novas visualizações. Para isso, compomos um quadro histórico da cidade e uma discussão acerca dos principais atores dessa mobilidade urbana: os bondes de tração animal, o auge dos bondes elétricos e o crescente protagonismo do automóvel. Após essa etapa, constituímos uma metodologia para o trabalho com a cartografia digital e o uso das representações daquela cidade na elaboração de métodos para desvelar tais lógicas e outras dinâmicas envolvendo métricas como distância-custo e distância-tempo. Os resultados procuram pintar um quadro de uma cidade com um capital espacial desigual entre seus diferentes bairros e extremamente dependente do centro, um possível princípio dos problemas de mobilidade que reverberam na configuração territorial da São Paulo de hoje.

Palavras-chave: geo-história; mobilidade; cartografia; São Paulo;

ABSTRACT

ZOBOLI, Luciano. **From Second Foundation to Avenues Plan:** a geo-historical study of mobility in São Paulo. 2017. 124 p. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

This work addresses the question of mobility in São Paulo in the period between the so-called Second Foundation of São Paulo and the initial developments of the Avenues Plan. With a geo-historical approach, we direct our look to the discussion of this past spatialities and the construction of new views. To do this, we compose a historical picture of the city and a discussion about the main actors of this urban mobility: the animal traction tramway, the electrical tramway peak and the growing role of the automobile. After this step, we set up a methodology for working with digital cartography and the use of representations of that city in developing methods for unveiling such logics and other dynamics involving metrics such as cost-distance and time-distance. The results seek to paint a picture of a city with an uneven spatial capital among its different neighborhoods and extremely dependent on the center, a possible principle of mobility problems that reverberates in present São Paulo's territorial configuration.

Keywords: geo-history; mobility; cartography; São Paulo;

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População da cidade e da Província/Estado ao longo do século XIX	41
Tabela 2 – Dados significativos da evolução do bonde de tração animal no século XIX	64
Tabela 3 – Evolução do número de passageiros transportados pelos bondes tracionados por burros entre 1890 e 1894.....	67
Tabela 4 – Número de passageiros dos bondes elétricos entre 1917 e 1927.....	78
Tabela 5 – Registro de matrículas de veículos da Prefeitura Municipal	80
Tabela 6 – Relação entre densidade e velocidade média das redes de bondes elétricos em 1905 e em 1930	99

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – A “découpage” espacial de São Paulo sob o olhar da mobilidade.....	21
Figura 2 – O quadro da mobilidade a partir de Lévy (2001).....	27
Figura 3 – O espaço funcional postal francês de meados do século XVIII – Cauvin, Lepetit e Reymond (1987).....	32
Figura 4 – Seção geológica da Serra da Cantareira ao Maciço de Santos – Ab’Saber (1957).35	
Figura 5 – Rede de drenagem da região de São Paulo – Ab’Saber (1957)	36
Figura 6 – A situação de São Paulo e o seu papel enquanto ponto integrador - Monbeig (1953)	38
Figura 7 – Planta Geral da Capital de São Paulo organizada por Gomes Cardim (1897) - Revista do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís nº20 (2008)	43
Figura 8 – Esquema a partir das considerações de Monbeig (1957) sobre os rumos da cidade	46
Figura 9 – Esquema do Plano de Avenidas de Maia (1930) - FAU-USP	56
Figura 10 – Comparação por pontos de controle entre o Old Map (mapa de 1877) e o New Reference Map (SARA Brasil 1930)	93
Figura 11 – Comparação dos pontos de controle com a presença do Distortion Grid e dos Vectors	94
Figura 12 – Lógica da classificação dos pontos de controle seguindo os itinerários presentes em Stiel (1978).....	96

Figura 13 – Recorte da tabela de análise dos trechos de acordo com os logradouros e o número de linhas circulantes	97
Figura 14 – Quadro-síntese do trabalho realizado em cada grupo de mapas	97
Figura 15 – Exemplo da sistematização da velocidade média em 1905 e o tempo dos trajetos entre os pontos-controle e o ponto central (Praça Antônio Prado)	100
Figura 16 – Exemplo gerado pela análise do IsoDist	100
Figura 17 – Exemplo gerado pela análise do Darcy	101
Figura 18 – Interpretação das lógicas espaciais presentes no mapa de 1877	103
Figura 19 - Interpretação das lógicas espaciais presentes na planta de 1881	104
Figura 20 - Interpretação das lógicas espaciais presentes na planta de 1890	105
Figura 21 – Áreas representadas pela cartografia da cidade entre 1877 e 1897	106
Figura 22 – Rede de transportes da cidade de São Paulo (1897 – 1900)	107
Figura 23 – Rede de transportes da cidade de São Paulo (1905)	108
Figura 24 – Rede de transportes da cidade de São Paulo (1914)	109
Figura 25 – Rede de bondes elétricos em 1905	110
Figura 26 - Rede de bondes elétricos em 1930	110
Figura 27 – Densidade da rede de bondes elétricos (1905)	111
Figura 28 - Cálculo de velocidade média dos segmentos da rede de bondes elétricos (1905)	112
Figura 29 – Densidade da rede de bondes elétricos (1930)	112
Figura 30 – Cálculo de velocidade média dos segmentos da rede de bondes elétricos (1930)	113
Figura 31 – Análise da Distância-Custo em modelos de transformação cartográfica (1905)	113
Figura 32 – Coleção de análises da Distância-Tempo em modelos de transformação cartográfica (1905 e 1930)	115

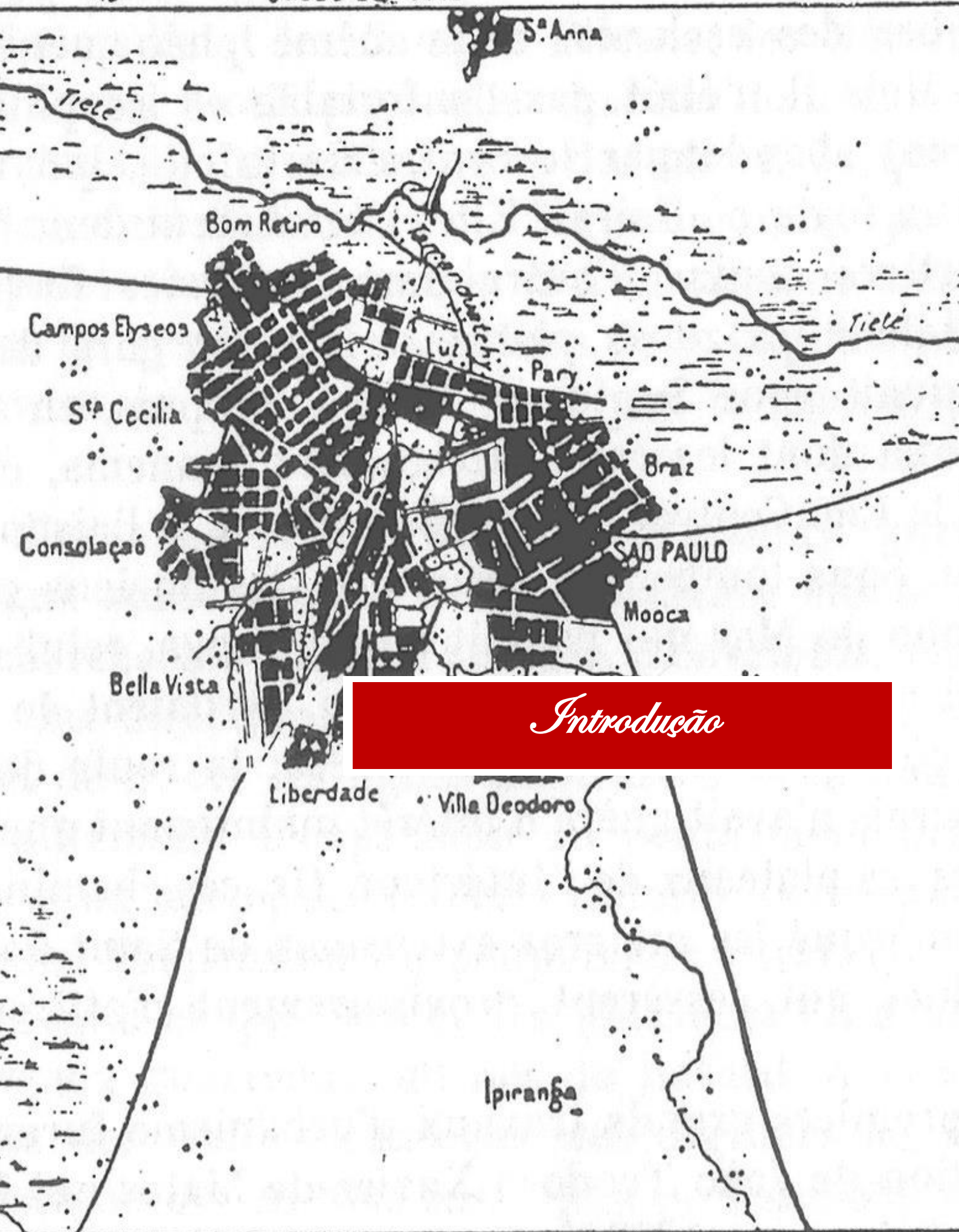
SUMÁRIO

Introdução	14
Capítulo 1	
O estudo das cidades do passado	17
1.1. Uma aproximação entre Geografia e História	17
1.2. O fio condutor: a questão da mobilidade	22
1.3. O desvelar das espacialidades por meio da cartografia	27
Capítulo 2	
Afinal, que cidade é essa?	34
2.1. (Re)fundando São Paulo: do colonial ao germe do urbano	34
2.2. A cidade do novo século: a potência de novos tempos e novas técnicas	44
2.3. Os planos para o futuro da cidade: Maia e a mentalidade rodoviarista	54
Capítulo 3	
A mobilidade na cidade: diferentes atores e suas lógicas espaciais	62
3.1. O progresso puxado à burro: o início dos serviços públicos de transporte	62
3.2. A Light conduzindo a cidade: a era do bonde elétrico	69
3.3. O “metrô” da Light x as avenidas de Maia: fim de um ciclo, começo de outro	79
Capítulo 4	
Cartografando um retrato: metodologias e seus olhares sobre a cidade	90
4.1. As representações analisadas e o georreferenciamento relativo	91
4.2. Os primeiros traços do retrato: a construção do banco de dados georreferenciado	94
4.3. Explorando outras métricas: olhares não-evidentes sobre a cidade	98
Capítulo 5	
As representações da mobilidade: cartografias de uma geo-história	103
Considerações Finais	118
Referências	119

49°

Ouest de Paris

48°55'



Introdução

46°40'

Ouest de Greenwich

46°35'

Introdução

O presente trabalho procura construir um quadro geo-histórico da cidade de São Paulo, sobretudo no que diz respeito às questões referentes à mobilidade entre a Segunda Fundação de São Paulo¹ e o Plano de Avenidas². Nesse esforço retrospectivo, buscamos conciliar o conjunto documental do passado com as possibilidades que a cartografia digital oferece para a elaboração de novas visualizações acerca da cidade de outrora. Para isso, é pertinente apresentar o caminho a ser percorrido nas próximas páginas e indicar por onde esse trabalho se direciona.

O primeiro capítulo “O estudo das cidades do passado” apresenta as principais balizas desse olhar geo-histórico, articulando questões tanto da Geografia quanto da História. Nesse cenário de observação das espacialidades pretéritas, busca-se olhar para a mobilidade enquanto um fio condutor das discussões da cidade, de uma forma que ressalte uma visão mais social desse conceito. Outra questão interessante a ser discutida é o papel das representações e da cartografia da época enquanto poderosos retratos de um pensar e viver a cidade em compatibilização com as novas tecnologias cartográficas.

O segundo capítulo “Afim, que cidade é essa?” procura justamente responder essa pergunta de uma forma breve. Abordando a questão do sítio e da situação de São Paulo, essa parte do trabalho procura compreender o concurso das circunstâncias que culminaram naquilo que seria conhecido como a Segunda Fundação de São Paulo. Além disso, abordamos o crescimento vertiginoso e os processos de expansão territorial e de explosão demográfica dessa transição do século XIX para o século XX e as suas consequências para essa cidade.

O terceiro capítulo “A mobilidade na cidade: diferentes atores e suas lógicas espaciais” apresenta uma discussão sobre alguns atores hegemônicos da mobilidade na cidade, cada um

¹ Cunhado por Paula (1954), o termo Segunda Fundação de São Paulo diz respeito a um processo observado na transição de uma cidade de ares coloniais referente à fundação original de 1554 para uma cidade que viveria em o germe do processo de metropolização. O ano de 1872 é o marco dessa data em função de um conjunto de circunstâncias que tomaram forma na cidade daquela época: a inauguração dos bondes por tração animal, a implementação dos serviços de iluminação pública e a chegada de João Teodoro Xavier de Matos ao cargo de presidente da província. Sua gestão ficaria marcada pela série de melhoramentos na cidade e por um pensar mais racionalizado dos rumos que São Paulo iria tomar a partir de então.

² O Plano de Avenidas, publicado por Maia (1930), apresenta um projeto urbanístico para a cidade de São Paulo que consolida um viés rodoviarista nas lógicas espaciais da cidade, sobretudo no âmbito da mobilidade pelos espaços paulistanos daquela época. Como baliza para a observação da mobilidade, o documento serve enquanto um parâmetro oficial, um documento que reverbera interesses e direcionamentos que a cidade já apresentava em nuances de sua configuração antes mesmo da década de 30.

com o seu respectivo protagonismo. De permanências e coexistências, de auge e declínios, bondes puxados por burros, bondes elétricos e o início do culto ao automóvel em São Paulo são os vetores de aproximação de um aspecto técnico e de uma discussão sobre os conflitos que o transporte evoca e aqueles que ele também replica. Compõem-se um quadro para nos orientar na construção de uma cartografia e na visualização de lógicas não-evidentes.

O quarto capítulo “Cartografando um retrato: metodologias e seus olhares sobre a cidade” esmiúça um pouco do arcabouço metodológico utilizado na construção desse nosso retrato da São Paulo daquela época. Uma discussão da pertinência de certas técnicas e da utilização das tecnologias com um propósito bem definido são as preocupações centrais no uso da cartografia digital e de suas potencialidades. Dessa forma, passamos pelo processo de georreferenciamento relativo, a constituição de um banco de dados e a metodologia exploratória das transformações cartográficas na obtenção de representações baseadas em distâncias como custo ou tempo.

Já o quinto e último capítulo “As representações da mobilidade: cartografias de uma geo-história” apresenta os resultados e uma breve discussão daquilo que se pode apreender do uso da técnica, da interpretação dos mapas e da composição desse conjunto enquanto um novo olhar para a cidade do passado. Trata-se do produto final que articula as discussões empreendidas nos capítulos anteriores com o intuito de dar uma contribuição relevante para o campo dos estudos sobre São Paulo.

Capítulo 1

O estudo das cidades do passado



Capítulo 1

O estudo das cidades do passado

Olhar para a cidade do passado pode parecer uma tarefa essencial à História. Em uma época em que fervilham estudos acerca da cidade do agora e da urbe do devir, como avaliar uma realidade pretérita paulistana pode ser significativo, sobretudo para a ciência geográfica? E se for significativo, como estabelecer um estudo pertinente com relatos, dados, mapas, histórias de uma cidade que já foi, de traços que foram apagados, outros permanentes redesenhados em uma paleta de tempos?

Com esse propósito, o primeiro capítulo procura mostrar o caminho realizado por esse trabalho, partindo de um ponto de apoio com três vértices: a discussão da geo-história enquanto parâmetro teórico central dessa abordagem; a questão da relevância da mobilidade para a compreensão de um pensar e viver uma cidade a ser desvelada; e a consciência de se abordar a cartografia tanto nas representações de São Paulo da época estudada quanto nas possibilidades de construção de um quadro de novas visualizações utilizando os recursos digitais.

1.1. Uma aproximação entre Geografia e História

Pensar que a cidade de São Paulo de hoje já oferece uma miríade de oportunidades de estudo é algo que pode direcionar interessantes estudos. Estudar as problemáticas urbanas atuais é extremamente urgente, sobretudo em questões referentes à desigualdade sócio-espacial e os derivativos dessa conjuntura, onde a situação evoca um horizonte de possíveis questionamentos. Essa cidade é feita para quem? Suas dinâmicas priorizam quais interesses e determinantes? Quem pensou a cidade desse jeito e como ela foi sendo construída?

O pensar e o viver na cidade é o ponto central para tentar iniciar uma abordagem da cidade do agora. E quando vamos retomando os alicerces da construção de São Paulo, suas dinâmicas espaciais, sua constante mutação, como podemos realizar essa viagem por outros pensares, outro viver, outras realidades urbanas que convergiram na urbe paulistana de hoje? Bem, a primeira parada para esboçar essa resposta não vem da República ou do Bom Retiro, mas sim das fictícias cidades de Zaíra e Maurília.

Essas duas cidades estão no itinerário de descrição das geografias do império de Kublai Khan realizadas por Marco Polo no livro “As cidades invisíveis” de Ítalo Calvino (1990

[1972])³. Nessa viagem pelo extenso domínio de Kublai, algumas passagens são interessantes para se pensar nesse contraste entre o presente e o passado. Começamos pelo relato acerca de Zaíra:

“Inutilmente, magnânimo Kublai, tentarei descrever a cidade de Zaíra dos altos bastiões. Poderia falar de quantos degraus são feitas as ruas em forma de escada, da circunferência dos arcos dos pórticos, de quais lâminas de zinco são recobertos os tetos; mas sei que seria o mesmo que não dizer nada. A cidade não é feita disso, mas das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado [...]” (CALVINO, 1990 [1972], p.14)

Zaíra seria feita, na visão de Marco Polo, das relações entre o espaço, suas múltiplas métricas e os acontecimentos do seu passado. Calvino (1990 [1972]) nos apresenta uma cidade que “[...] se embebe como uma esponja dessa onda que reflui das recordações e se dilata.” (CALVINO, 1990 [1972], p.14). Para ele, uma descrição da cidade deveria contar todo esse passado, todavia, ela não vai contar esse passado de livre e espontânea vontade, mas conter em suas estruturas:

“Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.” (CALVINO, 1990 [1972], p.14-15)

A história da cidade vem impressa na paisagem, nas relações pretéritas que são capturadas por caminhos, ruas, edificações, funções. Entretanto, em contraponto com essa visão acerca de Zaíra, outra cidade é apresentada nos relatos de Polo à Khan:

“Evitem dizer que algumas vezes cidades diferentes sucedem-se no mesmo solo e com o mesmo nome, nascem e morrem sem se conhecer, incomunicáveis entre si. Às vezes, os nomes dos habitantes permanecem iguais, e o sotaque das vozes, e até mesmo os traços dos rostos; mas os deuses que vivem com os nomes e nos solos foram embora sem avisar e em seus lugares acomodaram-se deuses estranhos. É inútil querer saber se estes são melhores do que os antigos, dado que não existe nenhuma relação entre eles, da mesma forma que os velhos cartões-postais não representam a Maurília do passado, mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília.” (CALVINO, 1990 [1972], p.30-31)

Se Zaíra continha o passado, Maurília sofreu transformações tão drásticas que parece que uma nova cidade sucedeu a antiga sem qualquer legado nas formas (o estranhamento da paisagem pelos cartões-postais) e nas suas dinâmicas (a acomodação de deuses estranhos).

³ CALVINO, Ítalo (1972). *As cidades invisíveis* – tradução de Diogo Mainardi. 2.ed. São Paulo: Cia. Das Letras, 1990.

Nessa investigação do pretérito, cabe o questionamento: a cidade do agora traz o legado das espacialidades passadas ou a mudança foi tão drástica que independe dos antigos “deuses”?

Procurando responder isso, Braudel (2014 [1969])⁴ nos oferece um possível caminho. Das narrativas ao concreto, olhar para o presente e recusar o percebido seria uma tentativa de reconstruir, tecer hipóteses e explicações, chegar às finas tramas das estruturas e das condições pretéritas que solidificaram as bases dessas realidades atuais. Nesse questionamento, procura-se o processo, a dinâmica que consolidou uma paisagem acumuladora de passado em diferentes tons, seja na materialidade dos traços ou na imaterialidade dos pensares.

Além de questionar o presente, é importante estabelecer que o passado é reconstruído pelos olhos do agora e, portanto, também é um campo de debate. Conforme Lepetit (2001a)⁵, a pesquisa histórica reconstitui esses objetos passados a partir das questões do presente, em um movimento de reconstrução contínua. Visualizar o passado da cidade, portanto, seria estabelecer uma apreensão das formas e do tempo de outrora nessa iniciativa de reconstruir realidades urbanas, e fornecer novas lentes para enxergar por detrás das camadas que constituem um quadro citadino pretérito – sendo que essa composição pode explicar também algumas nuances do presente.

De acordo com Santos (2008)⁶, a forma e o tempo são dois elementos que contribuem para elaboração dessa história urbana. Ambos constroem a configuração territorial que é “[...] apresentada ou não em forma de paisagem, (onde) é a soma de pedaços de realizações atuais e de realizações do passado.” (SANTOS, 2008, p.66). Segundo o mesmo autor, tal questão ganha relevo com a problemática da submissão do presente frente à essas realizações do passado:

“Esse é um dos grandes problemas, hoje, do estudo da história urbana e da história da cidade [...] em todos os momentos as formas criadas no passado têm um papel ativo na elaboração do presente e do futuro. A história da cidade é a das suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo, e esse fato não nos pode escapar em nossa análise.” (SANTOS, 2008, p.68)

⁴ BRAUDEL, Fernand (1969). Escritos sobre a história – tradução J. Guinsburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

⁵ LEPETIT, Bernard. Arquitetura, Geografia e História: usos da escala. In: _____. Por uma nova história urbana – seleção de textos, revisão crítica e apresentação de Heliana Angotti Salgueiro; tradução Cely Arena. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001a. p. 191-226.

⁶ SANTOS, Milton. A forma e o tempo: a História da Cidade e do Urbano. In: _____. Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e meio técnico-científico-informacional. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008, p.65-68.

Lepetit (2001b)⁷ também salienta o papel do passado na cidade em suas considerações acerca das Cidades Capitais do século XIX. Segundo o historiador francês, a cidade “não escapa da história”, onde os passados se encontram e se associam em combinações e escalas diferentes na forja do presente. Mas se sobra história nessa discussão, qual é a possível contribuição da geografia nessa investigação toda? Para Santos (2008), os estudos de geografia urbana mantinham essa preocupação de nos mostrar, algo que foi perdido ao longo do tempo:

“No passado, isso era parte obrigatória do trabalho dos geógrafos. Nenhum estudo de geografia urbana que se respeitasse podia começar sem alusão à história da cidade, às vezes até de forma abusiva. Sem essa preocupação de contar o que foi o seu passado, era impossível abordar esta ou aquela cidade. Hoje, porém, fazemos frequentemente uma geografia urbana que já não tem base no urbanismo. É uma pena, porque praticamente já não ensinamos como as cidades se criam, apenas criticamos as cidades do presente. Isso fez com que a disciplina “história da cidade” ficasse órfã. Torna-se, pois, salutar essa retomada, sobretudo porque se faz segundo um enfoque multidisciplinar. ” (SANTOS, 2008, p.66)

Portanto, o geógrafo tem que tomar a cidade do passado enquanto um objeto de estudo para compreender o presente e também verificar pensares que foram moldando as ruas e os discursos, os prédios e as lógicas espaciais. Reconhecendo a sua participação enquanto uma das envolvidas nesse enfoque multidisciplinar, a ciência geográfica pode estabelecer relações proveitosas com outras áreas na constituição de uma abordagem significativa de cidades que foram tomando seus rumos próprios e que guardam reverberações mais ou menos presentes na sua configuração atual.

Nesse cenário, a geo-história surge enquanto um horizonte teórico propositivo de uma leitura significativa da cidade do passado. De acordo com Grataloup (2003)⁸, a geo-história é o “estudo geográfico dos processos históricos” e consiste na mobilização de ferramentas da geografia para compor explicações de eventos ou periodicidades. Para isso, parte da premissa que a localização dos fenômenos é dimensão fundamental de sua lógica, onde há uma preocupação em reconhecer a dimensão geográfica nas múltiplas causalidades, não somente nas contingências.

Outro aspecto significativo para Grataloup (2003) é a análise dos recortes espaciais que a geo-história permite em uma espécie de “découpage” espacial de múltiplas escalas. Com essa

⁷ LEPETIT, Bernard. Das capitais às praças centrais: mobilidade e centralidade no pensamento econômico francês. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). Cidades Capitais do século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001b. p.41-63

⁸ GRATALOUP, Christian. Géohistoire. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (org.). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris: Belin, 2003. p.401-402.

perspectiva diacrônica, estuda-se uma cidade, por exemplo, ao longo de um período, estabelecendo uma interação entre os recortes espaciais e temporais significativos para a explicação de momento em que se pensava a cidade de um outro jeito, que as técnicas atuavam de uma outra forma, etc. Questiona-se, portanto, as duas frentes: a “découpage” do mundo e a interrogação acerca das periodizações, articulando a pertinência do objeto e da escala espaço-temporal a ser analisada.

Para estabelecer um parâmetro pertinente para a escolha de um período com base no pensar e viver a cidade, é necessário lembrar que tal iniciativa “[...] trata-se de um esforço intelectual, uma operação de transferência do contínuo espacial ou temporal para um conjunto de unidades discretas, descontínuas. ” (GRATALOUP, 2006, p.31)⁹. A escala abordada, de acordo com Lepetit (2001a), vai além da similaridade com o real, designando uma intenção deliberada de compreensão do objeto a partir de uma determinada dinâmica. Se por parte desse recorte há uma intenção, seus limites manifestam “[...] uma significação particular, em sua própria sucessão, na continuidade temporal ou, ao contrário, nas rupturas que essa sucessão evoca [...]” (LE GOFF, 2015, p.12)¹⁰.

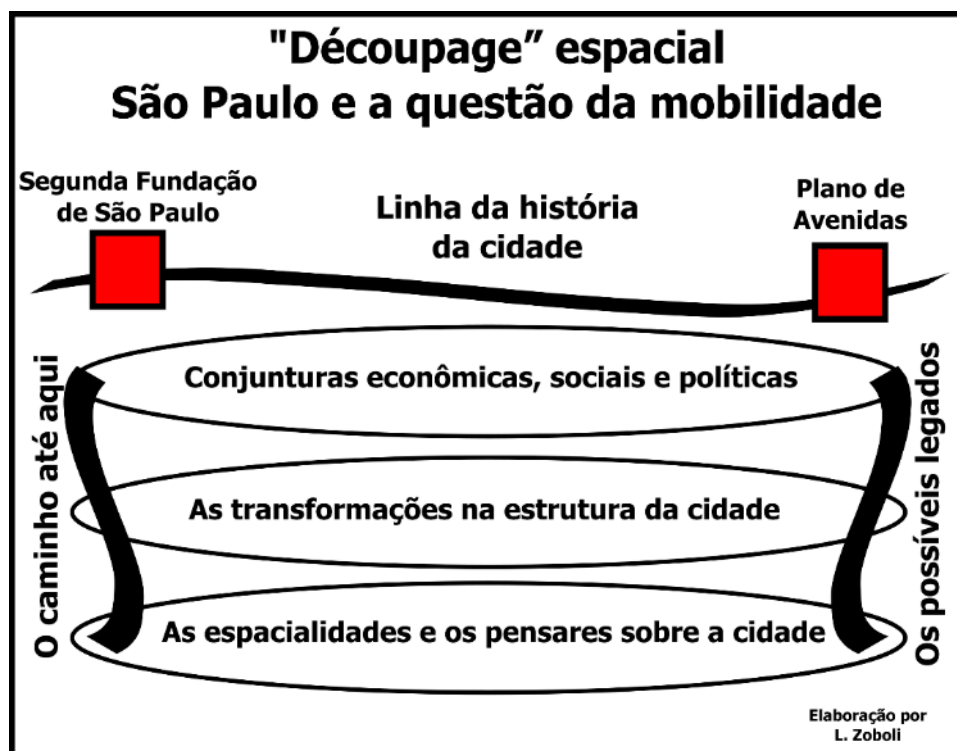


Figura 1 – A “découpage” espacial de São Paulo sob o olhar da mobilidade

⁹ GRATALOUP, Christian. Os períodos do espaço – tradução Teresa Leon; revisão técnica de Rogério Haesbaert. In: GEOgraphia. Niterói: Vol. 8, nº16, 2006. p.31-40. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/198>>.

¹⁰ LE GOFF, Jacques. A história deve ser dividida em pedaços? – tradução Nícia Adan Bonatti. São Paulo: Editora Unesp, 2015.

Articulando as preocupações das periodizações feitas pelos historiadores e a noção de períodos do espaço de Grataloup (2006), o presente estudo procurou selecionar balizas que trouxessem mudanças significativas para as lógicas espaciais da cidade. Como ponto de partida, tem-se a ideia de Segunda Fundação de São Paulo, um termo tecido por Paula (1954)¹¹ e adotado por estudos da cidade enquanto o germe da metrópole paulistana. Já para estabelecer uma baliza de chegada, toma-se o Plano de Avenidas proposto por Maia (1930)¹² e as consequências iniciais de sua discussão e implementação nas décadas de 30 e 40.

A escolha dessas balizas bebe de um repertório conhecido pela historiografia da cidade, mas também procura analisar um recorte espacial de São Paulo nos termos de novas lógicas e da (re)organização da urbe paulistana nesse período. Para além do marco temporal, utiliza-se o referencial espacial enquanto mobilizador de entendimentos sobre a cidade e os períodos pertinentes à sua geografia e história. São parâmetros que dialogam com o fio condutor dessa análise geo-histórica a ser empreendida sobre São Paulo: a questão da mobilidade.

1.2. O fio condutor: a questão da mobilidade

A abordagem geo-histórica foi selecionada, as balizas temporais foram estabelecidas e a mobilidade surge enquanto fio condutor desse estudo geográfico dos processos históricos de São Paulo daquela época. Mas, se a escolha do período passa por uma intenção e o presente trabalho procura articular as lógicas espaciais, os pensares sobre a cidade e recortes de tempo pertinentes à um cenário particular, por que escolher a mobilidade? Meneses (2001)¹³ pode ser um interessante ponto de partida para essa resposta:

“Ora, o principal eixo que a razão técnica desenvolve é o da circulação, com exigências de fluidez, acessibilidade, velocidade etc. [...] Hoje, vivemos as consequências mais graves e perversas dessa lógica urbana, esquecidos que toda lógica se remete a um quadro historicamente instituído de referências. Se, de início, como explorou Bernard Lepetit, o paradigma da mobilidade leva à inserção da cidade nas redes e obriga a pensar a posição das capitais segundo hierarquias territoriais, hoje é sobretudo na morfologia interna que opera a premissa de que a cidade, em última instância, é uma forma de ordenar a

¹¹ PAULA, Eurípedes Simões de. A Segunda Fundação de São Paulo. Da pequena cidade à grande metrópole de hoje. In: Revista de História – USP, São Paulo, nº 17, 1954. p.167-179. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36096/38817>>.

¹² MAIA, Francisco Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

¹³ MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Cidade Capital, hoje? In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). Cidades Capitais do século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. p.9-17.

circulação. A cidade – não só a rede viária, mas a cidade toda – está a serviço da circulação. ” (MENESES, 2001, p.13)

O paradigma da mobilidade, portanto, se é extremamente relevante para a cidade de hoje, padece de um esquecimento frente ao quadro passado de referências dessa temática. O próprio LePetit (2001b), citado pelo autor, apresenta em sua discussão sobre racionalidade e organização do território pelas centralidades emergentes na França, onde a “cidade é uma máquina” e a “[...] organização da mobilidade repousa sobre os mesmos princípios: pensar em termos de totalidade, prover serviços gerais capazes de ligar todos os bairros, assegurar, enfim, a articulação dos diferentes meios de transporte. ” (LEPETIT, 2001b, p.60). Dessa forma, no germe da rede e das centralidades, a mobilidade surge enquanto um paradigma a ser enfrentado na “organização sistêmica dos vazios”, onde há a preocupação em mobilizar, obedecer às funcionalidades, respeitar equilíbrios e os novos centros.

“As cidades evoluem “cada uma à sua maneira”, em sentidos e ritmos diferentes. ” (LEPETIT, 2001b, p.54). Nesse processo de retomada da importância da mobilidade enquanto um parâmetro central para a reconstituição de realidades urbanas pretéritas, o historiador francês tece outras significativas contribuições. Segundo Lepetit (2001b), a circulação e suas questões contribuem para determinar o valor de um sítio, ditar os trâmites de regulamentação da construção privada em uma hierarquização do espaço citadino pela diferenciação da rede viária:

“A lógica dos equipamentos que preside à distribuição das cidades comanda também sua organização: tudo é questão de distribuição dos serviços, sejam eles comuns a toda a cidade ou próprios de cada bairro. Diferenças de valor dos diversos pontos nascem assim, e a rede de circulação vem acentuar os desníveis do espaço urbano, adaptando-se a ele. ” (LEPETIT, 2001b, p.61)

Grataloup (2006) salienta que se a ruptura é importante para entender a sucessão de períodos, a procura pela continuidade pode ser dada justamente pela questão das temporalidades diversas em uma cidade. Por conta das diferentes formas de domínio da distância pelos homens, há um descompasso que, segundo o geógrafo francês, pode ser analisado pelas técnicas em conjunto a outros fatores:

“É a lógica de Babel: o domínio da distância entre os homens era muito inferior ao seu afastamento. O tempo, então, não é o mesmo numa posição, num momento central, como ele é na periferia. Mas nessa variedade de processos de reprodução/evolução das sociedades, nessa geografia das temporalidades, existem vários outros elementos de variação no domínio da distância. A história das técnicas de transporte, seu “progresso”, é um coeficiente essencial, mas existem outros, mesmo o crescimento demográfico produtor de novas contiguidades. Desse fato, ali onde a separação ressaltava

um determinado momento, a continuidade pôde aparecer. ” (GRATALOUP, 2006, p.38)

Analisar esse progresso da técnica, portanto, é extremamente relevante, desde que mantenha uma constante interação com outros aspectos da São Paulo daquela época. Estudar a mobilidade na cidade do passado passa por esse movimento de compreensão das nuances da rede de transporte, dos habitantes, da interação entre a técnica e a urbe em construção. Entretanto, é importante salientar, conforme indica Meneses (2001) que a cidade do presente e do futuro e a dos séculos passados constituem objetos históricos distintos, onde os parâmetros atuais devem ser repensados e adaptados para um entendimento de uma dinâmica de magnitudes diferenciadas daquilo que apreendemos hoje.

Um questionamento surge: como entender a mobilidade? Lévy (2001)¹⁴ nos apresenta uma interessante definição:

“Pode-se definir a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. ” (LÉVY, 2001, p.1)

A mobilidade para Lévy é apresentada enquanto uma importante relação social, que carrega consigo problemáticas que causam aproximações e distanciamentos entre os indivíduos e os espaços da cidade. Na existência das distâncias entre objetos e operadores, os constrangimentos no processo de interação social e de uso desses espaços é um dos principais pontos a serem considerados nesse estudo. Distâncias que podem nos proporcionar uma análise pela pluralidade de métricas possível, dentro de um movimento contrário à “tirania euclidiana”¹⁵ no desvelar de espacialidades visíveis e invisíveis.

Conforme aponta Pumain (2004)¹⁶, as proximidades verificadas em estudos de mobilidade ou de dispersão territorial se medem menos em termos de distância métrica/física do que pelas possibilidades de contato, familiaridade e interação com os lugares. Trata-se, portanto, de um movimento de apreensão de possíveis olhares que não são distorções de um espaço “real”, onde Lévy (2001) aponta que:

¹⁴ LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade – tradução Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud. In: GEOgraphia, Niterói: Vol. 3, nº6, 2001. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>>.

¹⁵ Faz-se menção ao espaço euclidiano e a sua rigidez decorrente do plano de coordenadas matemáticas que o compõe. Nesse sentido, a análise de Lévy salienta que o espaço euclidiano não é o único componente do espaço geográfico, mas sim uma das facetas a serem observadas pelo operador.

¹⁶ PUMAIN, Denise (2004). Distancia. In: Hypergé (versão em espanhol). Disponível em: <<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article162>>.

“Distâncias-custo, distâncias-tempo e todas as distâncias complexas que dependem do político, das relações sociais ou do psíquico não devem mais ser colocadas numa posição hierárquica inferior. Não são “deformações” do “verdadeiro” espaço, mas outras faces igualmente essenciais de uma verdade sofisticada.” (LÉVY, 2001, p.2)

Em um diálogo com Lévy (2001), Pumain (2004) salienta essa importância de pensar que a decisão dos atores da cidade possui uma relação maior com considerações econômicas como o preço do transporte e a duração necessária para uma viagem do que avaliar o deslocamento pelo métrico. Nessa procura por uma conjuntura mais significativa de análise, trata-se a mobilidade para além do simples ir e vir, onde também se procura entender aspectos das redes de transporte, dos custos, dos tempos, da densidade e de outros fatores que podem determinar a possibilidade ou não de realização dessa relação social. O desafio seria tentar conceber um quadro relacional na São Paulo estudada a partir das possibilidades que as fontes oferecem, um movimento contínuo de adaptações e construção de novas visualizações dessa dinâmica pretérita.

Chapelon (2004)¹⁷ trabalha um vértice fundamental desse olhar sobre a mobilidade: a acessibilidade. Em diálogo com os outros autores, ele aborda que esse conjunto de modalidades disponíveis caracteriza uma facilidade ou uma dificuldade em acessar um ou vários outros lugares pelos habitantes daquela cidade. Para isso, considera os seguintes parâmetros:

- A estrutura da rede (sinuosidade e configuração das vias);
- A qualidade das infraestruturas (número e fluidez das vias, ordenamento das direções, mão simples, mão dupla, etc.);
- As tensões topográficas (relevo, áreas de inundação, etc.);
- A legislação vigente (sobretudo a de trânsito e as implicações referentes aos acidentes);
- As características técnicas do veículo (capacidade de transporte, conforto, etc.);
- O congestionamento e seus horários de pico;
- O esquema do transporte coletivo (a estrutura de atendimento, os horários de circulação, a taxa de ocupação, a relação com os outros modais);

Analisar aspectos técnicos e a sua presença nos espaços da cidade torna-se um caminho para a compreensão de sua mobilidade. Para além da revisão de fontes e dados acerca das

¹⁷ CHAPELON, Laurent (2004). Accesibilidad. In: Hypergé (versão em espanhol). Disponível em: <<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article128>>.

estruturas do transporte da época, é necessário entender o papel das redes naquela época em uma articulação entre as medidas “morfológicas” do espaço construído e as medidas “funcionais” adaptadas pela possibilidade ou não de acesso aos lugares. Nesse sentido, a ideia de virtualidades proposta por Lévy (2001) pode nos oferecer uma forma de estabelecer essa relação entre a cidade e o habitante, onde há uma divisão em três esferas.

A primeira virtualidade se assemelha ao discutido até então e apresentado por Chapelon (2004) e Pumain (2004). Essa série de movimentos potenciais leva em consideração uma mobilidade enquanto possibilidade, dada a partir dos indicadores de acessibilidade, onde se analisa o reflexo da estrutura de transporte na qualidade e no oferecimento de suas atividades para a população. Para além da possibilidade de se deslocar pela cidade, é importante analisar se o habitante consegue usufruir dessas áreas urbanas que ele tem acesso.

A segunda virtualidade diz respeito a uma esfera da competência, ou seja, da relação entre o oferecido e o realizado. A partir de uma arbitragem entre diferentes mobilidades e não-mobilidades possíveis, que interagem ou não, essa competência reflete a construção de “um espaço das acessibilidades”, uma rede de possíveis lugares frequentados pelos habitantes. Esse movimento potencial possui uma relação intrínseca a questão da renda e a segregação sócio-espacial, onde Lévy (2001) aponta que a posse dessa competência de mobilidade é um componente, não uma consequência, de uma posição social – as populações são mais despossuídas porque são pouco móveis, apresentam redes de sociabilidade pessoal de curto alcance e deslocamentos centro-periferia sem um acesso efetivo aos lugares dessa cidade.

A terceira virtualidade estabelece um diálogo mais próximo à escala do indivíduo, onde a apreensão e a apropriação dos espaços da cidade constitui um “capital espacial”. Constrói-se uma infinidade de cidades em uma cidade, de considerações, percepções e usos dos seus diferentes espaços. A possibilidade de realizar essa série de interações evidencia que o capital espacial não é o mesmo para todos, onde a inter-acessibilidade dos lugares pode valorizar uma apropriação mercantil dos habitats (habitações pequenas ou alugadas próximas a rede de transporte) e uma postura patrimonial que sensibiliza preços do solo ou das localizações.

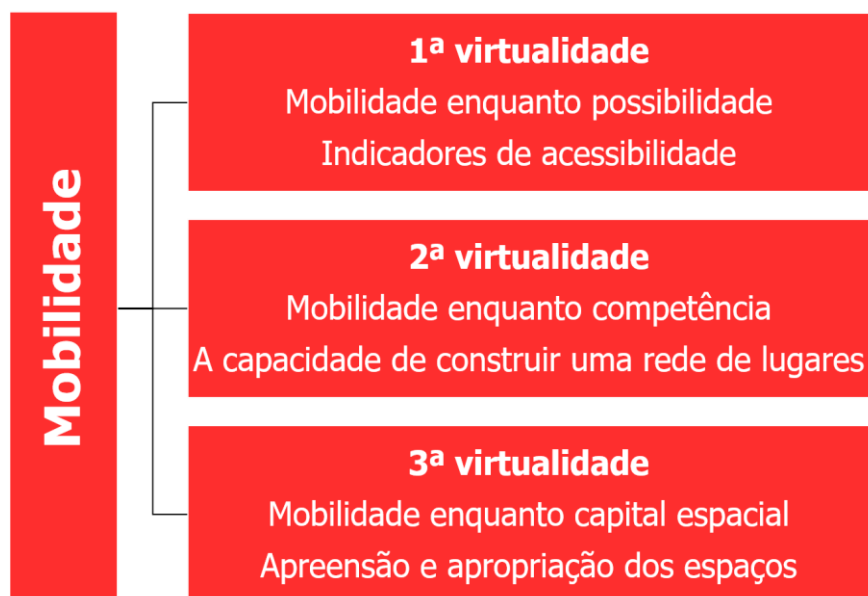


Figura 2 – O quadro da mobilidade a partir de Lévy (2001)

Essa delimitação do que é significativo para a análise para a mobilidade surge nesse horizonte dos aliados teórico-metodológicos nesse estudo geo-histórico sobre São Paulo. Tal direcionamento nos permite analisar fontes, discussões e, sobretudo, um saber visual da cidade deveras importante: a cartografia.

1.3. O desvelar das espacialidades por meio da cartografia

No campo dos estudos retrospectivos, olhar para a cartografia produzida sobre aquela cidade, sobretudo a elaborada na época, é uma tarefa que enriquece as narrativas e permite uma compreensão das escalas, objetos e relações da São Paulo nessa transição dos séculos XIX e XX. De acordo com Harley (2005a)¹⁸, um mapa representa uma visão de mundo, um instrumento que pode legitimar ações e discursos, assim como ocultar possíveis geografias. A escolha dos retratos de uma cidade de outrora passa pelo questionamento e desconstrução dos mapas para se visualizar além dos traços, das cores e dos silêncios que o mapa nos traz.

Os mapas tornam-se textos se forem entendidos como construções que empregam um sistema convencional de símbolos. Nesse sentido, assumindo a sua textualidade, Harley (2005b)¹⁹ trata o mapa como um texto cultural, que pode ser desconstruído para ser

¹⁸ HARLEY, J. Brian. Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas. In: _____. La Nueva Naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la Cartografía. México: Fondo de Cultura Económica, 2005a. p.59-78.

¹⁹ _____. Hacia una desconstrucción del mapa. In: _____. La Nueva Naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la Cartografía. México: Fondo de Cultura Económica, 2005b. p.185-208

reinterpretado e ressignificado. Dentro da sua lógica e de suas estruturas, desmitifica-se uma aparência enganosa de naturalidade para a interpretação dos mecanismos que articulam interesses e ideologias.

“Minha postura é aceitar que a retórica é parte da forma em que se funcionam todos os textos, de modo que todos os mapas são textos retóricos. De novo temos que dismantelar o dualismo arbitrário que existe entre a propaganda e a verdade, e entre os modos de representação artística e científica encontrados nos mapas. Todos os mapas tratam de limitar a sua mensagem em um contexto de um público. Todos os mapas apresentam um argumento acerca do mundo e são propositivos por natureza. Todos os mapas empregam os recursos comuns da retórica como invocações de autoridade (especialmente nos mapas científicos) e recorrem a leitores potenciais através do uso de cores, decoração, tipografia, dedicatórias ou justificações escritas do seu método. A retórica pode se ocultar; no entanto, sempre está presente, já que não existe descrição sem atuação.

Os passos no traçado de um mapa (seleção, omissão, simplificação, classificação, criação de hierarquias e simbolização) são inerentemente retóricos. Tanto em suas intenções como em suas aplicações, representam propósitos humanos subjetivos, mas que correspondem ao funcionamento de alguma lei fundamental de generalização cartográfica.” (HARLEY, 2005b, p.201 – tradução própria) ”

A partir desse processo de desconstrução do mapa, Harley (2005b) procura questionar um mito epistemológico de que o progresso das técnicas traz uma melhora da representação da realidade. Nesse sentido, o autor não vai contra as possibilidades que as novas geotecnologias apresentam na interpretação de mapas antigos e na construção de novas visualizações. Ele procura questionar uma busca incessante pela acurácia, pela proximidade dos traços do mapa histórico frente às balizas espaciais de localização geoespacial, onde se avalia precisão e se relega todo um conteúdo a ser explorado.

Em um outro texto, Harley (2009)²⁰ procura romper com uma leitura binária dos mapas. O verdadeiro e o falso, o exato e o inexato, o objetivo e o subjetivo são exemplos de oposições de uma crítica cartográfica tradicional que prioriza questões técnicas frente a uma interpretação social dessas construções de mundo. Com uma discussão semelhante, Pickles (2004)²¹ aponta que a estrutura da razão cartográfica é da multiplicidade, de traçados, inscrições, codificações e revisões, produzindo identidades e visões que se intercambiam na construção de mundo.

²⁰ HARLEY, J. Brian. Mapas, saber e poder – tradução Mônica Balestrin Nunes. In: Confins, n°5, 2009. Disponível em: <<http://confins.revues.org/5724>>.

²¹ PICKLES, John. A History of Spaces: Cartographic reason, mapping and the geo-coded world. Londres e Nova York: Routledge, 2004.

Lefebvre (1991, apud Pickles, 2004)²² fornece uma resposta importante para qualquer tentativa de se escrever uma história dos espaços e dos mapas:

“Não são somente os códigos – a legenda do mapa, os signos convencionais da produção e leitura do mapa – que são suscetíveis à mudança, mas também os objetos representados, as lentes pelas quais eles são vistos, e a escala usada. A ideia que um número restrito de mapas ou até um (e singular) mapa pode ser suficiente somente pode ser aplicada em um estudo de algo muito específico que depende do isolamento de seu contexto. Nós somos confrontados não por um espaço social, mas por vários – de fato, por uma multiplicidade ilimitada ou um conjunto incontável de espaços sociais [...]” (LEFEBVRE, 1991, apud PICKLES, 2004, p.85 - tradução própria)

Dessa forma, ao analisar cartografia de São Paulo, tem-se que olhar para as multiplicidades e visualizar as intenções e as escalas, o representado e o invisível, as bases para um exercício geo-histórico significativo e revelador de novas visualizações da cidade. Para o nosso estudo de caso, o livro “Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1877-1954)” de Maria Lúcia Perrone Passos e Teresa Emídio²³ nos forneceu um inventário de representações, relatos e discussões acerca do retrato paulistano daquela época. Além da apropriação do poder público, como um instrumento de controle, os mapas da época também assumem a dimensão de apropriação do indivíduo, do habitante paulistano frente à sua cidade em consolidação. A partir da imagem e dos valores e identidade criados a partir dele, o mapa consegue cristalizar a diversidade de atores, suas lógicas no espaço da cidade e a percepção dessas marcas da passagem do tempo e as mudanças inerentes ao crescimento urbano.

De acordo com Passos (2009)²⁴, no caso do mapa de uma cidade, essa representação simbólica do espaço público pode revelar ambiguidades, interesses e conflitos. Ao mesmo tempo que se referencia o lugar material, outras ações da esfera humana podem ser apreendidas através da forma que a cidade toma ou da maneira em que os prédios e serviços estão dispostos. Trata-se da evidência de uma política, de uma determinada estratégia à serviço de um poder que pode ser representado e reforçado, ainda que muitas vezes não notado, com uma hierarquia visual à serviço das suas articulações de poder.

Projetos, intervenções e ocupações assumem destaque dentro de uma paisagem urbana em constante mutação, de agentes e as suas mais variadas estratégias, dos conflitos entre essas

²² LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space* – translation D. Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell, 1991.

²³ PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. *Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1887-1954)*. São Paulo: Editora Senac/Imprensa Oficial, 2009.

²⁴ PASSOS, Maria Lúcia Perrone. O poder dos mapas e os mapas do poder. In: PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. *Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1887-1954)*. São Paulo: Editora Senac/Imprensa Oficial, 2009. p.19-21.

formas de pensar sobre a cidade. Emídio (2009)²⁵ suscita a pluralidade que surge a partir do vertiginoso processo experienciado por São Paulo, onde vários níveis de leitura podem ser estabelecidos para compreensão dessas sucessivas transformações na dinâmica cidadina paulistana em patamares cada vez mais complexos. O desenho da cidade se articula à organização espacial para apresentar aspectos funcionais, quantitativos, qualitativos e até mesmo figurativos na determinação de geografias dessa “[...] materialização de sua identidade e expressão cultura, política e socioeconômica.” (EMÍDIO, 2009, p.23)

Por meio da cartografia, busca-se relacionar a forma, a estrutura e a identidade do ambiente urbano na compreensão de uma cidade do passado que reflete em certas dinâmicas que agem sobre a cidade de hoje e, quiçá, sobre a cidade do amanhã. Nesse contexto, a importância de se analisar plantas e mapas ao longo de um determinado período é essencial para o estudo morfológico da cidade. Emídio (2009) salienta que podem ser tecidas considerações acerca da

“[...] geometria do traçado urbano, a lógica fundiária, a expansão racional ou espontânea da cidade, a relação entre espaço público e privado, o processo de ocupação de áreas naturais indevidas à urbanização, a identificação dos sistemas de referência e orientações no espaço, entre tantos outros aspectos.” (EMÍDIO, 2009, p.24)

Nesses estudos retrospectivos, portanto, a partir dessas preocupações sobre os mapas históricos e as representações da São Paulo da época, tem-se um horizonte melhor definido para o uso das possibilidades cartográficas atuais. De acordo com Pickles (2004), as diversas maneiras de representação visual do mundo foram extremamente importantes para o entendimento e a ação sobre ele. Logo, as tecnologias de mapeamento e as práticas desenvolvidas a partir delas possibilitaram a emergência de “modernas visões de mundo”, em uma confluência do pretérito com o contemporâneo.

Dentro desse contexto, a articulação entre a geo-história e as novas metodologias cartográficas surgem enquanto um horizonte possível a ser discutido e explorado. Em um contexto de valorização de possíveis métricas, discussões sobre os contextos e os conteúdos do

²⁵ EMÍDIO, Teresa. Forma, estrutura e identidade: o desenho da cidade. In: PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1887-1954). São Paulo: Editora Senac/Imprensa Oficial, 2009. p.23-24.

mapa histórico e as possibilidades tecnológicas desse novo tempo, é necessário procurar responder uma espécie de chamado promovido por Lévy (2008)²⁶:

“Depois dos trabalhos sobre as linguagens gráficas que permitiram uma primeira renovação desta tecnologia, chegamos agora a ligar de maneira cada vez mais estreita as teorias sobre o espaço e a fabricação dos mapas. Citemos o recurso a diversas ferramentas matemáticas e estatísticas (geomática), os diferentes tipos de anamorfose (em inglês “cartogram”), a cartografia em camadas independentes dos logiciais de SIG, a modelização gráfica (“coremas”, “análise espacial”), a renovação da cartografia qualitativa e, em geral, todos os esforços para sair do esquema euclidiano. É a especificidade da linguagem cartográfica que encontra-se no coração da pesquisa. Da filosofia à ação no terreno passando pela pesquisa teórica, os especialistas do espaço jamais estiveram tão bem armados para tentar responder às perguntas, velhas e novas, colocadas pela cartografia. ” (LÉVY, 2008, p.163)

Se Lévy (2008) nos indica as potencialidades, Board (1975)²⁷ procura nos dizer que o mapa é um instrumento vital de geografia, não apenas um ornamento que acompanha o texto e não tem nada a nos contar. “Reconhecendo os mapas como modelos do mundo real e empregando-os como modelos conceituais, a fim de compreendê-lo melhor, está garantida sua importância central na metodologia geográfica. ” (BOARD, 1975, p.180).

Um exemplo pioneiro dessa articulação entre geo-história e as novas metodologias cartográficas foi a organização do espaço funcional postal francês do início do século XVIII promovido por Cauvin, Lepetit e Reymond (1987)²⁸. A reconstrução dessa realidade pretérita nos oferece um modelo de como articular as fontes do passado no processamento e digitalização das dinâmicas da cidade de outrora. Trata-se de um parâmetro a ser utilizado enquanto horizonte interpretativo e metodológico a ser discutido mais para frente no capítulo “Cartografando um retrato: metodologias e seus olhares sobre a cidade” referente a construção de nossas representações da São Paulo daquela época.

²⁶ LÉVY, Jacques. Uma virada cartográfica? In: ACSELRAD, Henri (org.). Cartografias sociais e território. Rio de Janeiro: UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008. p.153-167.

²⁷ BOARD, C. Os mapas como modelos. In: CHORLEY, Richard J. Modelos físicos e de informação em Geografia. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1975. p.139-184.

²⁸ CAUVIN, Colette; LEPETIT, Bernard; REYMOND, Henry. Cartes postales: un espace de relation dans la France pré-industrielle. In: Histoire & Mesure, vol. 2, n°3-4. 1987. p.89-113. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/hism_0982-1783_1987_num_2_3_1327>.

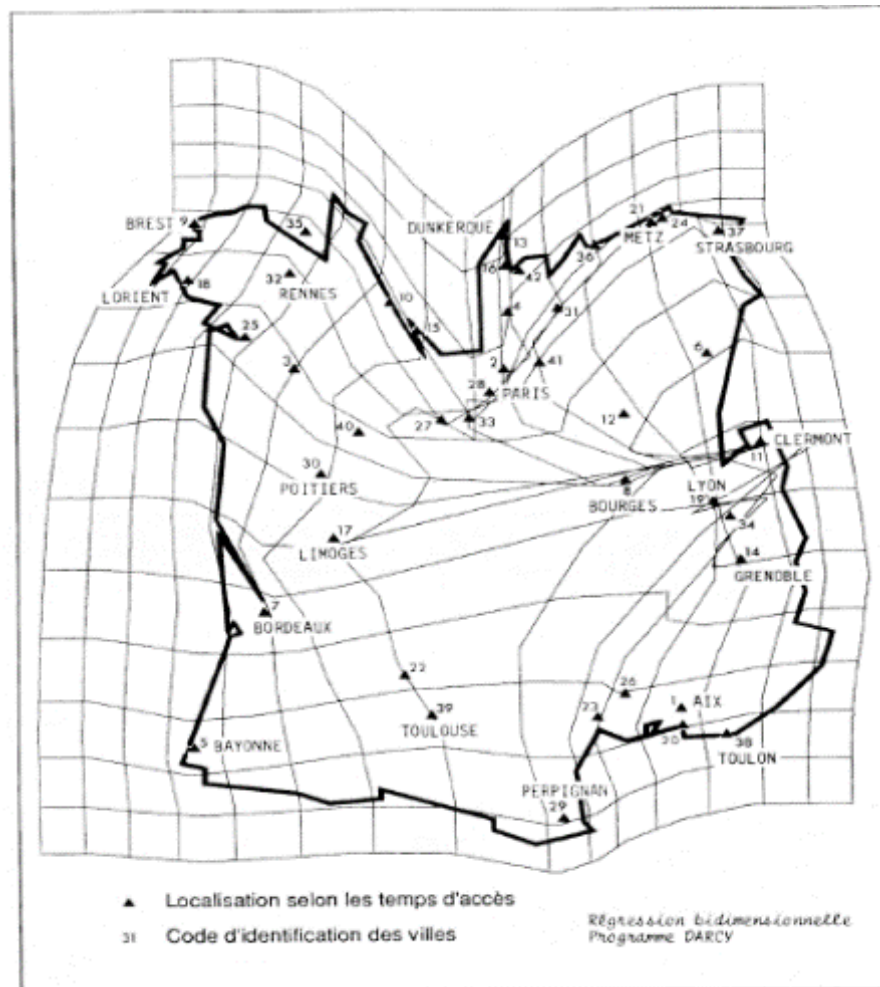
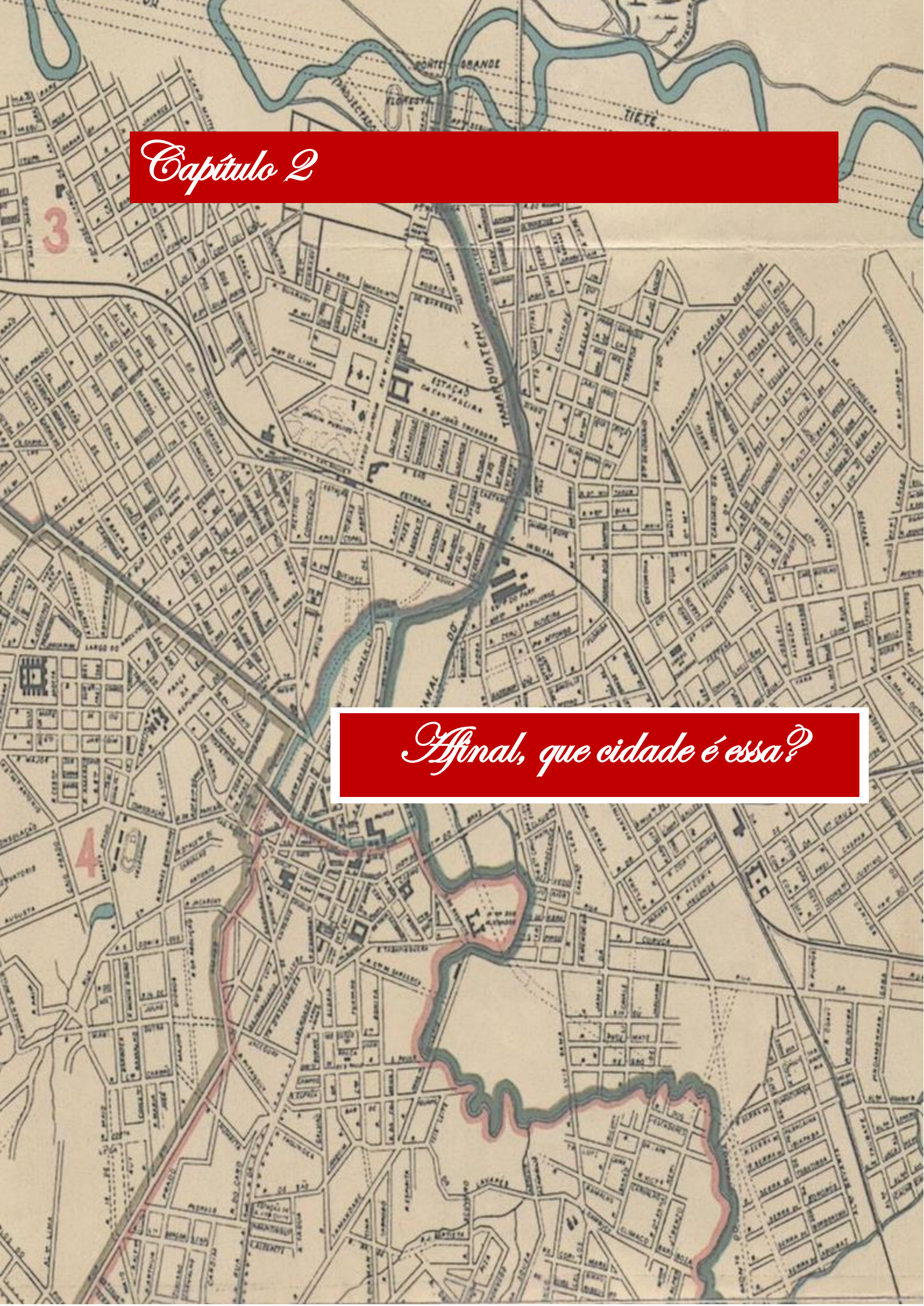


Figura 3 – O espaço funcional postal francês de meados do século XVIII – Cauvin, Lepetit e Reymond (1987)



Capítulo 2

Final, que cidade é essa?

Capítulo 2

Afinal, que cidade é essa?

Antes de esmiuçar possíveis caminhos, é necessário conhecer essa cidade. Da São Paulo da Segunda Fundação até ao Plano de Avenidas, a urbe paulistana passou por significativos processos de mudança, construções e demolições, expansão territorial e contrastes entre o novo e o velho, o rico e o pobre, as centralidades e as várzeas. Nesse estudo geo-histórico de traços persistentes e memórias no pensar e no viver da cidade e de marcas recentes das contínuas transformações, a viagem proposta procura articular geógrafos e urbanistas, historiadores e jornalistas, relatos, discussões e passagens significativas para uma montagem desse quadro citadino paulistano. Nossa próxima parada? Os Campos de Piratininga.

2.1. (Re)fundando São Paulo: do colonial ao germe do urbano

A narrativa da fundação de São Paulo gira em torno de traços consagrados: jesuítas se estabelecendo nos Campos de Piratininga para a catequese dos índios, o papel de Anchieta e Nóbrega, a instalação dos conventos, o Pateo do Colégio, a ocupação da colina central. Pensar nessa conjuntura vai além das aparências e merece um olhar acerca do sítio urbano que São Paulo germinou e floresceu, lócus de “feliz encontro das condições físicas e das circunstâncias políticas” (MONBEIG, 1957, p.81)²⁹. Entender a cidade e o seu estabelecimento, portanto, passa pela articulação dessas duas esferas: a questão física e a questão humana.

De acordo com Prado Júnior (1998 [1983])³⁰, nesse avanço ao interior promovido pela ocupação do litoral paulista, São Paulo era o local de melhor acesso entre as planícies litorâneas e o planalto separados pela Serra do Mar. Com tal caminho de penetração para a colonização, o centro que se estabelece aproveita a “imensa clareira natural na floresta que revestia o território paulista”, terra de solo pobre em função de depósitos flúvio-lacustres argilosos do Terciário, incapaz de desenvolver vegetação de grande porte. Distante cerca de 30km do alto da Serra, o Caminho do Mar logo desemboca no campo em que se instituiria a capital –

²⁹ MONBEIG, Pierre. Aspectos geográficos do crescimento da cidade de São Paulo. In: Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira, São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1957. p.78-104.

³⁰ PRADO JÚNIOR, Caio (1983). A cidade de São Paulo: geografia e história. 1ª reimpressão da segunda edição de 1989. São Paulo: Brasiliense, 1998. A obra possui dois textos: O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo (originalmente publicado em 1935) e Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo (originalmente publicado em 1941 e revisado em 1953). Ambos os textos fazem parte do livro Evolução política do Brasil e Outros Estudos (originalmente publicado em 1953).

centralidade consolidada apesar da existência de outro núcleo importante na região que era Santo André da Borda do Campo.

Com esse contato prévio promovido por João Ramalho e Tibiriçá, Monbeig (1957) salienta que essas circunstâncias “políticas” possibilitaram o avanço dos jesuítas pelo território e a ocupação dessa colina central, um sítio de posição mais estratégica do que a encontrada em Santo André. Nesse sentido, tanto Monbeig (1957) quanto Prado Júnior (1998 [1983]) sustentam essa tese da importância da instalação nos Campos de Piratininga apesar de um certo isolamento dos rios circundantes e uma pequena extensão de terras a serem exploradas. Tratava-se de um sítio defendido por escarpas e acessível por apenas um lado, próximo à rios que, apesar da difícil navegação, se tornaram um meio de se deslocar em direção ao interior paulista.

Conforme conclui Ab’Saber (1957)³¹ em seu estudo acerca da Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo, a região de São Paulo é um exemplo de um local capaz de alojar grandes organismos citadinos, uma área ponderada frente ao relevo muito acidentado do seu entorno. Com a existência dessa bacia pliocênica alojada na dorsal do embasamento cristalino regional, houve a consolidação de um relevo de pouco movimento, homogêneo em seu sistema de colinas, permitindo o estabelecimento original da cidade.

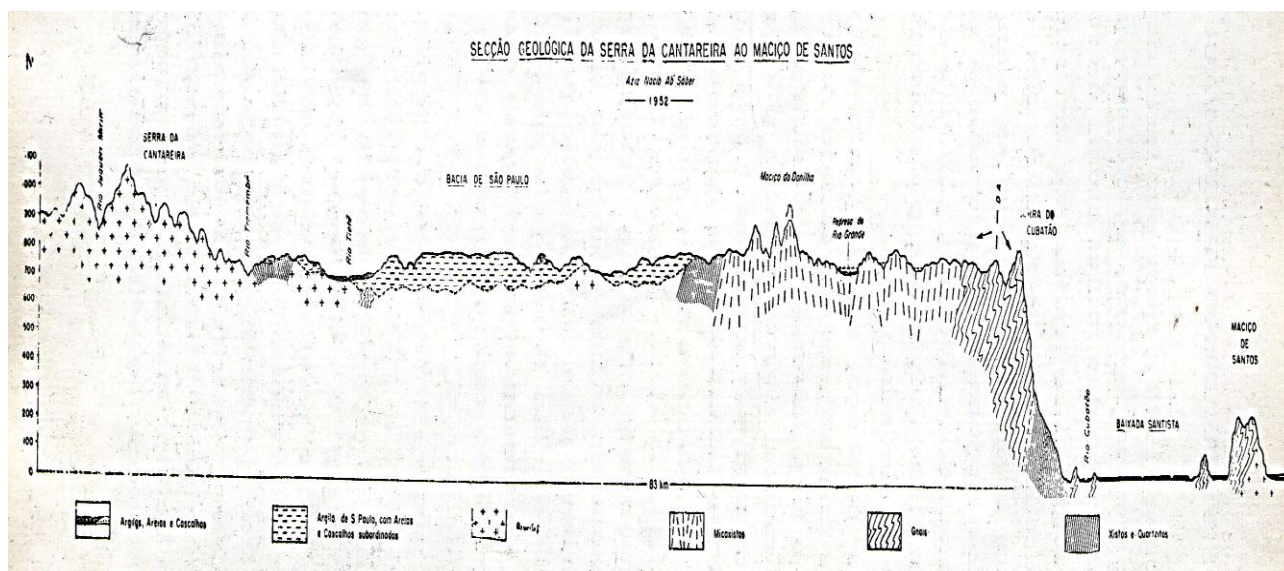


Figura 4 – Seção geológica da Serra da Cantareira ao Maciço de Santos – Ab’Saber (1957) – p.68

Percebe-se a consolidação de um relevo de pouco movimento e relativamente homogêneo na Bacia de São Paulo frente ao contraste promovido pela Serra do Mar e pela Serra da Cantareira

³¹ AB’SÁBER, Aziz. N. Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, São Paulo, n. 219, 1957. (Geografia, 12). Trata-se da publicação da Tese de Doutorado defendida por Ab’Saber na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo em 1956.

Em plena região serrana, o sítio paulistano incorporava relevo e rede hidrográfica em uma das melhores condições a serem encontradas pelos primeiros colonizadores do Estado, algo que se articulou às variáveis históricas e políticas em uma “[...] escolha que foi admiravelmente feita.” (MONBEIG, 1957, p.82).

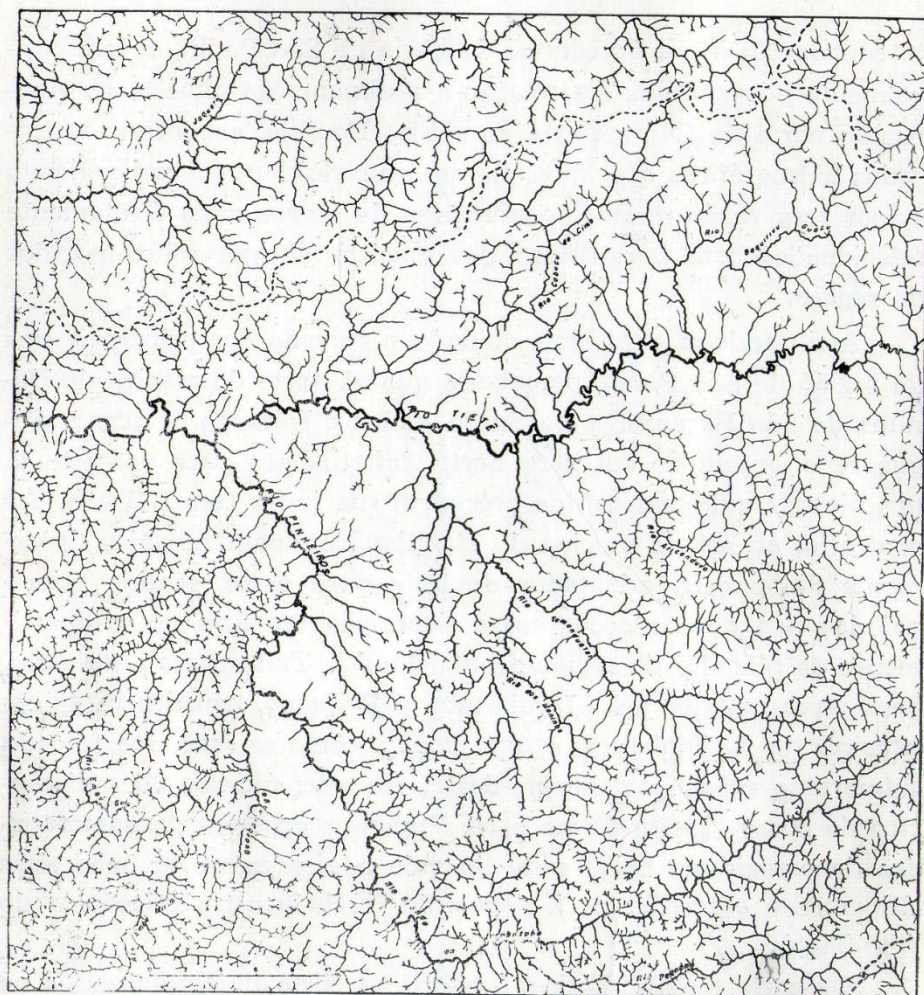


Figura n.º 5.
Rêde de drenagem da região de São Paulo (Baseada na (Fôlh. do Município da Capital”
— Com. Geogr. e Geol de S. P., s-d).

Figura 5 – Rede de drenagem da região de São Paulo – Ab’Saber (1957) – p.72

A imagem demonstra que a alta densidade dos rios na bacia possibilitou tanto o isolamento do sítio inicial quanto a capacidade de se mobilizar pelo território

De saída, portanto, temos uma centralidade constituída por São Paulo, nó das comunicações do planalto, articulador dos caminhos fluviais e terrestres que possuem o território paulista em seu horizonte, seja em direção ao litoral ou ao sertão. Além dessa importância “natural”, a cidade é o centro administrativo e econômico da província, a ponta-de-lança no processo das bandeiras e da incorporação dos fundos territoriais do interior. Mesmo assim, conforme aponta Monbeig (1957), apesar da situação privilegiada dos paulistanos, a

capital era pequena frente ao seu vasto território, pouco povoado e de maneira deveras irregular – em 1776, a capital registrava 534 casas e 2026 habitantes em seus quadros populacionais.

O cenário iria ganhar um outro ritmo com a mudança econômica no panorama brasileiro ao longo das décadas do século XVIII e XIX. Com o arrefecimento do boom causado pela mineração, o cultivo do café se tornou o centro de uma economia exportadora, onde o Estado de São Paulo se tornaria a nau-capitânia desse novo ciclo. De início, com a exploração no Vale do Paraíba, a capital continuava sendo um tímido “burgo de estudantes”, de acordo com Bruno (1991 [1953])³²; com o esgotamento das terras e a mudança em direção ao Oeste paulista, uma outra conjuntura estava sendo colocada à prova e, dessa vez, era acompanhada de impactos decisivos na vida de São Paulo.

Apesar da mudança das zonas de riqueza do Estado – do litoral para o Vale do Paraíba; do Vale para o Oeste paulista -, São Paulo consegue manter a sua centralidade frente à essas regiões tributárias em função da estrutura que é consolidada para a manutenção da comunicação e escoamento da produção. Prado Júnior (1998[1983]) aponta que os caminhos a serem percorridos pelas estradas de ferro eram coincidentes com os abertos anteriormente a partir da capital paulista, assim como os outros que seriam direcionados a ela em caso de cultivo em áreas pioneiras. Se a marcha do café foi em direção ao interior, o afluxo de capitais e as camadas abastadas da população seguiam o caminho em direção à cidade: São Paulo se tornaria a “Capital dos fazendeiros”, segundo Monbeig (1957); a “Metrópole do Café”, segundo Bruno (1991 [1953]).

“O crescimento de um organismo urbano não se explica apenas por causas locais: é preciso colocá-lo num vasto contexto regional, e até nacional muitas vezes. ” (MONBEIG, 1957, p. 88). A situação apresentada até então confirma justamente essa afirmação, onde a “posição relativa que a cidade ocupa no conjunto do sistema econômico, político e social” é a chave para a interpretação do crescimento de São Paulo (PRADO JÚNIOR, 1998[1983], p. 41). Um exemplo disso é a estrutura ferroviária estadual, onde as estradas de ferro são quase independentes entre si e somente se articulam na capital, com exceção de alguns ramais³³.

³² BRUNO, Ernani Silva (1953). História e Tradições da Cidade de São Paulo. Vol. III. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1991.

³³ MONBEIG, Pierre. La croissance de la ville de São Paulo. Grenoble: Institut et reuve de géographie alpine, 1953.

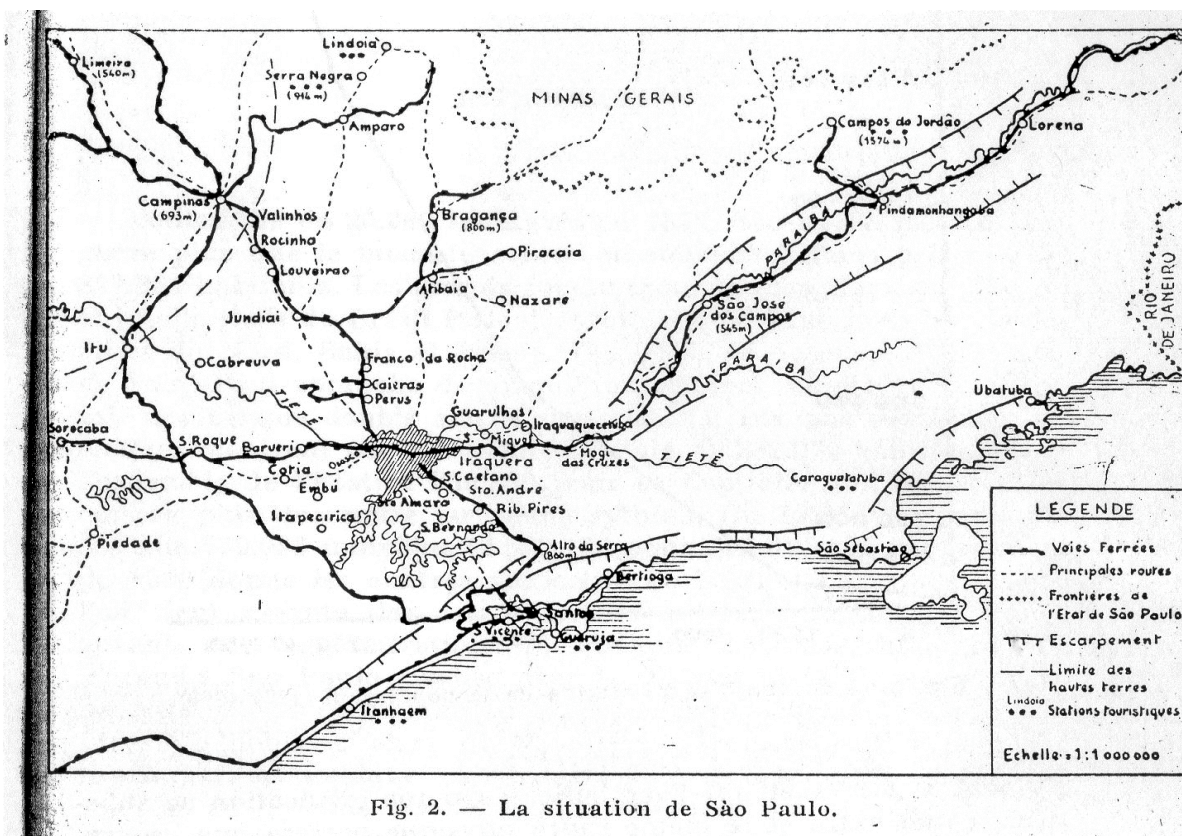


Fig. 2. — La situation de São Paulo.

Figura 6 – A situação de São Paulo e o seu papel enquanto ponto integrador - Monbeig (1953) – p.7

A manutenção da centralidade também não enfrentou concorrência das principais cidades do interior ou da litorânea Santos. Fulgores passageiros fizeram com que outras cidades ofuscassem a capital, todavia não tiraram São Paulo do centro do desenvolvimento desde a época da Capitania, passando pela Província e pelo Estado. Um processo que consolidou uma liderança gradual que culminou no reforço de seu caráter central:

“Em consequência da sua posição de centro geográfico e econômico, foram-se concentrando nela aos poucos, com exclusão completa, pode-se dizer, das demais cidades paulistas, todas as funções de uma capital no sentido integral da palavra: centro político e administrativo, social e cultural. São Paulo tornou-se incontestavelmente o centro único de toda a vida humana deste setor do território brasileiro, que se tornou hoje a mais importante do país. Não podia deixar de ser, portanto, a grande cidade que é.” (PRADO JÚNIOR, 1998[1983], p.54-55)

Nesse concurso de circunstâncias, Monbeig (1957) aponta que a cidade passa pela transformação de suas lógicas. De uma cidade de crescimento moroso e modesto, algo semelhante ao padrão europeu, São Paulo passaria por uma dinamização nas suas lógicas e por um processo extremamente acelerado e significativo em consonância com uma modelo norte-americano de urbanização. O ponto-chave dessa transição seria o ano de 1872, onde o geógrafo

francês remete a ideia de uma nova fundação da cidade, a “Segunda Fundação de São Paulo” de Paula (1954).

Todo esse processo externo a São Paulo ganhou forças sob a administração de João Teodoro Xavier de Matos, presidente da província entre 1872 e 1875. De acordo com Paula (1954), o ano de 1872 marca o início de uma gestão que impulsionaria a cidade sob a forma de incentivos para a instalação da elite cafeeira do Estado na capital com a emergência da questão dos “melhoramentos” na estrutura citadina. Serviços como a iluminação a gás, o sistema de bondes de tração animal e o aparecimento de carros de aluguel e serviços de saneamento são reflexos dessa prosperidade fomentada pelo café.

Dessa forma, essa procura pelos “melhoramentos” dialogava com a emergência de uma cidade afinada com o moderno, uma ponta-de-lança para a província paulista na questão do progresso das técnicas. A “era da estrada de ferro” potencializaria a capital, cada vez mais engrandecida pelas novas estruturas, residência dos grandes cafeeiros e capitalistas, centro de um consumo de demanda crescente e com vazão para as forças produtivas da população que chegava na cidade. 1872, portanto, seria como a fundação de uma nova cidade, uma espécie de recomeço, um fôlego inicial para movimentar o “burgo colonial” e caminhar em direção de ares metropolitanos.

De acordo com Ackel e Campos (2008a)³⁴, um considerável número de realizações em seu mandato dialoga com a ideia de “Segunda Fundação de São Paulo”, onde esforços de calçamento nas áreas do Triângulo e dos largos centrais e a abertura e o alargamento de ruas dialogavam com uma necessidade de ligar as áreas de expansão urbana, além de melhorar a integração com as estações ferroviárias da Luz e do Brás. Entretanto, é interessante ressaltar que os melhoramentos para a cidade não eram para todos os habitantes que nela viviam. Priorizando o visual e o higiênico do quadro urbano, busca-se criar a imagem de uma São Paulo “civilizada”, com espaços próprios para as instituições, para o comércio e para as residências.

Adequada para os empresários do café, esse modelo ignorava as necessidades produtivas urbanas e da população trabalhadora, caracterizando a realidade desigual e contraditória de um intenso crescimento territorial e demográfico paulistano. Nesse sentido, os melhoramentos concentrados nas regiões centrais e nas áreas privilegiadas da cidade geravam

³⁴ ACKEL, Luiz; CAMPOS, Cândido Malta. Antecedentes: a modernização de São Paulo In: SOMEKH, Nádía; CAMPOS, Cândido Malta (org). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008, p.13-32.

um contraste marcante que praticamente criava a coexistência de duas cidades: a aglomeração industrial e operária que crescia no Brás, na Mooca e na Barra Funda de um lado; o centro e bairros nobres de outro. Além de refletir os interesses das figuras ligadas ao café, a renovação da infraestrutura da cidade possibilitou a ação da iniciativa privada em concessões relativas às estradas de ferro e serviços portuários. A “capital dos fazendeiros” de um lado, a cidade operária de outro: duas faces de uma mesma moeda que constituíram geografias próprias na ocupação e transformação da cidade.

Essa nova configuração citadina foi promovida pela mudança do quadro populacional paulista derivada da mobilização da força de trabalho da economia cafeeira. Conforme Toledo (2012)³⁵, se a escravidão foi um lento processo de desmoronamento, também foi lenta uma compreensão de que o trabalho livre era mais aceitável, seja do ponto de vista moral ou econômico. Se nas fazendas a mentalidade sofria com esse lento câmbio, as transformações reverberaram na cidade, abrigo temporário dos imigrantes que vinham para trabalhar na lavoura – um temporário que foi se aproveitando de brechas para também se instalar na cidade.

A mudança no quadro populacional seria marcante para a compreensão dessa coexistência de duas cidades. De uma cidade de índios e mamelucos, da estranheza ao estrangeiro, São Paulo se tornaria a cidade mais “estrangeira” do Brasil em pouco tempo. Do influxo de imigrantes para o interior e de uma concentração cada vez maior no quadro municipal que a industrialização se torna frutífera nesse “curso conjugado do café e da estrada de ferro” (TOLEDO, 2012, p.407), onde o imigrante era o operário faminto pela perspectiva que não tinha em sua terra natal, mas também o pequeno capitalista em busca de um sonho de prosperidade na Paulicéia.

Nesse germe industrial, apesar de rudimentar e aquém do processo de industrialização da capital federal da época, o Rio de Janeiro, essa atividade foi capaz de promover alterações no tecido urbano paulistano. Em um caminho que engloba Brás, Mooca, Belenzinho, Pari, Água Branca até a Lapa, apreende-se uma vitalidade do imigrante, do operário e do fabril. Um traço que segue o rastro do trilho da Inglesa e da Sorocabana, da ocupação das várzeas e dos terrenos mais baratos em uma cidade que crescia de forma descontínua:

“A cidade espalhava-se, e espalhava-se de maneira desorganizada, com núcleos distantes uns dos outros, tornando mais complicados serviços como o de transporte urbano e de fornecimento de água. Tais bairros eram pobres e,

³⁵ TOLEDO, Roberto P. de. A capital da solidão: uma história da São Paulo das origens a 1900. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

quanto mais se tornavam mais populosos, menos qualidade de vida ofereciam. Ao lado das casinhas apertadas, onde se aglomeravam famílias de muitos membros, surgiu a novidade dos cortiços[...]" (TOLEDO, 2012, p.408)

Apesar da cidade se apresentar descontínua em sua configuração interna, era resultado de uma província que apresentava a articulação econômica em torno do café, física ao longo dos trilhos das estradas de ferro e política pelos interesses em comum das elites paulistas. São Paulo reuniria esse conjunto de forças para assumir um protagonismo – de acordo com Toledo (2012), em 1872 a cidade apresentava 31.385 habitantes, oito vezes menos que o Rio (275 mil), três vezes menos que Salvador (129 mil) e atrás de cidade como Belém, Niterói, Porto Alegre, Fortaleza e Cuiabá - logo ela apresentaria um crescimento vertiginoso e uma concentração cada vez maior no contexto paulista. A tabela a seguir demonstra alguns números desse crescimento e um avanço do percentual frente ao Estado:

Tabela 1 – População da cidade e da Província/Estado ao longo do século XIX

Ano	Cidade	Crescimento em relação ao anterior	Província/Estado	Crescimento em relação ao anterior	Percentual da cidade frente ao total do Estado
1836	21.933	-	326.902	-	6,7
1872	31.385	43,1	837.354	156,14	3,75
1890	64.934	106,9	138.475	65,4	4,69
1900	239.820	269,3	2.282.279	64,8	10,51

Fonte: Emplasa (2001)

Nesses últimos trinta anos do século XIX, São Paulo acompanhou esse dinamismo econômico, político e populacional, algo que transpareceu em uma paisagem de contraste. Começou um processo de perda de certos elementos que lhe davam uma aparência e um funcionamento provinciano, um período de demolição, reforma e (re)construção. As ruas centrais e as edificações mais antigas foram sendo substituídos por casas de uma feição “mais europeia”, sobretudo alguns edifícios públicos de caráter monumental. As residências particulares foram sendo estabelecidas nos bairros novos sob uma série de influências arquitetônicas que também conviviam com a resistência em algumas áreas centrais de uma vivência antiga – o que gerava protestos dos observadores e críticos da estética dessa metrópole cafeeira em construção.

Uma mudança que, segundo Bruno (1991 [1953]), contava com o governo municipal e o poder eclesiástico, atores importantes na “eliminação” de aspectos e de costumes de feição tradicional ou provinciana. Há uma mudança na arquitetura e na modelação das igrejas – derrubando os prédios antigos, construindo novos de acordo com uma feição mais próxima ao

padrão europeu que se pretendia desenvolver na cidade. Observa-se a preocupação com a consolidação de uma cidade moderna, próspera e civilizada, mas o que fica evidente na paisagem é a ausência de uma feição específica, decorrente da multiplicidade das formas e dessa ressignificação promovida pelo embate entre o velho e o novo.

Dentro desse processo, Monbeig (1957) apresenta uma São Paulo que rebentaria os velhos moldes e desceria as colinas para a conquista das várzeas. O aspecto do núcleo urbano se modificava tanto na direção horizontal quanto vertical, onde a antiga cidade se tornava o bairro dos negócios, enquanto que as grandes famílias construía suas novas habitações em bairros novos. Os antigos caminhos em direção à Serra do Mar, Santo Amaro e Bragança perdiam o seu protagonismo frente aos caminhos ferroviários - novas direções estabelecidas nos terrenos planos das várzeas.

Na paisagem daquela cidade, o contraste era evidente e diferenciava a ocupação na cidade. De um lado, a estratégia era a de “emular” um padrão europeu, sobretudo, na expansão dos loteamentos à Oeste (Vila Buarque, Santa Cecília, Higienópolis, Av. Paulista) em uma ocupação do espigão central. De outro, a cidade fica marcada pela ocupação das várzeas, terrenos de baixo valor onde as estradas de ferro (Lapa, Barra Funda, Bom Retiro, Pari, Brás, Belém, Mooca, Ipiranga) se instalavam em um cenário que seria acompanhado pelas fábricas, armazéns e bairros operários.

Nas administrações do final do século XIX, os mandatários tentaram desenvolver as ideias de Teodoro, sobretudo aquelas que visavam utilizar as várzeas como parques e uma prefiguração de soluções circulares ou perimetrais para a circulação da cidade. Entretanto, poucos melhoramentos foram efetuados, onde o esforço realmente voltou a ser significativo na gestão de Antônio de Queiroz Telles, quase 15 anos depois dos melhoramentos de Teodoro, com a inauguração de uma grande parcela dos edifícios públicos paulistanos por Ramos de Azevedo. A cidade crescia e se adensava de forma significativa, um movimento de expansão dos blocos descontínuos e de crescimento populacional que apareciam no horizonte de São Paulo enquanto uma problemática a ser discutida, uma racionalização necessária sobre o pensar e o viver numa urbe que cresceu quase 700% em duas décadas.

Nesse contexto foram instituídas as intendências, onde cada uma era responsável por um aspecto da cidade (Obras, Finanças, Justiça, Higiene, entre outras). Segundo Ackel e Campos (2008a), ao longo dos últimos dez anos do século XIX, essa divisão administrativa sofreu diversas alterações, seja unificando ou redistribuindo as funções, mesmo mantendo a

preocupação em tornar a cidade mais higiênica e organizada. Em 1897, o intendente de Finanças e Obras, Gomes Cardim³⁶, apresenta um plano geral para a cidade, a partir de mapeamentos da expansão da área paulistana e da elaboração de um plano viário baseado em uma grande via perimetral. Novamente percebe-se a solução perimetral como elemento estruturador da cidade, mesmo que mais uma vez não tenha sido aplicada.

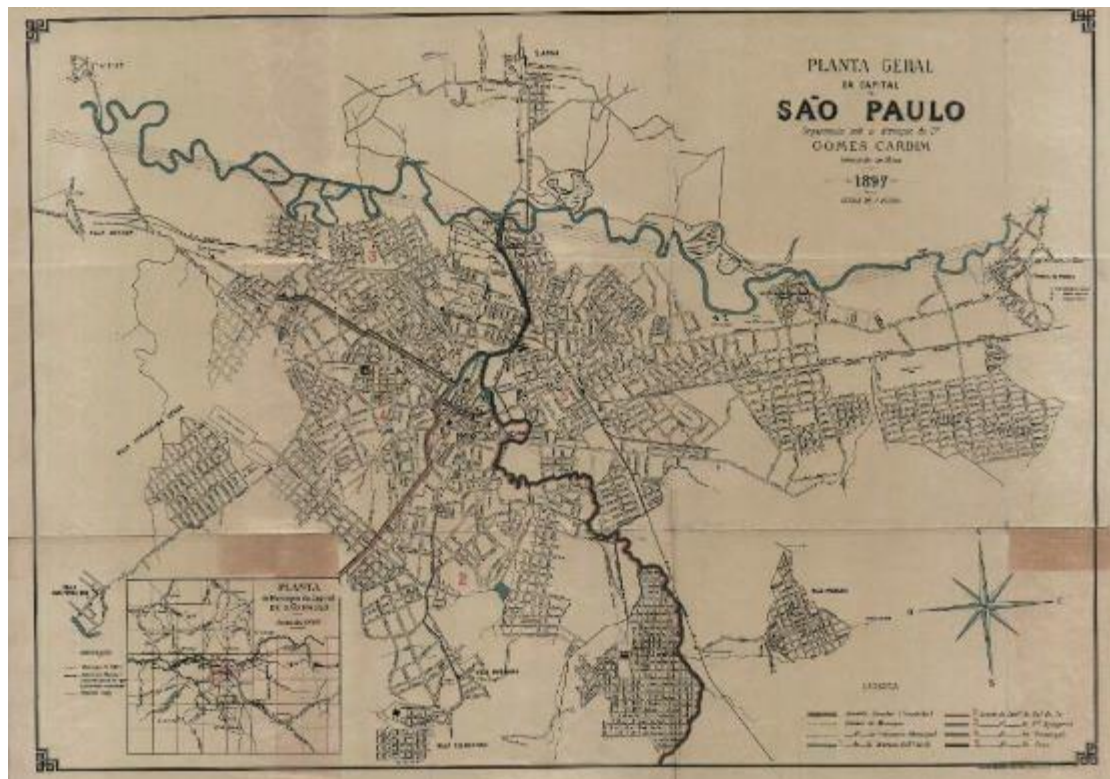


Figura 7 – Planta Geral da Capital de São Paulo organizada por Gomes Cardim (1897) - Revista do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís nº20 (2008)

Em concordância com esse quadro, Custódio (2004)³⁷ também aponta que essa cidade que passava por racionalizações na questão sanitária, nas vias públicas e na circulação. Para atender o tamanho vultoso do volume de obras, a necessidade de especialistas e de uma ação baseada em aprimoramentos técnicos constantes abriu espaço para o capital estrangeiro enquanto mobilizador de infraestruturas em São Paulo. Lógicas próprias de ocupação e interesses particulares foram se sobrepondo em um mosaico privado, um acúmulo do poder de intervenção urbana em um movimento de tensões e permissividades por parte do poder público.

³⁶ A representação de 1897 é uma das selecionadas para o trabalho com a cartografia digital nos próximos capítulos. Disponível no Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm> >.

³⁷ CUSTÓDIO, Vanderli. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. In: Geosul, Florianópolis, v.19, nº38, 2004. p.77-98

Toledo (2012) trata desse retrospecto construído até aqui em uma metáfora pertinente e precisa. As cidades nascem e podem morrer, onde ao longo de sua vida apresentam diferentes lógicas, dinâmicas, pensares, um viver lento, um outro acelerado. De infância lenta e arrastada, de lugar especulativo, de destinos a serem cumpridos, São Paulo passa por um crescimento repentino e de uma voracidade tamanha que o estirão da mocidade se deu em menos de duas décadas, pronta para uma vida adulta de realizações ainda mais significativas.

Uma cidade que extravasa o antigo molde e espalha sua vida para além das colinas, esbarrando em várzeas, ocupando áreas mais altas, disforme à procura de uma ordem. Uma cidade em mutação que conheceria um assombro ainda maior: a eletricidade. Nos traços de uma nova fundação, São Paulo era um projeto de vir-a-ser que tomaria diferentes rumos em sua constituição, algo a ser explorado nos próximos tópicos.

2.2. A cidade do novo século: a potência de novos tempos e novas técnicas

“Um assombro. O novo século anunciava-se, em São Paulo, na forma futurista de um veículo que impulsionava a si mesmo, sem pata de animal ou mão de homem a emprestar-lhe a força. Abria-se a era do bonde elétrico, espalhando medo e deslumbramento.” (TOLEDO, 2012, p. 487)

Maior de 1900, uma viagem inaugural, um frenesi derivado da introdução desse estranho artefato, um dos vértices centrais do estabelecimento de uma nova cidade. Era o início da “Capital da Vertigem” conforme aponta Toledo (2012) nas últimas páginas de seu livro sobre a São Paulo de até então – a “Capital da Solidão” (1554-1900). Tratava-se de um momento literalmente eletrizante para a cidade, um ponto de inflexão no pensar sobre o cidadão e nos caminhos que ela tomaria a partir de então, sobretudo em função da potência dos processos que construíam São Paulo dia após dia.

O ano, segundo Toledo (2012), apresentava uma outra cidade, uma São Paulo encaminhando para assumir o seu destino de metrópole. A eletricidade no cotidiano dessa urbe em construção amplificaria ainda mais um crescimento baseado no deslumbre, no misterioso, em um movimento do mundo carregado de silêncios e perigos. A iluminação pública e o sistema de bondes elétricos significavam tecnologias que proporcionavam estranheza e esperança, o medo no agora e a expressão de um novo futuro.

Todo esse dinamismo promovido pelo café, pela estrada de ferro e pela imigração refletiam em uma configuração territorial mais espalhada, uma ocupação e um avanço sobre terrenos a serem incorporados pela urbe em consolidação. A onda de construções atingiu os

baixos terraços do vale do Tietê, invadiu as várzeas, se remontou as colinas e ao espigão central em um movimento que atingiu os seus limites na proximidade do Rio Pinheiros, também se insinuando em direção a Serra do Mar e do Jaraguá. “Repitamos que o movimento não se fez sempre na mesma cadência” (MONBEIG, 1957, p.94), algo que diz respeito aos diferentes ritmos de construção vivenciados na São Paulo da época e que dialoga um pouco com a preocupação de se apresentar uma cidade direcionada pelos interesses particulares e pela figura da especulação sobre as suas terras.

Em uma apresentação dos caminhos por onde São Paulo cresceu, Monbeig (1957) nos apresenta essa cidade de diferentes ritmos e de uma ocupação que varia no que diz respeito ao sítio paulistano. No seu setor ocidental, por exemplo, o surto urbano efetuou-se às margens do Tietê, no baixo terraço entre a várzea e as colinas históricas. Localizava-se ali a via de passagem para as terras do interior cafeeiro, indicando uma simbiose entre os processos de crescimento da capital e das terras do interior – ainda que essa urbanização do barranco do Anhangabaú, seguindo os trilhos da Sorocabana e da SPR, venha a se apresentar de distintas formas em cada margem da ferrovia.

Outra grande artéria – a Av. Celso Garcia - indica o prolongamento à Leste, no caminho do santuário da Penha. Um movimento significativo naquela direção se dava pela figura da canalização do Tamanduateí (1895-1915), rompendo com uma continuidade entre um Brás mais colonial e o núcleo urbano. Com a expansão das ferrovias e a atração de fábricas nas proximidades dos trilhos para Santos, a região seria ressignificada pela facilidade de acesso ao trem e a oferta de terrenos planos e baratos – Brás, Belenzinho, Mooca tornaram-se bairros proletários, por excelência.

Para além do eixo Leste-Oeste, marcado pela Av. São João e pela Av. Celso Garcia, havia uma terceira direção que se impunha – a mais antiga, que se apresenta sob uma nova roupagem – o caminho em direção a Serra do Mar. À margem desse velho caminho havia as colinas históricas do Ipiranga, que ficaram relegadas durante muito tempo – era um ponto extremo atingido pelo crescimento urbano. Entretanto, a partir de 1924, observa-se uma ligação com o centro urbano através do movimento de expansão da cidade pelo vale do Tamanduateí, invadindo o Riacho Ipiranga.

No extremo do eixo meridional, o surto urbano assume um caráter assimétrico. Para o norte, o movimento era dificultado pelo Tietê, obstáculo natural ao crescimento do organismo urbano. O antigo caminho para Minas havia perdido sua importância ao fim do ciclo da

mineração e não possuíam um protagonismo frente aos caminhos para o Rio, Campinas e Santos. Esse movimento não teve uma mesma amplitude e muito menos um mesmo aspecto industrial do observado na outra margem do Tietê - em suas várzeas e baixos terraços da margem esquerda.

A expansão para o sul se apresentou de maneira forte a partir de dois fatores: a atração crescente de Santo Amaro e a tendência da burguesia e da nova classe média a sair dos antigos bairros – de vizinhanças de estações, fábricas e várzeas. Fugir do popular e gozar de uma situação topográfica mais agradável gerou diferentes movimentos burgueses de ocupação da cidade: do Triângulo aos Campos Elíseos; daí para Higienópolis e para a Av. Paulista nas primeiras décadas do século XX. A partir de 1920, observa-se a emergência do Jd. América, Jd. Paulista e Jd. Europa, em um movimento que se direciona a ocupação da várzea do outro rio majoritário da cidade – o Rio Pinheiros – e traz a Companhia City para a cena do crescimento urbano paulistano.

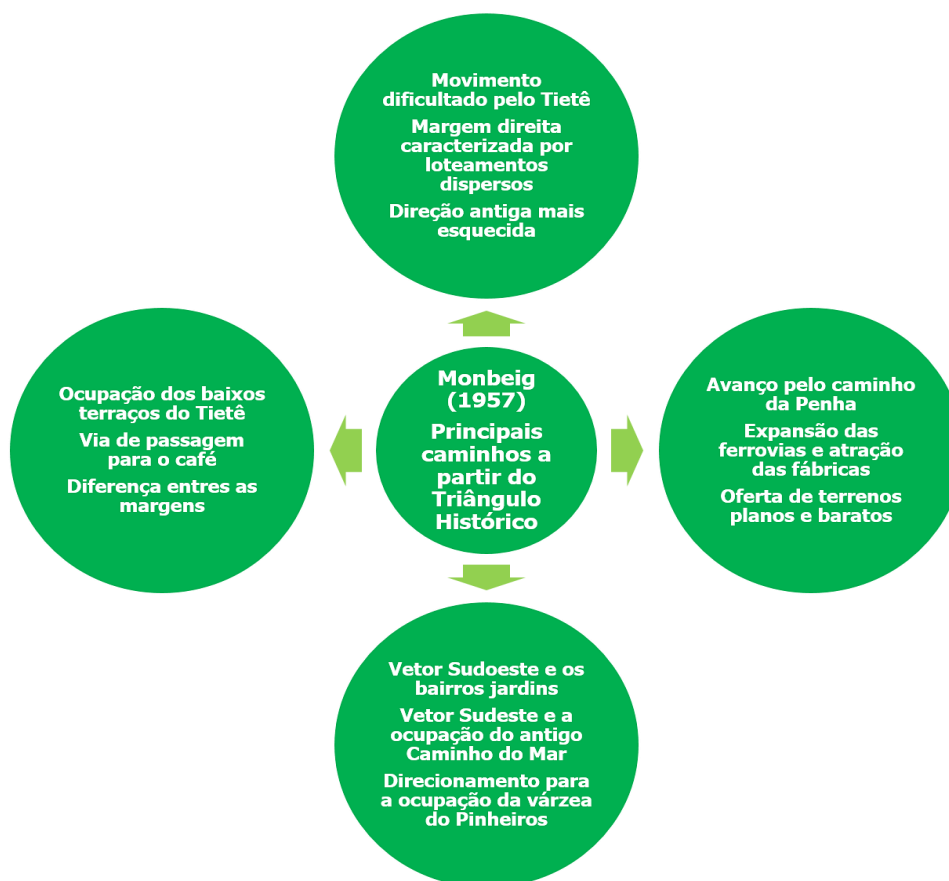


Figura 8 – Esquema a partir das considerações de Monbeig (1957) sobre os rumos da cidade

O esforço de Monbeig (1957) apresenta essa São Paulo que crescia em todas as direções, a partir de um núcleo central, de onde se prolongavam “como raios os bairros novos em pleno desenvolvimento”. (MONBEIG, 1957, p.100). O geógrafo francês também faz uma pertinente observação: se o isolamento era conveniente nos primeiros tempos pela topografia das colinas, barrancos e várzeas, tais formas passaram a ser vistas enquanto um obstáculo frente às novas condições históricas e o avanço da cidade.

“Mas se convinha à aldeia dos primeiros tempos, se depois contribuiu para concentrar as habitações da cidadezinha colonial, esse sítio já não tem, hoje, o mesmo valor. Sem dúvida confere à metrópole moderna um tom particular: a paisagem urbana paulista muito deve à topografia das colinas, dos barrancos e das várzeas. Mas tal relevo corresponde mal às necessidades de uma grande cidade. O dispositivo topográfico deixou de ser um fator favorável desde o dia em que as condições históricas mudaram profundamente: tornou-se um obstáculo.” (MONBEIG, 1957, p.83)

Se a paisagem em transformação era um dado concreto para os paulistanos da época, também convém tentar esmiuçar possíveis caminhos referentes à mentalidade constituída pelos habitantes e pelos planejadores daquele cenário. Uma interessante passagem a ser observada é encontrada em Americano (1962)³⁸ no meio de sua série de relatos sobre a São Paulo de outrora. A crônica “Sobre o desenvolvimento da cidade (1922)” apresenta uma conversa entre dois interlocutores na elaboração de um mapa da cidade de quinze anos atrás – no caso dessa passagem, do ano de 1907:

- “- Mas para que você está desenhando isso?
- Veja. São seis chácaras dentro da cidade, inteiramente no centro.
- Mas eu perguntei...
- Exatamente para mostrar este fato: há quinze anos São Paulo tinha seis chácaras no centro. E nós achávamos que São Paulo já era uma grande cidade.
- Você esqueceu a do Walter Seng e outras.
- O que eu fiz foi assinalar as chácaras da extensão de pelo menos um quarteirão. Quintais grandes, até às ruas dos fundos, havia às dezenas.
- Que estranha cidade esta! Quando chegar ao quarto centenário da fundação, em 1954, é bem possível que tenha... 1.500.000 habitantes.” (AMERICANO, 1962, p.24-25)

A comparação entre as antigas chácaras e a paisagem atual procura evidenciar esse estranhamento causado pela rápida ressignificação dos espaços de uma São Paulo que teve um ritmo de transformação tão intenso. Esse trecho revela justamente essa dissonância promovida pelo crescimento vertiginoso da cidade, onde os interlocutores questionam o caráter de “grande

³⁸ AMERICANO, Jorge. São Paulo Nesse Tempo (1915-1935). São Paulo: Edições Melhoramentos, 1962.

cidade” de São Paulo frente às manifestações da paisagem que não indicariam isso. Uma cidade de grandes chácaras que passou por profundas transformações e que assumiu novas feições. Reverberam essa mentalidade paulistana em mutação, do provinciano ao metropolitano em pouco tempo em um processo caracterizado por um intenso impacto no cotidiano e na apreensão dessa cidade pelos seus habitantes.

Tal crônica dialoga com Seabra (1987)³⁹ em sua explanação acerca da redefinição de uso dos espaços da cidade, os fatores que culminaram nessa nova configuração e a incorporação cada vez mais significativa do urbano:

“Assim, enquanto aquela área de chácaras passa por um processo de redefinição de uso, tornando-se um espaço da cidade, tanto de um ponto de vista da forma como do seu conteúdo, as áreas mais distantes começam também a integrar-se a ela. E, o grande motor de tais transformações parece ser o desenvolvimento da economia cafeeira, a industrialização de São Paulo, com os desdobramentos que tal processo contém. A cidade se aparelhava, com a implantação da ferrovia, com a produção de energia elétrica, com a implantação de outros serviços públicos, para exercer as funções que lhe são próprias, quando definitivamente se opõe o rural ao urbano, quando há o domínio de relações abstratas[...]” (SEABRA, 1987, p.38)

Na comparação feita por Langenbuch (1971 apud Seabra, 1987)⁴⁰ entre a cidade de 1897 da planta de Gomes Cardim e a representação da Comissão Geográfica e Geológica de 1914, apreende-se que esse caminho rumo à integração evidencia um processo em duas camadas. O crescimento extremamente rápido da cidade é apreendido pelos loteamentos que surgem na carta, uma cidade de densidade dispersa em uma estratégia de especulação imobiliária que repousava na compra e no repouso de lotes em função dessa explosão urbana. A cidade cresce pelos loteamentos e eles se afastam cada vez mais em um processo de retroalimentação: essa segunda faceta indica que os compradores de lotes tinham a consciência de se tratar de um investimento “seguro” pois acreditavam que a cidade não tardaria na sua incorporação do local e sua integração ao contexto daquela São Paulo.

Apreendia-se, portanto, uma cidade de várias texturas, de urbe consolidada em contraste com o vir-a-ser. Nesse cenário de discussão, outra passagem significativa para apreender um pouco desse pensar sobre a cidade é “Utopia (1908)” do livro São Paulo Naquele Tempo (1895-

³⁹ SEABRA, Odette C.L. Meandros dos Rios nos Meandros do Poder, Tietê e Pinheiros: Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo. Tese de Doutorado (Geografia Humana), FFLCH – USP, 1987.

⁴⁰ LANGENBUCH, Juergen. A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia. 1971.

1915) de Americano (2004[1957])⁴¹. Ela nos indica algumas nuances do imaginário paulistano e da procura por esse direcionamento dos rumos da cidade na forma de uma reclamação de habitante onde, para ele, falta um certo raciocínio e planejamento do futuro da cidade por parte da Prefeitura Municipal:

“Eu queria que previssem o futuro. Faria uma lei que obrigasse as construções do centro a 20 andares. Derrubava todos os prédios entre a Rua 15 de Novembro e a Rua do Comércio (Álvares Penteado) e fazia uma rua larga, de cem metros de largura. Derrubava tudo entre a Rua Direita e a Benjamin Constant, e ficava outra rua larga. Derrubava os quarteirões entre a Rua de São Bento e a Libero Badaró, e ficava uma terceira rua larga. Tomava a Rua de São João, com oito metros de largura, e desapropriava tudo, fazendo uma avenida de 60 metros de largura. ” (AMERICANO, 2004[1957], p.96)

A passagem evoca drásticas transformações em um modelo de cidade semelhante ao encontrado em Paris pós-Haussmann e presente no ideário das transformações do Rio de Janeiro sob a administração de Pereira Passos. A mudança das feições dessa paisagem paulistana dialoga com essa tentativa de assumir um espírito progressista no novo desenho da cidade, abandonando os traços do centro histórico em prol da fluidez, do movimento, das amplas avenidas e das suntuosas edificações. Americano (2004 [1957]) considera que se trata de um interlocutor empolgado com as discussões acerca do progresso, mas mesmo assim, é importante de se registrar tal pensamento sobre o futuro de São Paulo e de como se buscava uma compatibilização entre os discursos de protagonismo e renovação por parte dos paulistanos com o substrato concreto dessa discussão.

Para além da “empolgação” desse interlocutor, esses rumos proporcionaram uma discussão para a municipalidade frente aos rumos que a cidade tomaria na década de 10 e de 20. Ackel e Campos (2008b)⁴² apresentam o desconforto da Prefeitura frente ao poderio da Light em ditar os rumos de expansão da cidade de acordo com a oferta da infraestrutura de transporte, onde o desenho de São Paulo seguia os traçados tentaculares ao longo das linhas radiais de bondes. Como contraproposta a esse direcionamento da cidade e uma melhor organização de seus processos, após uma série de conflitos entre os canadenses, a administração pública e outras companhias particulares, foi criada uma Diretoria de Obras Municipais, liderada por Victor Freire.

⁴¹ AMERICANO, Jorge (1957). São Paulo Naquele Tempo (1895-1915). São Paulo: Carrenho Editorial / Narrativa Um / Carbono 14, 2004.

⁴² ACKEL, Luiz; CAMPOS, Cândido Malta. Freire e Bouvard: uma cidade europeia. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. p.33-54.

A premissa do plano desse novo órgão se baseava no desafogamento do “triângulo central”, ponto de atração de praticamente toda a circulação urbana da cidade na época. Para garantir sua eficácia, as ações do plano ultrapassariam as fronteiras da colina histórica para atuar também na região da Praça da República e junto às estações ferroviárias, sobretudo Luz e Brás. Dentre as suas principais intervenções pode-se citar: o alargamento da Libero Badaró para o desafogo da Rua São Bento e para a integração com o futuro Parque Anhangabaú; o alargamento da Rua de São João que passaria a ser uma avenida que ligaria o centro velho com o “Centro Novo”, os bairros do Vetor Oeste.

Sua principal estratégia era de confrontar e desbancar a imagem dos bulevares retilíneos e uniformes de inspiração parisiense, criticando duramente as propostas que se apresentavam baseadas na influência de Haussmann – uma versão que seria descontextualizada para a topografia acidentada de São Paulo. Para isso, valeu-se dos mais recentes debates para apresentar uma alternativa para o urbanismo paulistano, partindo das ideias do arquiteto austríaco Camillo Sitte. Para Freire, as qualidades estéticas eram obtidas pelo respeito à topografia da cidade, valorização do sítio e da paisagem, algo que poderia ser empregando nas ruas com um traçado mais livre.

Para reforçar suas ideias e intervenções, Freire procurou contar com a consultoria de Joseph-Antoine Bouvard, arquiteto francês responsável pelo plano de Buenos Aires. Tanto os planos de Freire quanto de Bouvard priorizavam uma remodelação da cidade através da dilatação de seus horizontes, valorizando o centro histórico e priorizando um desenvolvimento seguindo o vetor Oeste da colina, voltando-se para os bairros residenciais da elite paulistana. Baseava-se em uma estrutura viária radial, com avenidas partindo do centro, mas sem a preocupação em estabelecer os bulevares à la Paris. Também defendia a multiplicação dos espaços livres e áreas verdes no tecido urbano: apresentou uma proposta conciliadora para o Anhangabaú, com a criação do Parque Anhangabaú; no outro lado da colina propôs a transformação da área de várzea do Tamanduateí em outro grande parque (atual Parque Dom Pedro II), onde também estavam previstos o novo Mercado Municipal e o Palácio das Indústrias.

Os objetivos de Freire e Bouvard também dialogavam com uma necessidade de se repensar alguns instrumentos de legislação urbana e edilícia. Criou-se um discurso em prol de uma cidade salubre, embasada em normas a serem revistas com o controle da ocupação dos terrenos e da altura dos edifícios. Nesse sentido, Freire entendia que o centro histórico deveria

abrigar as funções terciárias, com uma ocupação mais densa – porém controlada – e uma ligação com um vetor de ocupação da região Oeste e Sudoeste da cidade:

“Essa estrutura urbana básica – um centro terciário denso limitado à colina histórica, ao “Centro Novo” e a Santa Ifigênia, e um entorno horizontal de bairros residenciais acessados por linhas radiais de bondes – seria almejada pelas iniciativas da Light, também defendidas por Freire [...] e da Companhia City, na ocupação da região Oeste/Sudoeste da cidade. Estas áreas haviam se transformado em vetores de expansão urbana onde a elite emergente erguia suas residências” (ACKEL E CAMPOS, 2008b, p.48)

Apreende-se uma contradição por parte da municipalidade em uma permissividade frente à Light e à City, onde a crítica e a tensão com as companhias em um momento se tornava o acordo para a construção de São Paulo em outro. Esse vetor de ocupação da região Oeste/Sudoeste da cidade foi alvo do interesse da Companhia City, criada em 1912, justificando sua ação no aumento e desenvolvimento da cidade de forma inevitável e rápida. Ela acabaria implantando os atuais bairros do Jd. América, Pacaembu, Alto de Pinheiros, Boaçava, City Butantã e Alto da Lapa, destinados às classes média e alta, além de incorporarem as principais inovações do urbanismo da época.

As pressões da City e de Freire determinaram a Lei de Loteamentos de 1923, principal baliza para a ação na região do Rio Pinheiros. Junto com a canadense Light, a ocupação da várzea do rio acompanhava o início de um processo de retificação para a geração de energia, assim como o estabelecimento dos novos bairros-jardins ligados com a cidade pelas linhas de bondes. Dessa forma, “permanecia a dicotomia criada anos antes entre a aglomeração fabril e operária, centralizada no Brás, e a cidade “oficial” dos bairros elegantes e da colina histórica, priorizada pelas intervenções urbanísticas” (ACKEL E CAMPOS, 2008b, p.50).

A expansão da área urbana e o crescimento demográfico repercutiram no ritmo e dos tipos de construções urbanas. Esse contraste chocante entre o “oficial” e o fabril pode ser traduzido pela seguinte passagem de Petrone (1955)⁴³:

“Nos bairros, predominavam as habitações de aspectos modestos, de um só pavimento, geralmente possuindo porões, dando diretamente para a rua e obedecendo a um estilo mais ou menos padronizado, sem nenhum encanto arquitetônico; assim eram as moradias da classe média e da população operária, de que perduram numerosos exemplos, notadamente na Bela Vista, em Vila Buarque, em Santa Ifigênia, na Barra Funda, no Bom Retiro e no Brás. Em contraposição, nos bairros aristocráticos predominavam as grandes

⁴³ PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. In: Revista de História – USP, São Paulo, nº21-22, 1955. p.127-170. Disponível em:< <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36445/39168>>.

mansões senhoriais e os ricos palacetes dos milionários do café e “capitães da indústria” da Paulicéia de então; [...]” (PETRONE, 1955, p.146)

Com a evolução urbana de São Paulo, a questão do fornecimento de serviços e da condição de vida na cidade foi ganhando um peso cada vez maior. Durante essa fase de evolução da cidade sob a ordem de agentes particulares, questões referentes à iluminação pública, pavimentação, serviço de águas e esgotos e o transporte foram suscitadas nesse debate acerca dos rumos paulistanos e de sua crescente população. De um centro iluminado por energia elétrica em contraste com a iluminação a gás no restante da cidade para uma expansão do serviço no conjunto da metrópole em crescimento e consolidação. Representativo do progresso frente à uma cidade com ares provinciais à noite, a iluminação pública, sustentada pela Light prosseguiu em marcha acelerada na substituição da iluminação a gás – desaparecida pouco depois de 1930.

Outro serviço que recebeu grande impulso, sobretudo nas administrações dessas duas primeiras décadas do século XX, era referente a pavimentação de ruas e praças. Já o serviço de águas e esgotos não conseguiu acompanhar o ritmo acelerado de crescimento urbano, apesar da recém-utilização dos mananciais da Cantareira. Caracterizava-se por contrastes entre bairros que possuíam um serviço em um estágio mais elaborado e aqueles que ficavam à margem da plenitude do abastecimento de água e tratamento de esgoto.

Outro dado importante que Petrone (1955) levanta na construção de seu panorama da cidade de São Paulo faz menção ao bonde elétrico, um dos principais agentes modeladores desse novo século. Entre 1908 a 1921, percebe-se uma rápida ascensão do número de passageiros transportados pela Light em suas linhas, tanto pela abrangência do serviço quanto pelo crescimento demográfico da cidade: em 1908, registrava 24.981.106 passageiros transportados; em 1918, 58.455.792 – mais que dobrou; já em 1921 o número atinge 103.938.584, um crescimento assombroso para o período curto de tempo e para os 407 bondes em operação por São Paulo.

Petrone (1955) também procura compreender essa expansão da cidade que não se fez apenas pelo aumento de seu perímetro por meio dos rumos prováveis de expansão já apresentados. Tratou-se também de um processo de adensamento do casario nas áreas já ocupadas e do preenchimento das regiões desocupadas no interior da cidade. Partindo da Planta da Cidade de São Paulo de 1924 (organizada por Valdomiro Gonçalves), em 1925, ele delimita a área urbana de São Paulo em algumas subdivisões:

1. Bloco compactamente edificado, limitado ao Norte pelas vias-férreas, a Leste pelo Vale do Anhangabaú, a Oeste pelo vale do Pacaembu e ao Sul pelo espigão da Avenida Paulista;
2. Área compactamente edificada, a Leste do Tamanduateí, compreendendo Brás, Mooca e Belenzinho, sendo cortada em três pontos por estradas de ferro;
3. Área pequena, entretanto, populosa, situada na várzea, ao norte das linhas férreas, compreendendo o Bom Retiro, a Luz e a Baixa Casa Verde;
4. Área a oeste do vale do Pacaembu, compreendendo Perdizes, Vila Pompeia, Água Branca, Lapa e o início do Alto da Lapa;
5. Zona de bairros novos, nas vizinhanças da margem esquerda do Tietê e da colina da Penha;
6. Ipiranga, bairro-subúrbio na várzea e nas vertentes do Tamanduateí;
7. Zona irregular, nucleada pelo centro da cidade, entre o vale do Anhangabaú e a Aclimação;
8. Zona localizada a Sudeste do espigão da Avenida Paulista, compreendendo Vila Cerqueira César, Pinheiros, Vila América e Jardim América;
9. Zona situada ao Sul da Avenida Paulista, constituída principalmente pela Vila Mariana;
10. Pequena área ao Norte do Tietê, com o núcleo de Sant'Ana

No período dos primeiros 25 anos do século XX, Petrone (1955) apresenta os números do recenseamento feito em 1920 que atribuiu ao município de São Paulo o número de 579.033 habitantes. Esse número significa que a população aumentou mais de duas vezes em 20 anos, algo semelhante ao que aconteceu na “vintena” de 1870-1890. São Paulo alcançaria a marca de 800.000 habitantes no final do primeiro quartel do século XX e se firmaria como a segunda cidade brasileira – atrás apenas do Rio de Janeiro, capital federal da época.

Em meio a toda a expansão urbana destrinchada ao longo de diversas facetas, um fenômeno que se esboçava já no fim do século XIX acentuou-se definitivamente no primeiro quartel do século XX: a presença de áreas funcionais mais ou menos definidas nos limites paulistanos. Dentre elas, Petrone discorre sobre:

- A zona comercial se traduzia em uma concentração referente ao velho centro e centralizava parcelas significativas do comércio de exportação e importação, assim como dirigia a produção agrícola, pastoril e industrial do Estado.

- A zona industrial da cidade, já também definida, encontrava-se preferencialmente nos bairros de várzea, não longe das vias-férreas. Seus expoentes, Brás, Mooca e Belenzinho, eram parte de um conjunto de estabelecimentos fabris e operários (2.000 e 70.000 respectivamente) que definiam a vida industrial da Paulicéia nesse período.
- A terceira área funcional – residencial – completava o quadro urbano nessa proposta de áreas funcionais abordada pelo autor. Afastada do velho centro, aparecia sobre a tríplice modalidade já retratada durante o texto: bairros de classe média na periferia do centro e em outros pontos isolados; bairros operários nas vizinhanças da zona industrial; e os bairros aristocráticos desde os Campos Elíseos até a Av. Paulista e ao recém-loteado Jardim América.

Uma cidade de um território extremamente plástico, moldada e remoldada pelos interesses particulares, pelas pressões de crescimento e pela sede de expansão. Se a conjuntura café-estrada de ferro-imigração potencializou a industrialização e a eletricidade e o bonde elétrico dotaram São Paulo de um novo impulso e velocidade, isso não era o bastante. A mentalidade que se construía tomava o automóvel e o ideário de difusão do rodoviarismo pelas elites paulistanas.

“Finalmente, a partir da década de 1920, as pressões de crescimento, intensificadas pela industrialização, se avolumariam, levando à superação dos padrões de intervenção urbana assumidos por Freire e Bouvard, e atropelando suas realizações com o expansionismo exacerbado, o rodoviarismo e a verticalização emblemáticos pelo Plano de Avenidas.” (ACKEL E CAMPOS, 2008b, p.52)

2.3. Os planos para o futuro da cidade: Maia e a mentalidade rodoviarista

São Paulo não era mais aquele pequeno burgo de estudantes. Não era a cidadezinha de ares coloniais, tampouco a cidade do fim do século XIX. De acordo com Petrone (2001)⁴⁴, tratava-se de uma cidade mais próxima do seu futuro do que do seu passado, onde no espraiamento, novas distâncias emergem; na urbe integrada do ponto de vista espacial, compartimentações fraturam uma cidade diversa de vivência cada vez mais setorial; no progresso de uns, o obstáculo de outros e a emergência de necessidades por parte da população mais marginalizada.

⁴⁴ PETRONE, Pasquale. No cinturão em torno do centro da cidade, definiram-se várias pequenas Itálias. In: EMPLASA; ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Memória urbana: a grande São Paulo até 1940. São Paulo: Arquivo do Estado; Imprensa Oficial; Emplasa, 2001. p.127-145.

“A civilização industrial não se limitou a insuflar o seu impulso ao crescimento urbano: contribuiu ainda para modelar a fisionomia da cidade. ” (MONBEIG, 1957, p.102). A arquitetura, os meios de transporte, o modelo de ocupação e direcionamento arterial da cidade, tudo isso refletiu um modo de pensar São Paulo. Há também uma diferenciação da cidade que fica clara a partir da ocupação das diferentes classes em diferentes espaços – proletariado mal alojado, relegado ao difícil acesso; classes médias altas e a sua ocupação nos bairros de uma melhor condição de acesso e topografia; classe média de diversos elementos, em um desenvolvimento do terciário.

“O São Paulo colonial não conhecera uma verdadeira especialização social dos bairros tão nítida como a que se fez nos bons anos dos fazendeiros do café. A diferenciação é ainda mais nítida na grande metrópole moderna. Esboçamos-lhe a geografia quando mostramos a localização das indústrias junto às quais se alinham as ruas mais proletárias e as vilas operárias: vimos-lo ainda a propósito das migrações dos bairros residenciais burgueses. Grosso modo, poder-se-ia dizer que o crescimento em direção ao sul caracteriza as classes ricas e médias enquanto o impulso para Santos, o que conquista as várzeas, deve-se atribuir mais ao povoamento operário. Os bairros separam-se, as classes sociais isolam-se a despeito dos progressos do tráfego. Assim a forte aglomeração urbana moderna é a imagem do nosso mundo em que os povos parecem ignorar-se e detestar-se tanto mais quanto as máquinas modernas de transporte anulam as distâncias...” (MONBEIG, 1957, p.102-103)

Tanto Petrone (2001) quanto Monbeig (1957) apresentam uma cidade que tomou um determinado rumo ao longo das primeiras décadas do século XX. Fica mais uma vez evidente o contraste entre a cidade planejada, vulgo “oficial”, e aquela que circundava essa centralidade. A mentalidade de uma elite paulistana se tornava cada vez mais penetrante nas ruas e nos prédios, na forma de pensar e viver essa cidade em um direcionamento frutífero para o surgimento de um grande projeto: o Plano de Avenidas de Prestes Maia.

De acordo com Somekh e Campos (2008)⁴⁵, a origem do Plano de Avenidas tem como esforço inicial uma série de propostas que surgiram na Diretoria de Obras Municipais a partir de 1920, sobretudo com o Perímetro de Irradiação de Ulhôa Cintra. Com o horizonte de atuação traçado a partir de uma projeção do ritmo de crescimento da cidade, baseava-se na expansão da área central para muito além do antigo triângulo central e pela sua ampliação através de um circuito exterior na forma de um anel que a contornasse. Utilizando-se de tradição consagrada

⁴⁵ SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta. Plano de Avenidas: o diagrama que se impôs. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. p.55-71.

pelo arquiteto e urbanista francês Eugene Hénard, de propostas “perimetrais” ou “circulares”, Ulhôa Cintra adaptou esse modelo para a cidade de São Paulo.

Concebeu uma estrutura de circuitos perimetrais sucessivos, apoiados em vias radiais: um esquema viário radial-perimetral cujo elemento crucial era o Perímetro de Irradiação criado por um largo circuito de avenidas em torno do centro da cidade. Maia encara o crescimento de São Paulo como um aspecto essencial e inerente à realidade paulistana, um elemento a ser organizado e articulado e não um problema a ser contido. A estrutura radial proposta pelo plano reforça essa possibilidade de uma expansão contínua e permanente de São Paulo, pautando-se nos eixos viários radiais a serem abertos conforme a necessidade, estimulando a ocupação e a verticalização para além da área central, de acordo com a figura abaixo⁴⁶.

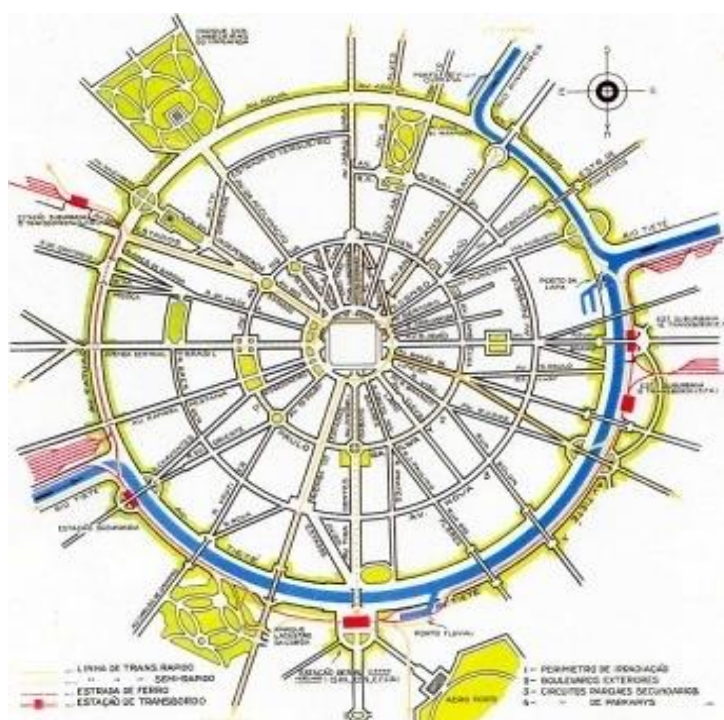


Figura 9 – Esquema do Plano de Avenidas de Maia (1930) - FAU-USP – o crescimento da cidade industrial (1929-1945)

As ideias apresentadas por Cintra e Maia se consolidaram enquanto oposição aos projetos da Light de construção de um “metrô” na década de 20. Olhando para a cidade do agora, fica claro quem saiu vitorioso desse embate entre projetos para São Paulo, onde Zioni (2008)⁴⁷ indica que “O plano para um “pré-metrô” apresentado em 1926 pela Light & Power

⁴⁶ Disponível em: <http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/e_nobre/AUP274/cidade_industrial.htm>.

⁴⁷ ZIONI, Silvana. Do plano da Light à Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: o transporte urbano sai dos trilhos. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. p.73-81.

[...] é tido como a primeira grande oportunidade perdida para que São Paulo tivesse um eficiente sistema de transporte urbano” (ZIONI, 2008, p.74).

Os canadenses reivindicavam a renovação de sua concessão com a municipalidade na metade da década de 20 em um cenário de ascensão de uma alternativa aos seus bondes: as linhas de ônibus. Visando o monopólio sobre essa nova modalidade de transporte e aumento de suas tarifas – congeladas desde 1909 em 200 réis - apresentou-se uma nova proposta de contrato em 1926 para as autoridades paulistanas. O maior elemento desse novo contrato era a criação de um “metrô”, uma via de trânsito rápido formado por bondes especiais em leitos exclusivos – majoritariamente de superfície com alguns trechos elevados e outros subterrâneos. Centrando-se no triângulo tradicional, partiram as três grandes linhas radiais (Sudoeste, Leste e Sudeste) que se confluíram no subterrâneo da colina histórica através desse circuito de interligação.

O plano da Light não recebeu o apoio nem dos vereadores e nem da imprensa, cuja tensão refletia o desgaste do mau serviço prestado pelos canadenses e o conflito com a população. Uma comissão foi montada para avaliar o projeto trazendo um contraponto para essa discussão: Freire se demonstrou favorável às intenções da Light assim como o engenheiro escocês contratado pela Prefeitura, James Dalrymple. Ele emitiria um parecer igualmente favorável à Light, condenando a opção do automóvel em uma cidade como São Paulo.

Mesmo com o parecer favorável, o plano foi engavetado na gestão Pires do Rio. A cidade começava a ser pensada de acordo com a mentalidade rodoviarista de Cintra e Maia e as décadas de 30 e 40 seguiram essa tônica. Uma cidade sobre rodas, o bonde em uma morte anunciada: dois contrastes que foram determinantes para o pensar da cidade a partir de então, conforme indica a criação da Comissão de Estudos de Transportes Coletivos em 1939, pioneira na sistematização sobre o transporte e o tráfego em São Paulo e base fundamental para a fundação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos em 1947.

“A Companhia Municipal de Transporte Coletivos, a CMTC, foi, em 1947, fundada no conceito do monopólio natural da rede de transportes. Mesmo que a CMTC tenha sido, por cerca de cinquenta anos, a concessionária exclusiva do serviço de transporte de passageiros, a operação de ônibus por empresas privadas, o que já ocorria desde os anos 1920, indica a sua convivência com uma certa privatização ou desregulamentação do setor de transporte urbano, o que ainda hoje se verifica na cidade. As condições econômicas, que davam vantagem ao consumo de petróleo e o incentivo à indústria automobilística, ajudaram a transformar o cenário dos transportes urbanos em São Paulo, com a crescente substituição dos sistemas sobre trilhos pelos mais versáteis ônibus sobre pneus. ” (ZIONI, 2008, p.78)

A adequação de Maia das ideias urbanísticas estrangeiras na consolidação de um moderno subestimou o papel do sítio de São Paulo e a cidade construída até então. Tratava-se do apogeu de um urbanismo que mesclava influências de Haussmann, Hénard, Stubben e Sitte resultando, de acordo com Custódio (2004), em um “urbanismo perverso”, sobretudo na incorporação das várzeas da cidade, aprovando retificações e planejando uma cidade de vias expressas. Conforme Custódio (2004) apresenta:

“Um exemplo disso é a visão uninuclear da cidade presente nas propostas viárias, mas que sequer era válida para a São Paulo de 1900, cuja área central se dividia em Praça da Sé e Praça da República, ou seja, a cidade já se apresentava polinuclear. Todavia, persistiu-se na ideia de um modelo concêntrico.” (CUSTÓDIO, 2004, p.94)

A teoria e a ideologia de Maia rebateram o plano da Light em um movimento de pouca discussão das possibilidades do metrô, onde as vias expressas e o uso do automóvel foram priorizados. Apesar de apresentar uma maior plasticidade no estabelecimento do sistema de ônibus, a cidade ficou caracterizada por um *zoning*, cada vez mais diversa e fragmentada, de acasos e conveniências, de especulação e crescimento vertiginoso. Dessa forma, segundo Prado Júnior (1998 [1983]), o traço mais saliente da cidade é a sua divisão entre o maciço comercial do centro, as residências das classes médias e superiores em uma gradação na direção Sul e as baixadas do Tietê e do Tamanduateí enquanto área do proletariado.

A paisagem dessa metrópole em consolidação é, portanto, derivada de seu sítio. A contínua expansão da cidade suscitou a tomada de “[...] soluções urbanísticas especiais, tais como as nossas tradicionais ladeiras e escadarias, os grandes viadutos, galerias e túneis.” (AB’SABER, 1957, p.15). A escolha pelo plano de Maia foi uma dessas soluções urbanísticas, algo que refletiu e reflete até hoje nas dificuldades do habitante de São Paulo:

“É fato sabido que a cidade nasceu e cresceu dentro dos domínios da pequena bacia sedimentar flúvio-lacustre regional, e que, até hoje, sente dificuldades em adaptar partes de sua tentacular estrutura urbana às áreas de relevo mais acidentados dos terrenos antigos que a circundam.” (AB’SABER, 1957, p.23-25)

Esse planejamento e as consequências reverberam aquela cidade dividida entre o “oficial” e o vivenciado por boa parte da população. Dificuldade para quem em uma cidade pensada para o progresso, para a movimentação do ideário paulistano sobre rodas? Uma São Paulo que procurava o progresso, caminhava para a frente e se “esquecia” do seu passado,

conforme Harnisch⁴⁸ (s/d apud Emídio e Passos, 2009) em seu relato em visita ao Brasil. Esquecia-se e parecia não se incomodar com isso:

“Nada sobrou da cidade antiga, nem casa, nem torre, nem igreja ou convento. Nada que ultrapasse duas ou três gerações. Nenhuma pedra que desse testemunho das lutas sangrentas, dos feitos heroicos, da história movimentada dessa paisagem.

Quem vai perder tempo com a história? Essa cidade quer progredir, progredir sempre. Uma casa velha atrapalha? Arrasem-na. Aqui nada pode envelhecer só por ser gasto pelo tempo. Aqui só fica uma coisa, aqui só vale uma coisa desde séculos: Vai, bandeirante! ” (HARNISCH, s/d apud PASSOS e EMÍDIO, 2009, p.150)

Nesse espírito desbravador e progressista, de mudança constante na paisagem, a São Paulo se direcionava, em contrapartida, para os problemas que refletem na cidade de hoje. Trechos do artigo “São Paulo” de 1945⁴⁹ reforçam alguns dilemas que a cidade vivenciava no final da primeira metade do século XX:

“De todos esses problemas o mais angustiante, no momento, excepcional, não acompanhou a marcha da população. Daí a crise das habitações. Construíram-se 100 mil prédios nos últimos dez anos [...] Tivemos anos, como 1936, 1938, 1941 que registraram mais de 12 mil construções novas por ano. Mais de mil casas por mês! [...]”

Assistimos agora a nossa cidade, num redobrado esforço, crescer para o alto, e desabrochar-se na esplêndida floração de seus arranha-céus. Mas a verdade é que não podemos nos satisfazer com os aspectos bonitos da cidade. Precisamos olhar para o outro lado, para os bairros pobres, para as zonas operárias, onde vivem mal alojados, acumulados em porões e cortiços, nada menos de 150 mil pessoas! ” (BARROS, 1945 apud PASSOS e EMÍDIO, 2009, p.160)

Uma cidade de contrapontos e tensão, de progresso a todo custo e de derivações problemáticas. De negação do passado, ao mesmo tempo que mantém lógicas espaciais de traços comuns que desenham uma cidade diversa, mas dispersa. O progresso da urbe frente o obstáculo do sítio, o tempo que acelera frente aos problemas que paralisam, o aparente contínuo frente ao invisível descontínuo:

“Tudo isto faz de São Paulo uma cidade descontínua, em que se alternam, num caos completo, aspectos de grande centro urbano, modesto povoado de roça, ou mesmo zona de sertão. O progresso da cidade vai naturalmente suprimindo tudo isto, e a urbanização vence, aos poucos, aqueles obstáculos naturais e outras dificuldades que o crescimento fulminante da cidade não teve tempo de abater, preferindo contorná-los e deixá-los provisoriamente entregues à sua feição natural. Tempo virá em que São Paulo, contínuo e homogêneo, será

⁴⁸ HARNISCH, Wolfgang Hoffmann. O Brasil que eu vi: retrato de uma potência tropical. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

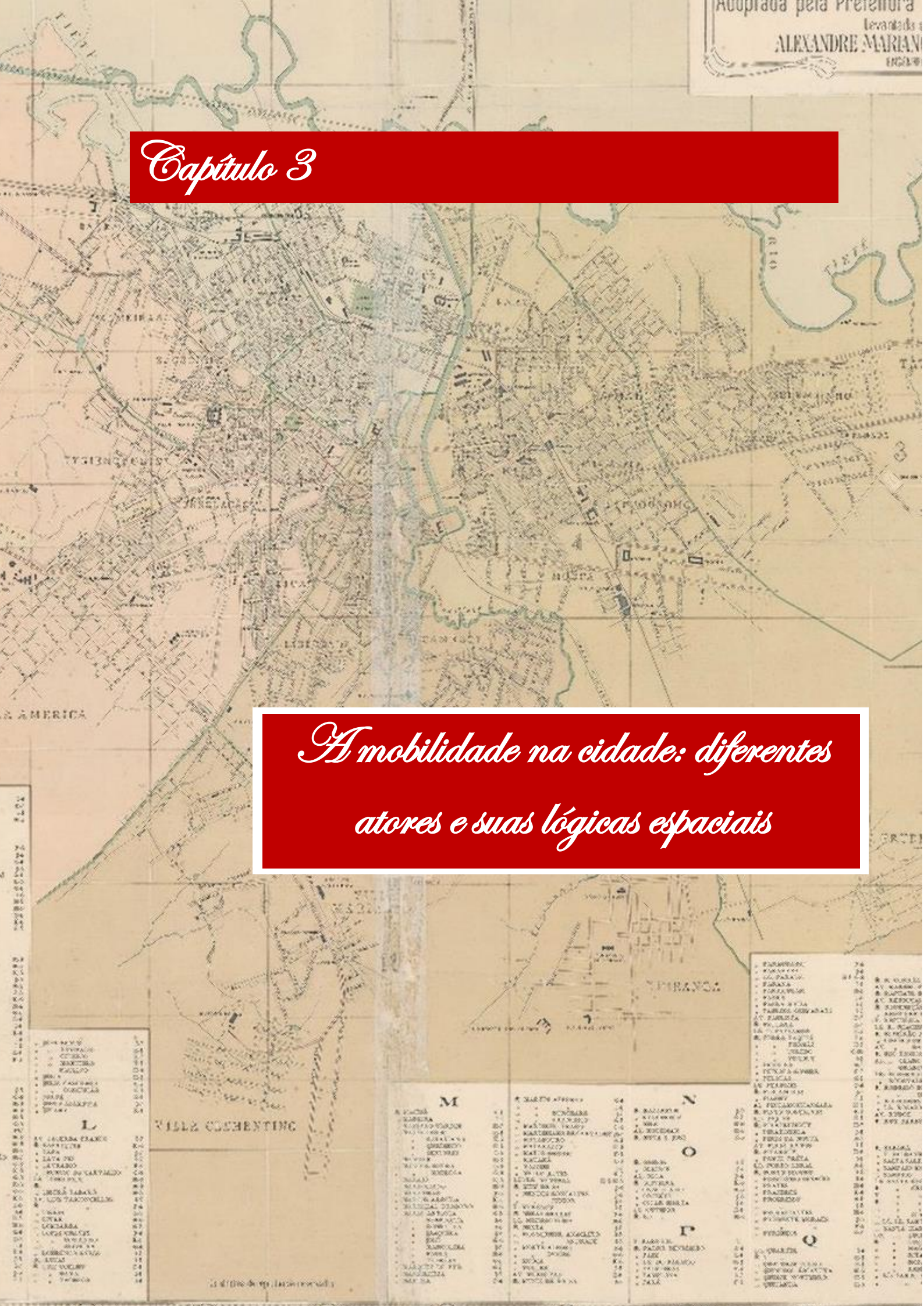
⁴⁹ BARROS, Valêncio de. “São Paulo”. In: Revista do Arquivo Municipal, n°202, São Paulo, out.-dez., 1945

apenas a monotonia de um grande centro moderno. Mesmo, contudo, os antigos cursos d'água, sumidos em canalizações subterrâneas ou represados em leitos de cimento e pedra, estarão ainda aí, seja no acidentado da topografia, por eles esculpida, seja no traçado das ruas e avenidas, cujas linhas mestras serão sempre estas grandes vias que acompanham, como as velhas estradas do São Paulo quinhentista, os espigões, ou o fundo dos vales; saltando por pontes as escarpas mais abruptas, ou varando-as por túneis.” (PRADO JÚNIOR, 1998[1983], p.78-80)

Compreender São Paulo ao longo dessas transformações para entender uma cidade do passado é algo extremamente complexo. Uma cidade de tensões, vozes dissonantes, de Maurílias e Zaíras, de interpretações que reverberam na São Paulo de agora em diferentes tons. O quadro apresentado pelo capítulo procurou demonstrar justamente isso: uma cidade definida pela multiplicidade de atores, discursos, planos e rumos, delimitada pelo embate constante entre um esquecimento e novas composições feito Maurília e de permanências espaciais – muitas vezes, não materiais – assim como Zaíra.

Capítulo 3

A mobilidade na cidade: diferentes atores e suas lógicas espaciais



Capítulo 3

A mobilidade na cidade: diferentes atores e suas lógicas espaciais

Com um breve panorama de São Paulo apresentado, cabe agora a discussão da mobilidade na cidade daquela época. Observando essas questões a partir de três modalidades de transporte - o bonde de tração animal, o bonde elétrico e o automóvel – procura-se apreender coexistências, permanências, declínios, enfim, um olhar sobre aquela cidade por meio dessas formas de se mobilizar pela cidade. Trata-se de um breve retrato para apreender algumas dessas questões materiais e imateriais de São Paulo da época no que diz respeito ao ir e vir de seus habitantes.

3.1. O progresso puxado à burro: o início dos serviços públicos de transporte

Enquanto que o Rio de Janeiro já desfrutava do serviço dos bondes, conhecidos como carris de ferro, São Paulo começava a analisar essa possibilidade em 1871, apesar das possíveis ressalvas em função de sua topografia de morros e a presença de ruas estreitas. Todavia, no ano de 1872, o já citado João Teodoro Xavier tece algumas considerações que demonstram que a cidade necessitava de um serviço do tipo, pois se criou uma necessidade de locomoção cômoda e rápida. Os carros de praça e o seu rápido desenvolvimento “[...] deram nascimento à ideia da possibilidade de estabelecer, com vantagem, linhas de carris de ferro, com carros apropriados a passageiros e cargas. ” (STIEL, 1978, p.42)⁵⁰

A primeira companhia formada para atender o público paulistano foi a Cia. Ferro Carris (1871), que trouxe seus serviços da experiência constituída na capital federal, o Rio de Janeiro. Também contou com a concessão dos direitos do Eng. Nicolau dos Santos França Leite e de seus 50 anos de privilégio sobre a iniciativa nas terras paulistanas para consolidar seus projetos iniciais e se instituir definitivamente como Cia. Carris de Ferro de São Paulo. Em menos de um ano e meio datados a partir do primeiro contrato, os trilhos foram espalhados pela cidade e inaugurados em 12 de outubro de 1872 sob o olhar atento das autoridades públicas da época e o deslumbramento da população.

⁵⁰ STIEL, Waldemar Correa. História dos Transportes Coletivos em São Paulo. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil Ltda., 1978.

Toledo (2012) reforça essa questão da preocupação e de tal deslumbre ao tratar do bonde enquanto sinal de progresso:

“Pode-se estranhar: em pleno alvorecer da era do trem, o “rei dos ventos”, para repetir Castro Alves, a maravilha que encarnava todo o avanço do século e deu à vida um sentido de urgência desconhecido antes na história, como considerar o bonde a burro um sinal de progresso? Ocorre que viajar sobre trilhos, onde as rodas deslizariam com fluência, sem os solavancos que ofereciam as ruas, a maior parte de terra, uma minoria coberta por rude calçamento, era uma conquista para o conforto e mesmo para a pressa, ainda que à frente do veículo se postassem dois vetustos muares. Acresce que ter as ruas cortadas por trilhos dava status de cidade afinada com a modernidade. Era outro elemento a distanciar a capital das demais cidades da província.” (TOLEDO, 2012, p.367-368)

Portela (2006)⁵¹ trata esse progresso enquanto uma pretensão desses provincianos, o germe de uma mentalidade empreendedora conduzida pelo ir e vir na cidade. A modesta capital da Província seria apenas a 11ª cidade do Brasil a usufruir dessa novidade – Santos já contava com o bonde desde outubro de 1871. Uma chegada tardia, mas que ganharia peso e protagonismo no cotidiano da cidade, surpreendente até para os concessionários do serviço que observaram os tímidos bondes de 9 lugares puxados por um burro serem logo substituídos por um carro com capacidade de 15 passageiros e um par de muares para a tração.

Nos três primeiros meses de operação, a Companhia, frente ao crescimento e as exigências do trânsito público, observou a necessidade do aumento da frota - de 6 para 8 veículos - e do estabelecimento de horários definitivos que aguardava os citados veículos e as particularidades do funcionamento do sistema. Apesar das dificuldades promovidas pelo calçamento e pela largura das ruas, a Cia. apresentou pequenos resultados positivos com a linha de carros de passageiros mesmo com as distâncias e com um número modesto de passageiros. Nesse sentido, buscou-se a implementação de uma linha de cargas que funcionará como um diferencial de regularidade e acessibilidade, além de fornecer a estrutura para o serviço de correios.

Uma relação interessante trabalhada por Stiel (1978) envolve os preços das passagens praticados no início desse serviço. Uma passagem de bonde da Rua do Carmo até a Estação da Luz custava 200 réis enquanto que até o Comércio da Luz, o preço estabelecido era de 400 réis. Uma cifra absurda quando comparada com o ano de 1947, onde bondes elétricos praticavam preços semelhantes em um custo de vida incomparavelmente superior ao vivenciado em 1872.

⁵¹ PORTELA, Fernando. Bonde: saudoso paulistano. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2006.

Em suas palavras, “[...] é de admirar-se o milagre de termos pago durante 75 anos o mesmo preço de 200 réis por passagem. (STIEL, 1978, p.45) ”.

No período de operação entre 1872 e 1873, o número de viagens chegou ao patamar de 41.130 e o número de passageiros transportados foi algo próximo à 218.815 (STIEL, 1978, p.45). É importante ressaltar que durante o período analisado, houve um decréscimo de passageiros ao longo dos meses, fato que pode ser interpretado pela morosidade dos bondes, os preços muito altos e o pouco movimento comercial na cidade. Traduz uma empolgação inicial frente ao serviço e um desencantamento por parte da população em relação à implementação dos carris na cidade.

Em 1881, entretanto, o relatório do Presidente da Província de então - Francisco Carlos de Abreu e Silva - indica que a companhia, depois desses percalços, havia encontrado um caminho de prosperidade. Dentre os dados levantados por Stiel (1978) nessa década de 1880, podemos destacar:

Tabela 2 – Dados significativos da evolução do bonde de tração animal no século XIX

1880-1881	Nº de passageiros transportados: 1.079.790 – média mensal por volta dos 90 mil; média diária por volta dos 3 mil passageiros;
1885	A Cia. já possuía 27 carros para o transporte de passageiros, 6 para cargas e 242 animais para a tração
1886	Nº de passageiros transportados: 1.360.289 + 99.794 passagens gratuitas
1887	Extensão das linhas alcançava 25,2km e o material rodante contava com 32 carros para passageiros e 50 carros para cargas

Fonte: Organizada a partir de Stiel (1978)

Com essas pequenas linhas de bonde, a companhia já se considerava dona da cidade. Não permitia a concorrência de outras pequenas empresas, mesmo em trajetos diferentes, algo que assumiu seu expoente um pedido da Cia. em 1887-1888⁵². Ela apresentara uma planta com bases para a construção de várias linhas e a determinação de áreas privilegiadas que delimitavam o seu monopólio, respaldadas em um argumento de integração dos novos bairros e satisfação dos habitantes da cidade. As linhas foram acordadas, entretanto, a ideia do

⁵² No mesmo ano de 1888, cogitou-se a utilização da tração elétrica como alternativa para o sistema de bondes movidos à tração animal. Apesar da economia de 35% sobre a modalidade de tração vigente, a tração elétrica ainda oferecia inconvenientes. Nessa conjuntura de fatores, a população teve de esperar mais doze anos para que se fosse estabelecido o serviço de bondes elétricos, apesar dos protestos da companhia que explorava os bondes puxados por muarés.

perímetro não foi aprovada pelo presidente do Estado, Rodrigues Alves, por se tratar de uma área extensa demais para tal monopólio.

Nesse mesmo acordo, Rodrigues Alves, propõe a redução do preço das passagens cuja taxa era de 200 réis para uma cobrança por seções em função da ausência de uma base justa ou equitativa. A Cia. Carris de Ferro reclamou da proposta e aceitou com a esperança de ver o projeto de sua área privilegiada ser aceito – algo que foi negado, como citado logo acima. A negativa também permitiu que outras companhias pudessem estabelecer pequenas linhas paralelas aos seus percursos, assim como a intersecção em alguns determinados trechos, sob a lógica de que a concorrência poderia contribuir para a redução do preço das passagens.

A contra estratégia proposta pela companhia dividiu as suas linhas em seções, cobrando 100 réis por cada estágio. O projeto, ao invés de melhorar os preços, acabou promovendo o efeito reverso pois linhas onde se pagavam 200 réis passaram a circular por 300 réis e poucos seriam os beneficiados pelas linhas de 100 réis. Tal iniciativa foi confrontada pelas autoridades públicas e uma reformulação da ideia – a cada 3 seções percorridas, pagam-se apenas 2 para manter o preço de 200 réis - foi aprovada⁵³. Todo esse jogo de interesses, de redução e aumento da passagem, domínio das linhas e controle de áreas privilegiadas de concessão de serviços demonstra como eram as diversas lógicas espaciais empreendidas pelos atores públicos e privados na cidade.

Se as justificativas da Cia. Carris era proporcionar melhorias para os paulistanos, a realidade passava um pouco longe disso. Frehse (2005)⁵⁴ apresenta um vasto repertório de reclamações dos habitantes à companhia, mesmo quando não se negava a importância dessa nova modalidade de transporte na cidade. As queixas surgem na instalação e operação das linhas, um efeito da adaptação de uma tecnologia que causava o entusiasmo, mas também o temor e a irritação.

As críticas se potencializam nessa década de 1880 em um movimento diretamente proporcional à expansão das linhas. Mais bondes igual mais acidentes, uma equação presente nas notícias e na seção das reclamações dos periódicos paulistanos. A tensão entre as formas tradicionais e os novos usos do espaço urbano fica evidente conforme a técnica se espalha pela cidade em uma espécie de construção de uma geografia dos serviços análoga às reclamações:

⁵³ Somente em 1892 que foram reestabelecidos os antigos preços de 200 réis para qualquer distância.

⁵⁴ FREHSE, Fraya. *O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

“A documentação permite reconhecer que o que se altera ao longo do tempo é antes a geografia da implantação dos serviços do que a percepção de como essa tenha se dado. Se, no início da década de 1870, as queixas referem-se, sobretudo, às ruas do chamado Triângulo, local primeiro de realizações das obras de iluminação, transporte, calçamento de paralelepípedos, já dez anos mais tarde as ruas dos bairros cada vez mais urbanizados e valorizados de Santa Ifigênia e da Consolação são foco de preocupação daqueles que enviam requerimentos à Câmara e registram suas queixas nos jornais. ” (FREHSE, 2005, p.136)

A racionalidade das companhias nos chamados “melhoramentos” proporciona um impacto direto no cotidiano daqueles moradores. As vozes dissonantes fomentam um cenário de descontentamento, uma conjuntura de inviabilidade dos serviços do jeito que estão. Para além das reclamações, as tensões seguem caminhos obscuros do questionamento de aspectos técnicos específicos e da localização dos projetos dessas companhias: seria um ruído político de outros possíveis interessados no serviço?

Frehse (2005) apresenta um pouco do dilema enfrentado pelo paulistano na época:

“O dilema é que, ao mesmo tempo em que transeuntes, moradores e passageiros passam a ser *dependentes* das companhias – “o transito publico muito soffre”, as “nossas ruas” ficam interceptadas -, as empresas intervêm no espaço *independentemente* das vontades destes. Se, na óptica das respectivas empresas, para assentar trilhos, combustores e paralelepípedos for necessário interceptar ruas e largos, ou mesmo lançar terra na frente das casas da rua Direita e derrubar as paredes de taipa do conhecido negociante Henrique Levy, na rua de São Bento, isso será feito “custe-o-que-custar”. No interior dessa racionalidade há pouco espaço para paredes de taipa, carros de lenha, carroças de água e, mesmo, moradores enfezados. ” (FREHSE, 2005, p. 193)

Dois curiosos exemplos ilustram um lado particular dessa tensão. O primeiro diz respeito ao choque promovido pela instituição de um horário de bondes, sobretudo na figura do atraso, para uma sociedade acostumada a um ambiente sociocultural extremamente hierarquizado, de pessoas distintas pela distância que tinham dos outros membros da sociedade. Para Frehse (2005), tratava-se de uma “indelicadeza” ainda maior quando o atraso afeta um distinto membro da família Monteiro de Barros, sendo que este se encontrava “submisso às vontades da Companhia numa noite fria do outono paulistano. ” (FREHSE, 2005, p.206).

Outra passagem selecionada pela autora é a necessidade de se andar pela cidade. De um passado colonial onde somente o senhor obrigava o outro a andar – nesse caso, o escravo – a Companhia Carris de Ferro “obriga” os passageiros a andarem a pé em nome de uma lógica estrangeira. Ignoram-se velhas hierarquias sociais em jogo em um cenário que causa um estranhamento em duas frentes: por parte daqueles que só andavam quando queriam (ou

podiam) naquela sociedade e por parte dos leitores de hoje – pelo menos, do leitor que não tem um nível econômico-social exorbitante.

Com a insatisfação dos habitantes e essa luta pela concessão das linhas e os espaços da cidade, novas companhias surgem⁵⁵ e protagonizam atritos, discussões sobre direitos de atuação e por um conflito de interesses no jogo de poder promovido pela implementação dessa técnica na cidade. A solução encontrada para amenizar esse impasse seria a unificação de todas as empresas com a formação da Cia. Viação Paulista em 1889, uma espécie de Companhia Municipal de Transportes Coletivos sem um crivo oficial. Oficializada apenas em 1892, a companhia refletia um progresso constante de acordo com a própria expansão e crescimento da cidade, onde Stiel (1978) aponta um crescimento significativo em poucos anos:

Tabela 3 – Evolução do número de passageiros transportados pelos bondes tracionados por burros entre 1890 e 1894

Ano	Número de passageiros
1890	2.886.609
1892	10.887.089
1894	17.742.223

Fonte: Organizada a partir de Stiel (1978)

Esse aumento se deve, em grande parte, à inauguração do Viaduto do Chá em 1892 que facilitou em muito as comunicações com diversos bairros da cidade. Se tal construção poderia indicar uma maior acessibilidade para o passageiro, o aumento da demanda não veio acompanhado de uma melhora nos serviços. Os usuários das linhas chegaram ao ponto de apelidar carinhosamente os carros se aproveitando da sigla da empresa: C.V.P. – de Companhia Viação Paulista para Cada Vez Pior...

Portela (2006) aponta um contraste um tanto quanto bizarro nessa utilização dos bondes, uma miscelânea do ideário de progresso com a constante reclamação dos usuários. Em meio à crueldade e aos desgastes, o cocheiro e o condutor vestiam-se elegantemente assim como os passageiros – um passeio em transporte coletivo transformou-se em um acontecimento social, uma ocasião que exigia bons modos. Questionam-se, nesse contexto, a quantidade de trabalho efetiva dos muare, assim como a relação dos trabalhadores da companhia com os animais e

⁵⁵ Como exemplo dessa dinâmica de concorrência, Stiel (1978) dedica alguns tópicos para Companhias que atuavam na Bela Vista, no Bom Retiro, no Ipiranga, na Penha e em Santana, sendo que esta última foi a companhia que mais operou após o fim da Cia. Viação Paulista em 1901.

com o tratamento ao público – tanto nos termos das situações de conflito entre as partes quanto em relação às questões sanitárias que a cidade enfrentava com a circulação desses veículos.

Entretanto, é importante ressaltar que em poucos anos, a estrutura de tração animal da cidade abrangia boa parte da cidade da época. Em 1896, a Cia. Viação Paulista se estruturava em quatro seções:

- **Bom Retiro** – abrangendo as linhas da Liberdade à Ponte Grande, Rua Helvetia, Amador Bueno, Palmeiras, Barra Funda, Av. Paulista, Rua da Beneficência Portuguesa e Santo Antônio; 24 carros, 455 animais, 76 condutores e cocheiros e 96 trabalhadores – 338 viagens diárias;
- **Cambuci** – Ipiranga, Mooca, Rua do Hospício, Jardim, Mercado do Cambuci e Vila Deodoro até a Vila Mariana; 11 carros, 205 animais, 30 condutores e cocheiros, 35 trabalhadores – 326 viagens diárias;
- **Santa Cecília** – Perdizes, Vila Buarque, Consolação, Santa Cecília, Vitória, Higienópolis, Alameda Glete, Aurora, Bambus e Largo Guaianazes; 19 carros, 383 animais, 54 condutores e cocheiros, 38 trabalhadores – 632 viagens diárias;
- **Braz** – Imigração, Estação do Norte, Rua Piratininga, Mooca, Brás, Hipódromo, Rua Miller e Rua do Oriente; 20 carros, 491 animais, 64 condutores e cocheiros e 99 trabalhadores – 704 viagens diárias;

Portela (2006) traz um registro de itinerários de bondes a burro em São Paulo que contempla boa parte do centro da cidade, datado de 1897 e presente no “Nova Guia Comercial, Industrial e Científica do Estado de São Paulo para 1897-1898”. Fica claro que o sistema é estruturado a partir do centro para os bairros que surgiram ao redor do antigo Triângulo:

- Saindo da **Estação do Largo do Rosário** em direção a: rua Amador Bueno, alameda do Triunfo, alameda Glete, avenida Paulista, Beneficência, Bom Retiro, Jardim da Luz, Cesário Mota, Estação Guaianazes, Higienópolis, Ponte Grande, Santana, Santa Cecília, rua das Palmeiras, Viaduto, rua Vitória e Ipiranga; Brás, Consolação, Viaduto, Imigração, Hipódromo, Liberdade, Mooca, Rua Miller e Vila Buarque;
- Saindo da **Estação Largo da Sé** em direção a: Cambuci, Jardim e Mooca;
- Saindo da **Estação Mercado Velho** em direção a: Brás, Imigração, Mooca, Norte e Oriente;

- Saindo da **Estação Mercadinho São João** em direção a: rua Santo Antônio e rua Conselheiro Ramalho;

Apesar do crescimento da estrutura material da companhia, as críticas continuavam a todo vapor, onde em 1898, a Prefeitura estabeleceu um contrato revisando acordos antigos com a companhia e exigindo uma melhora nesse atendimento. Antes de ser forçada a liquidação da Cia. Viação Paulista, o acordo para o serviço de transporte e passageiros estabelecidos não havia sido plenamente cumprido assim como outras cláusulas do contrato de concessão. No relatório do ano de 1900 da Prefeitura de São Paulo, o Dr. Antônio Prado, resume a situação vivenciada nessa breve passagem:

“Sem que se façam estas reformas, não deverá continuar o serviço de transporte de passageiros nas linhas e carros da Companhia Viação Paulista, por ser nocivo à Saúde Pública e prejudicial aos foros de uma cidade progressista como é a Capital do Estado de São Paulo, possuidora de adiantada organização municipal, com todos os meios necessários para reprimir os inconvenientes de um serviço público sob sua fiscalização (STIEL, 1978, p.70)

Em 27 de abril de 1901, todo o acervo da Cia. Viação Paulista foi arrematado pela São Paulo Tramway, Light and Power Co. A partir da entrega dos bens da Companhia no dia 18 de maio de 1901, todos os serviços de bonde a burro em São Paulo - com exceção dos bondes de Santana⁵⁶ - haviam passado à direção da empresa canadense e seriam encerrados nos próximos anos.

“Esse foi o fim melancólico da última linha de tração animal que existiu em São Paulo. O progresso de 1872 foi devorado pelo progresso de 1900, o qual foi devorado pelo progresso atual, lentamente, é verdade. É a lei da vida, adaptando-se aos transportes coletivos. (STIEL, 1978, p.75) ”

3.2. A Light conduzindo a cidade: a era do bonde elétrico

A história da empresa canadense no país deriva da figura do engenheiro italiano Francisco Antônio Gualco e da sua relação com o Brasil. De acordo com Sávio (2010)⁵⁷, após uma empreitada infrutífera em um projeto de imigração de franco-canadenses para terras brasileiras, Gualco aproveita o seu contato com as elites paulistas para um outro investimento: uma empresa de fornecimento de energia elétrica e a concorrência no setor do

⁵⁶ As operações do bonde de Santana se encerrariam anos mais tarde – em 1907 – em função da pressão dos moradores da região com a demora da Light em estabelecer uma linha elétrica para além da Ponte Grande.

⁵⁷ SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista (1900-1930). São Paulo: Annablume, 2010.

transporte urbano através do bonde elétrico. Em 1897, sua ideia tomaria uma forma mais definida ao lado do comendador Antônio Augusto de Souza com o requerimento de uma concessão de caráter exclusivo desses serviços.

Com a concessão em mãos, Gualco e Souza buscariam no Canadá alguns investidores para o seu projeto. Lá, Mackenzie, Pearson e Brown analisariam as potencialidades do empreendimento e fundariam a São Paulo Railway Light & Power Company⁵⁸, em 07 de abril de 1899, com um capital de seis milhões de dólares. Após a mobilização do capital, a empresa buscou contatos entre os seus advogados com alguns nomes conhecidos da advocacia paulistana para estabelecer o início de suas atividades no país, fato que se consumou com a compra da concessão de Gualco e Souza no dia 28 de setembro de 1899.

A chegada da empresa canadense dividiu a opinião pública que admitia dois possíveis cenários. Uma alternativa via o investimento da Light com bons olhos, uma admiração acerca da novidade dessa nova tecnologia a ser empregada no serviço de transportes da cidade. A outra parcela da população enxergava a iniciativa canadense com revolta, onde acreditavam que a empresa usaria os recursos públicos e o nome da cidade de São Paulo para a especulação de capitais sem benefícios para os paulistanos, algo que somente foi minimizado com o início dos trabalhos da companhia na cidade no fim de 1899.

Trabalhos que, por sinal, sofreram bastante com a ação insistente da Cia. Viação Paulista, que tentaria se utilizar de todos os recursos e influência para manter os seus serviços e domínio sobre os direitos de transporte do município. Segundo Sávio (2010), as lutas judiciais entre as duas companhias tomariam as ruas e as páginas de jornais com argumentos para ambos os lados acerca dos prós e contras de cada empresa para a execução e o oferecimento do serviço de bondes. Já Stiel (1978) apresenta um nível da disputa mais acirrado que chegou ao ponto de promover brigas entre os funcionários de ambas as empresas nos canteiros de obra, fora as tentativas de sabotagem dos progressos já alcançados pela empresa canadense.

Em meio aos conflitos com a Cia. Viação Paulista, no dia 07 de maio de 1900, o serviço de bondes elétricos seria inaugurado pela Light com a presença de seus principais membros e das autoridades públicas mais importantes da época. “O futuro da cidade de repente se manifestava nas ruas, naquele lento vagar do bonde, atravessando a multidão de pessoas e levando consigo os nomes mais ilustres da política paulista e nacional. ” (SÁVIO, 2010, p.63).

⁵⁸ O nome da Light posteriormente seria alterado para The São Paulo Tramway, Light and Power para evitar confusão com a detentora da Santos-Jundiaí, a São Paulo Railway

Era a manifestação material do discurso da modernidade: o bonde elétrico carrega o progresso e o futuro da cidade; o bonde de tração animal representava o passado, o empecilho à mobilidade de uma São Paulo em constante avanço.

O conflito entre as duas companhias passaria por um rápido processo de esgotamento, sustentado pelo apoio das autoridades públicas em prol dos canadenses. Em agosto de 1900 foi decretada a liquidação forçada da Cia. Viação Paulista em função de uma série de problemas envolvendo prestação de contas, baixa qualidade do serviço e a inexistência de uma infraestrutura adequada para a continuidade de suas operações. Nesse cenário, o embate ficaria na esfera judicial, sendo que a companhia brasileira recorreria em vão da decisão, vendo os seus bens serem arrematados pela Light em abril de 1901 - bens que estavam em boas condições ao contrário das justificativas da Prefeitura de meses atrás.

É de se estranhar, pois, um dos maiores críticos da chegada dos canadenses era o próprio prefeito em exercício, Antônio Prado. Sua desconfiança girava em torno da sede do “polvo canadense” na procura pelo monopólio das concessões e dos espaços de atuação na cidade. Entretanto, Toledo (2015)⁵⁹ resume uma série de fatos curiosos: o ponto final da primeira linha de bonde tinha como destino a Chácara do Carvalho, residência do prefeito; a terceira linha implantada terminava na Vila Buarque, junto à casa da Dona Veridiana, a mãe do prefeito; já no ano seguinte, em 1901, a Light levou o bonde até a Água Branca onde ficava a Vidraria Santa Marina, cuja propriedade era – acreditem se quiser - de Antônio Prado.

Talvez seja coincidência, conforme aponta Toledo (2015), mas a desconfiança tinha seus fundamentos. A Light expandia rapidamente suas linhas, dominando aos poucos a área da Cia. Viação Paulista até o seu arremate final. Em maio de 1901, o polvo “devorou os restos”, assumindo o acervo, as concessões e os privilégios do sistema de bondes da cidade, algo que anunciava um pouco dessa influência da empresa canadense, onde “[...] mistura escusas manobras políticas e excelência técnica, truculência contra os concorrentes e impulso ao progresso do país.” (TOLEDO, 2015, p.47).

Ao longo da gestão Antônio Prado, a companhia canadense organizou e expandiu o serviço de bondes para partes distantes do centro da cidade, além de se consolidar como um monopólio dos sistemas de transporte, luz, telefonia, gás e iluminação da cidade – ganharia a alcunha de “polvo canadense” por estender os seus “tentáculos” por toda a cidade, controlando

⁵⁹ TOLEDO, Roberto P. de. A capital da vertigem: uma história da São Paulo de 1900 a 1954. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015.

aquilo que fica sob o seu alcance. Mesmo com a reação negativa por parte do público, também se deve abordar o fascínio que as novas tecnologias exerceram sobre boa parte da população local.

Conforme a empresa expandia o seu raio de ação, a necessidade de uma mão de obra qualificada ficava em evidência. Tanto ao trazer trabalhadores especializados do Canadá quanto a preocupação na formação de uma mão de obra local, a empresa buscou resolver essa questão que era uma das facetas da transformação que a cidade vivia nessa nova dinâmica. A paisagem paulistana tentava se adaptar frente às novas tecnologias e o paulistano buscava entender a lógica de funcionamento promovida pela Light e seus serviços: horários dos bondes, novas linhas, supressão de outras, mudança na forma de parada. Os trilhos, postes e a rede aérea eram os principais expoentes dessa mudança na paisagem da cidade, marcada por um novo ritmo e pela impessoalidade das relações com um número grande de reclamações contra os funcionários da empresa canadense.

O último suspiro independente no serviço de transporte de bondes se daria em 1907, com a compra da Companhia de Bondes de Santana pela Light. Nesse sentido, a população estaria sujeita à um ritmo menos maleável que as antigas empresas de bondes, a impessoalidade do novo serviço assim como o aumento nas tarifas⁶⁰. A elite se adaptava enquanto que a maioria da população era excluída dessa nova lógica com a padronização do comportamento nos veículos - se trajar e se portar bem, em algo que se traduziria em estranhas manifestações comportamentais – e com o já citado aumento dos preços em uma lógica proporcional à distância, contrária a uma necessidade da população dos subúrbios da cidade em relação ao centro.

⁶⁰ A estratégia que a Light utilizou está presente no contrato de unificação datada de 6 de julho de 1901, onde se destaca o 4º artigo:

“Artigo 4º - A cidade, seus subúrbios e mais lugares trafegados formarão zonas para a cobrança dos preços do transporte de passageiros e cargas.

A primeira zona será limitada por uma circular de 3 quilômetros de raio, tendo o seu centro na esquina das ruas Quitanda e Comércio.

A segunda zona será limitada exteriormente por uma circunferência concêntrica da primeira, de 6 quilômetros de raio e interiormente pela circular que limita a primeira zona.

A terceira zona será limitada exteriormente por uma circular concêntrica das duas primeiras, de 9 quilômetros de raio e internamente pela circunferência que limita externamente a segunda zona.

Se as linhas da companhia forem além desta última circunferência, as zonas seguintes serão da mesma forma compreendidas entre círculos sucessivos concêntricos das primeiras e de raios iguais a um múltiplo de 3 quilômetros.

O preço máximo de uma passagem, em qualquer linha, não poderá exceder 200 réis por seção [...]” (STIEL, 1978, p.139-141)

Esse mecanismo, salvo algumas exceções de linhas que abordavam duas zonas, mas cobravam apenas uma, possibilitou a Light essa cobrança de 200 réis por seção. Com a revisão do contrato em 1909, todas as linhas passaram a custar 200 réis independentemente do número de seções.

Stiel (1978) aponta que progressão da extensão do serviço de bondes na cidade seguia um ritmo impressionante. Em 1902, a Light assentou 29,925km de linhas e em 1903, outros 15,574km foram estabelecidos, junto com o fim da transição da tração animal para a elétrica. No final de 1905, já existiam 120km de linhas em tráfego que serviam como suporte das 1.600 viagens diárias feitas pela companhia canadense.

Em outubro de 1905, estabeleceu-se uma linha na Ladeira de São João, enquanto que novembro de 1907 foi o marco para determinar um novo ponto inicial dos bondes com a mudança dos escritórios da Light para o Palacete Martinico, na Praça Antônio Prado. Em 1908, construíram-se as linhas elétricas de Santana, Higienópolis-Posto Zootécnico, Rua Bento Freitas e Pinheiros. Assim no ano seguinte, a extensão das linhas já alcançava 161km.

Sávio (2010) aborda um pouco desse domínio crescente da companhia canadense. A Light buscava apoio para maximizar a dependência do paulistano à energia elétrica junto às elites locais com investimento ligados à especialização de trabalhadores e desenvolvimento de uma produção científica local. Quando articula recursos e ações para estabelecer uma cadeira de eletrotécnica na Escola Politécnica, a campanha pelo uso e difusão da eletricidade ganharia força e respaldo dos políticos e dos acadêmicos.

Isso faria que a eletricidade atingisse o seu auge no período em uma articulação aparentemente que se conjugaria homens e instituições com influência sobre a cidade e a difusão de um campo de pesquisa que servia aos serviços públicos e as indústrias paulistanas. Nesse sentido, o momento da eletricidade paulistano assumia projetos e ritmos ditados pelos canadenses. Amparada pelas elites locais e por uma legislação permissiva, os interesses da companhia foram impostos sobre uma cidade inteira e toda a sua população, em sua maioria inerte às decisões e que sofreria com as maiores consequências dessa imposição.

“A consolidação da Light & Power na cidade de São Paulo foi um processo que passou não apenas pela ocupação das ruas, distribuição das redes, popularização dos serviços e destruição da concorrência. A consolidação da empresa canadense também passou pelo aliciamento político e pela criação de demandas, não apenas para os seus serviços de transporte ou de energia elétrica, mas também demandas para o desenvolvimento de pesquisas relacionadas à eletricidade, potenciais fontes de geração de energia e, principalmente, formação de mão-de-obra especializada em assuntos relacionados com a engenharia elétrica. Em ambos os casos a empresa contou com um forte poder de persuasão: o seu poder econômico” (SÁVIO, 2010, p.80)

Criou-se a demanda, justificou-se o uso da eletricidade e fomentou-se esse círculo vicioso que expressava as suas contradições com a falta de domínio sobre a tecnologia -

manutenção, condições do equipamento, normas de segurança - em um número crescente de vítimas da energia elétrica, desamparadas por essa permissividade do executivo e legislativo municipal. Esse descompasso entre as ações da companhia e os impactos na população geravam tensões constantes como o Caso Guinle⁶¹ em 1909 e a sua possibilidade de romper o monopólio do “polvo canadense”. O Prefeito atendeu os anseios da Guinle em 22 de fevereiro de 1909 e possibilitou a essa, em caráter de experiência, estabelecer um projeto para as áreas que não correspondiam ao domínio da Light.

De acordo com Stiel (1978), a autorização de Antônio Prado foi o estopim para uma luta entre advogados da Light e da Guinle, algo que repercutiu em uma polarização da opinião pública. Os jornais publicavam pareceres de ambos os lados e as discussões tomavam as ruas e os seus famosos pontos de discussão. Entretanto, os ânimos se exaltaram e constituíram um cenário de depredações aos bondes e ao próprio prédio da Light, intervenção policial e medidas que forçaram um posicionamento por parte do Prefeito – que acabou cedendo e deu ganho de causa à companhia canadense.

A Light, para minimizar as críticas da opinião pública, decidiu apresentar uma série de modificações em seu contrato para a aprovação ou não da Câmara Municipal. Dentre elas, Stiel (1978) destaca:

- Todas as linhas de bondes passariam a custar 200 réis por viagem (todas seriam consideradas da mesma seção);
- Concessão de passagens aos alunos escolares dos cursos primários e secundários pela metade do preço (100 réis), mediante assinatura para 50 viagens;
- Fornecer carros apropriados para operários e outros trabalhadores pela metade do preço (100 réis);
- Reduzir de 800 para 500 réis o preço máximo de luz elétrica por quilowatt/hora;
- Reduzir de 700 para 300 réis o preço máximo da força elétrica;
- Prolongamento de algumas linhas e estabelecimento de um parâmetro de quilometragem (seis quilômetros e meio, exceção da Penha e da Lapa);

A Câmara aprovou o termo de modificação dos contratos da Light e o termo foi assinado dois dias depois, em 10 de maio de 1909. A população saiu ganhando por ter uma das

⁶¹ Um conflito entre a empresa brasileira Guinle e a canadense Light pela concessão da energia elétrica na cidade. Aproveitando-se de brechas na interpretação da concessão aos canadenses, a Guinle quis fornecer sua energia excedente em algumas regiões da cidade, visando romper com o monopólio da Light no campo da eletricidade.

conduções mais baratas do mundo durante 36 anos. O reverso da medalha, segundo o autor, se daria em 1937, com a extinção de algumas linhas e um pedido da Prefeitura para o desafogamento do centro da cidade.

Sávio (2010) capta essa transição entre o fascínio da nova tecnologia e o temor dos habitantes frente à essa nova forma de energia e seus acidentes. Para as elites locais, essa forma de resistência manifesta um mundo de pequenos conflitos que envolviam diversos membros da sociedade. A ocorrência de acidentes certamente poderia promover uma discussão sobre classes, sobre os direitos adquiridos pelos habitantes da cidade e pelo uso do espaço pelos paulistanos.

A relação entre pedestre e bondes sempre se apresentou de forma complicada, sobretudo, com a pequena largura das ruas centrais e da inacessibilidade dos elétricos nos subúrbios da cidade. De uma cidade que mantinha uma convivência “boa” entre os carros puxados por tração animal e os pedestres sem causar contratemplos, apesar do caráter estreito e pouco pavimentado de suas ruas, a chegada dos bondes elétricos suscitou esse debate do uso e da ocupação da rua paulistana por diferentes agentes.

Um novo ritmo e design tomaram conta das ruas centrais de São Paulo com a chegada dessa nova modalidade de transportes. Essa nova forma de circulação para a região central trouxe uma possibilidade para os deslocamentos no centro velho paulistano, assim como problemas na relação com outros veículos e com pedestres que por ali circulavam em função do trabalho ou até mesmo do lazer. Tal concentração e nas ruas adjacentes era mais uma das expressões dos pequenos confrontos simbólicos que iam se estabelecendo entre a população paulistana e os métodos operacionais da empresa canadense.

Do fascínio inicial, as ocorrências decorrentes desse embate entre os fluxos desses diversos atores da cena paulistana indignavam a opinião pública, sobretudo, com os acidentes e as fatalidades promovidas pelo crescente e violento trânsito de São Paulo. Sávio (2010) evidencia que os acidentes envolvendo os bondes e os pedestres passaram a ser uma rotina dessa cidade em expansão. A ocorrência de acidentes graves tomava conta das páginas do jornal com uma maior frequência e apesar de não existir estatísticas detalhadas, esses relatos mostram em sua maioria que esses acontecimentos eram frequentes na movimentada região do Triângulo e nos bairros operários mais densamente povoados.

Apesar do choque causado pelos acidentes, o discurso oficial das autoridades públicas ainda remetia à admiração e ao fascínio da operação das tecnologias pela Light para a cidade

de São Paulo. Elogios ao serviço promovido pelos canadenses eram abundantes enquanto que os comentários acerca dos acidentes giravam em torno de causalidade e da inevitabilidade dessas ocorrências - de “pequena monta e sem grande importância para o tráfego”. Em contrapartida, a alta velocidade dos bondes e a imprudência dos motorneiros e condutores em função da pressão da companhia pelos atrasos, a má conservação dos veículos e a superlotação figuravam como as principais causas da violência do tráfego paulistano. Violência esta que gerou uma reação também violenta por parte da população, seja nas constantes brigas com os funcionários da empresa ou pelos ataques e obstruções aos veículos da Light em seu trajeto.

Sávio (2010) também aborda os descarrilamentos, mais um elemento que botava em evidência as fragilidades desse transporte pela Light. Após uma série de ocorrências graves, uma comissão de engenheiros da Escola Politécnica e a sua análise técnica acerca dos métodos e do material rodante da companhia canadense atestou aquilo que já estava posto no imaginário do paulistano: tratava-se de um problema crônico de manutenção e substituição de peças que a empresa encontrava para com os seus bondes e linhas de transmissão elétrica.

O processo de transferência de tecnologia promovido pela Light estava sujeito a uma série de condicionantes locais que passam pela cultura e legislação até pelas condições geográficas e climáticas dos lócus de instalação e repasse dessa tecnologia. Esse fato, aliado com a permissividade da legislação, uma falta de mão de obra qualificada, desgaste excessivo das peças e problemas de importação, articulavam-se em torno de uma equação que se apresentava de forma bem mais violenta que a operação do sistema de bondes elétricos em Toronto, por exemplo.

Dessa forma, as operações da companhia assumiam ares de improvisação, insegurança e imprudência. Os problemas relacionados aos freios e as rodas, por exemplo, se articulavam a dois aspectos levantados por Sávio (2010) nesse contexto de transferência de tecnologia. O primeiro aspecto dialoga com a própria geografia da cidade, de topografia irregular, que levava os veículos da Light a forçarem o uso dos freios nas descidas. Já o segundo tópico estabelece sua relação com o grande volume de pedestres e carroças nas ruas, onde nessa confluência de diversos tipos de tráfego, o condutor necessitava utilizar-se do recurso do freio com maior frequência que em outras cidades que possuíam esse sistema de transportes.

“A violência dessas ocorrências e os problemas para adaptação da tecnologia caminham lado a lado. No entanto, talvez o principal problema relacionado a esses acidentes estivesse além das dificuldades técnicas de implementação do bonde ou da dependência de importação para garantir o funcionamento de todo o sistema. A mais pronta resposta para aqueles tipo de ocorrências estava

na absoluta falta de fiscalização por parte dos poderes municipais e na convivência dos mesmos com práticas ilegais da companhia, visando uma maximização de seus lucros à custa do conforto e da segurança da população paulistana. ” (SÁVIO, 2010, p.127)

De 1901, com 15 linhas e 83km de extensão, para o final dos anos 20, com 66 linhas e aproximadamente 270km de trilhos nas ruas, a Light conseguiu desenvolver a sua estratégia de expandir a sua área de influência pela cidade e de promover a sua estratégia de especulação e valorização imobiliária apesar dessa tensão crescente com a população. Essa expansão das linhas também determinou um crescimento descontínuo da cidade, fragmentado e dependente do sistema da Light para se integrarem a outras áreas de São Paulo – o que implicaria em transtornos com a falta de carros para o transporte e a exclusão de parte da população dessa possibilidade de acessibilidade.

Uma passagem de Seabra (1987) aponta como esse poderio canadense sobre a técnica veio construindo uma nova cidade, um novo pensar sobre os rumos de São Paulo:

“O progresso material era assim assumido como valor indiscutível ao nível subjetivo, pois ele se concretizava nas barragens, represas, linhas de transmissão, bondes... Com ele, novas mercadorias, “nova cidade”, novos interesses, novos sujeitos sociais entravam em cena. A dominação se instalava pela propriedade, aplicação e “difusão controlada” de um certo arsenal de conhecimentos científicos e técnicos. ” (SEABRA, 1987, p.260)

Outro fator marcante que refletia as lógicas da empresa canadense era a questão dos horários. Sob constantes pressões da companhia, os funcionários da empresa aumentavam a velocidades dos bondes para cumprir os seus horários em uma contradição que evidenciava a própria fragilidade do sistema de funcionamento de bondes – com a concentração de bondes na região central, o tráfego no Triângulo e nas ruas próximas consumia uma boa parcela do tempo de viagem dos veículos, sendo que a alternativa encontrada era o desrespeito ao controle de velocidade nos subúrbios.

Entretanto, mesmo com as desvantagens e os abusos cometidos pela companhia na operação espacial dos paulistanos de acordo com os seus interesses, o bonde assumia cada vez mais um papel de destaque como símbolo do cotidiano dos munícipes da cidade no período. O tráfego em diversos mundos sociais, desde a elite até a classe operária, das necessidades de trabalho ou para o lazer, evidencia o bonde como “[...] um dos veículos mais propensos para se entender a sociedade paulistana nos primeiros trinta anos do século passado. ” (SÁVIO, 2010, p.137).

Nesse âmbito de compreensão das atividades da empresa canadense, é importante ressaltar que as suas ações eram determinadas de acordo com a região da cidade, onde há uma diferença significativa no atendimento entre os bairros mais privilegiados e os subúrbios. De acordo com Sávio (2010), para as regiões mais “nobres” da cidade, a instalação da infraestrutura foi feita com um material de maior qualidade, seguindo as instruções da Prefeitura, e possibilitando uma integração maior entre essas áreas com passagens mais acessíveis. Em relação às áreas mais distantes da região central e do espigão da Paulista, a qualidade do serviço era bem pior, o desrespeito à população tornava-se evidente e a acessibilidade era prejudicada com preços de passagem impraticáveis para uma parcela da população durante a divisão por seções.

A popularização dos bondes nos anos 10 e início dos anos 20 foi, na verdade, a difusão dessa má qualidade para as outras áreas da cidade que possibilitou às classes dominantes a promoção do discurso automobilístico que surgiria com força posteriormente. Atrasos e grande tempo de espera, qualidade questionável dos veículos em circulação, bondes lotados e desrespeito aos passageiros pelos funcionários da empresa canadense foram se tornando frequentes no cotidiano dos paulistanos que dependiam desse serviço para a sua circulação pela cidade. A expansão da cidade não foi acompanhada da expansão do atendimento de uma infraestrutura de qualidade e o advento dos ideários motoristas pôs em xeque a estrutura do transporte coletivo na cidade, relegado à segundo plano e em uma crise estrutural grave.

Tabela 4 – Número de passageiros dos bondes elétricos entre 1917 e 1927

Ano	Número de passageiros
1917	58.619.758
1918	58.455.792 (Gripe Espanhola)
1919	70.697.355
1920	86.414.566
1921	97.292.923
1922	111.955.073
1923	124.815.804
1924	128.950.062 (Estiagem)
1925	141.190.025
1926	158.920.915
1927	169.516.025

Fonte: Stiel (1978), p.179

Um grande e lento aglomerado de carroças, cavalos, bondes, automóveis, motocicletas e pedestres se debatiam pelo direito de utilizar as estreitas ruas centrais para a circulação pela cidade com diferentes necessidades e de diversas maneiras. O modelo de transportes utilizado no município, de irradiação centro-periferia, determinava o atraso de praticamente todas as linhas, que perdiam tempo no complicado trânsito nas proximidades das regiões centrais e que buscavam recompensar o tempo, de forma imprudente, nas periferias da cidade.

Junto com o problema dos atrasos e dos congestionamentos, os bondes sofriam ainda mais com a lotação e com a espera de veículos em função da manutenção do material rodante pela companhia canadense. Nesse sentido que tange a continuidade de um mesmo número de veículos disponíveis e não da conservação dos carros da companhia, a demanda crescente de passageiros não era acompanhada por uma melhora no serviço – um crescimento de cerca de 16 milhões de passageiros entre 1919 e 1920 com o mesmo número de veículos para atender a população.

A situação beirou o colapso durante a administração de Pires de Rio, na metade da década de 20, em um abandono do sistema de bondes, no caos da região central e na falta de perspectiva de melhoras. Com o projeto de retirada dos bondes do Triângulo e adjacências, os automóveis ganharam espaço na circulação da cidade. A alternativa posta para o transporte coletivo eram os auto-ônibus, que, entretanto, sofriam com as mesmas restrições impostas aos bondes da Light. Esta, por sua vez, tentou recuperar espaço no cenário da discussão da mobilidade em São Paulo com a renovação da frota e projetos que buscavam vencer esse desafio que o próprio sistema de bondes tinha colocado: a questão da dependência do centro e da descontinuidade entre as periferias da cidade.

3.3. O “metrô” da Light x as avenidas de Maia: fim de um ciclo, começo de outro

O início do automóvel na cidade, segundo Sávio (2010), varia entre 1898 a 1900 com o registro de Henrique Santos Dumont. Um início tímido, de 16 veículos registrados em 1903, 40 em 1906 e 214 veículos no início da década de 10, algo que já empolgava alguns observadores da vida paulistana enquanto indicativo do processo de mudança que São Paulo encarava no começo do século XX. Números irrisórios se comparados com a frota atual e que indicavam um caráter elitista da tecnologia, onde, mesmo assim, guiaria as primeiras mudanças na paisagem paulistana.

A questão do calçamento e da pavimentação passou a ganhar um destaque na discussão dos administradores públicos. Com um modesto calçamento específico na região do Triângulo e arredores, os planos de difusão desse ideário automobilístico pela cidade passaram pelo asfalto da Avenida Paulista e das proximidades do Teatro Municipal. Tais intervenções ficam mais claras a partir da gestão de Duprat na Prefeitura, onde, segundo Sávio (2010), os planos urbanísticos de Bouvard previam intervenções pontuais na cidade já embutindo o automóvel como participante dessa São Paulo em construção.

A questão do tráfego, do calçamento e da pavimentação ganharia ainda mais força na gestão de Washington Luís, futuro presidente da República. Os recursos se concentraram em um grande esforço de adaptação da estrutura da cidade para o uso do automóvel, uma urbe pavimentada, de ares modernos e higiênicos para a livre circulação do homem paulistano. Tratava-se, portanto, de uma questão política por detrás da técnica: do pó e lama ao asfalto, o progresso passava pela renovação das ruas de São Paulo.

“Essas disputas envolvendo o calçamento mostram que a presença do automóvel cada vez mais marcaria o cotidiano da cidade de São Paulo. Mesmo se tratando de um bem de consumo ao qual apenas uma ínfima parcela da população tinha acesso, esse artefato técnico acabaria por mobilizar as atenções dos poderes públicos e das camadas mais organizadas da sociedade, isso sem falar, é claro, de largas fatias do orçamento, com o único objeto de tornar a sua circulação possível. ” (SÁVIO, 2010, p.212)

Tabela 5 – Registro de matrículas de veículos da Prefeitura Municipal

Ano	Automóveis particulares	Automóveis de aluguel	Automóveis de luxo	Automóveis de carga
1916	778	525	-	125
1917	923	559	-	138
1918	1.234	586	-	157
1919	1.253	744	-	168
1920	2.554	857	-	-
1921	2.380	1.250	-	159
1922	2.743	917	190	488
1923	3.763	1.131	197	1.682
1924	5.355	1.567	197	1.325
1925	7.396	2.275	313	2.986

Fonte: Stiel (1978), p.17

Com o automóvel, um ideário de liberdade, para além dos trilhos da Light e pautado nos ideais liberais mobilizados pela elite paulistana, ganhou uma força simbólica representativa desse novo discurso. Entretanto, é importante ressaltar que a manifestação dessa independência e autonomia se dava de forma desastrosa e com um custo altíssimo: o custo de vidas humanas, sobretudo de pedestres e da parcela mais pobre da população. Um preço que, segundo Sávio (2010), era duramente pago por crianças, idosos e operários e refletia a falta de fiscalização ou a conivência das autoridades públicas com os infratores.

Com essa preocupação, uma interessante passagem de Sevcenko (1992)⁶² é a sua discussão acerca do “advento da era das máquinas”, sobretudo do automóvel em “Do águia de haia ao águia dos ares”. Através dessa dinamização tecnológica, observou-se uma mudança na crônica da cidade, nos relatos e no viver em São Paulo, onde um certo ar “colonial” era progressivamente substituído por um processo de metropolização. A consciência paulistana vinha sendo moldada com a chegada de um novo mundo, de um referencial de velocidade, dos novos ritmos e da vertigem.

“A experiência social da metropolização se funda na supremacia da tecnologia moderna, mas seu efeito de aceleração de fluxos traz consigo o contraponto paradoxal da desmobilização de formas de consciência herdadas de um mundo milenarmente sedentário. No novo mundo da velocidade, da vertigem e da máquina, os latejamentos dos corpos, os reflexos dos nervos e músculos, são mais compatíveis com os novos ritmos de ação, que demandam por isso reajustes mais restritos dos entraves relutantes da razão. ” (SEVCENKO, 1992, p.73)

Um novo pensar que demandava de estruturas para dinamizar esse culto pela velocidade, da emergente necessidade de mobilidade e de uma mudança na forma das pessoas encararem as distâncias. E com esse ponto de inflexão, sobretudo para as classes mais ricas e a mentalidade rodoviarista disseminada em São Paulo, o conflito pelos espaços da cidade se torna cada vez mais evidente: de um lado, o automóvel, símbolo da ostentação; de outro, um transporte baseado nos trens, bondes, carroças, charretes, cavalos e mulas, as modalidades mais difundidas.

Do estado deplorável da maior parte das ruas suburbanas e estradas para o boom da década de 20 do automóvel e a sua prevalência nos espaços de circulação da área central, poucos anos se passaram e demonstraram quem “venceu” essa disputa. O automóvel e a mentalidade transportada por ele acentuaram uma mística de poder e toda uma estrutura moldada a partir de

⁶² SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

seu domínio, um subjulgar violento dos usuários das alternativas públicas e, sobretudo, dos pedestres. Sevcenko (1992) tece algumas considerações mobilizando uma coletânea de recortes de jornal da época:

“Em qualquer circunstância, em qualquer lugar, o tempo todo, o imperativo era a máxima aceleração e o uso incessante da buzina. Os atropelamentos são diários e múltiplos, especialmente envolvendo anciãos e crianças. Como o crescimento da cidade era um fenômeno recente, os carros eram um fato novo, o grosso da população não tinha qualquer representação na Câmara Municipal ou outros órgãos políticos e os motoristas ou eram ou estavam a serviço dos ricos e poderosos, não havia qualquer regulamentação do trânsito e os atropelamentos, mesmo com mortes, ficavam impunes, exceto por uma pequena multa. O que aumentava ainda mais o prestígio dos automóveis e a ousadia sem limites dos motoristas, mantendo a população pedestre acuada sob um clima de terror.” (SEVCENKO, 1992, p.74)

A opinião pública, entretanto, quando foi muito sensibilizada forçou as autoridades municipais a tomarem providências. Em um episódio relatado por Sávio (2010), a morte de duas meninas por um caminhão desgovernado dirigido por um motorista sem habilitação para o veículo foi uma das gotas d’água que causaram comoção da sociedade paulistana da época. Com o seu emprego correndo risco, o responsável pelo trânsito na cidade, Rudge Ramos, delegado da 3ª Delegacia, exigiu de seus comandados um maior rigor na fiscalização e uma melhor estratégia de contenção dos acidentes. Durante um certo período, uma queda substantiva nas ocorrências salvou o emprego de Ramos e evidenciou que a falta de fiscalização era um dos principais agravantes para um trânsito mortífero.

Nesse sentido, os pedestres tinham que conviver com a “barbárie civilizada”, expressão criada para contrapor os ditames “civilizatórios” promovidos pela elite paulistana acerca do automóvel e a falta de controle das imprudências cometidas sob a sua utilização. Tentou-se criar mecanismos de controle da velocidade e até mesmo uma iniciativa por parte da população para evocar os seus direitos em meio ao cenário de violência sobre rodas, porém, não obtiveram sucesso ao tentar se equipar com o poderio político daqueles que financiavam o ideário automobilístico paulistano.

Os anos 20 foram marcados pelo colapso das ruas paulistanas em função dos problemas relacionados ao tráfego, sobretudo nas ruas mais centrais da cidade. Buscou-se fiscalizar e dinamizar os fluxos de tráfego através de uma tropa especial da Inspetoria de Veículos e da utilização de semáforos em um esforço “inútil” frente à crescente frota de veículos. É importante ressaltar que com essa iniciativa concentrada, outras áreas da cidade foram relegadas

mesmo quando sofriam com péssimo estado de calçamento promovido pelas constantes obras da Light.

Assim, Sávio (2010) aponta que a catastrófica administração Pires do Rio abriria espaço para o Plano de Avenidas e para o automóvel com a abertura de algumas importantes “artérias” para o tráfego. Isso evidencia a ausência de compromisso com o transporte público e agravaria a crise do sistema de transportes por bondes, onde a Light cogitou abandonar as suas operações já no fim da década de 20. Uma solução encontrada seria o auto-ônibus que buscava solucionar a questão do transporte coletivo além de combinar com o ideário de transporte à motor sob rodas dos automóveis. Entretanto, em uma esquizofrenia administrativa, a Prefeitura impôs uma série de regulações que restringiram o acesso da maioria da população a esse serviço, atribuindo o seu funcionamento somente àqueles que já tinha condições e podiam fugir dos bondes lotados e da decadência dos elétricos na cidade.

A tentativa da Light através de um serviço semelhante às primeiras empresas de auto-ônibus e da renovação da frota de bondes não seria suficiente para impedir o discurso em prol do automóvel. Uma espécie de mito ao redor desse veículo foi se criado e pautaria um modelo de se pensar a cidade, o Estado e até mesmo o próprio país, que ganharia traços rodoviaristas e determinaria o futuro da circulação nacional. O automóvel se transformou em um símbolo de ascensão social e carregava um discurso de liberdade das elites locais que, de diversas maneiras, tentaria viabilizar o seu uso nos anos seguintes.

Em 1926, a Light convidou um especialista para estudar problemas referentes ao congestionamento no centro da cidade, o aumento populacional e a falta de carros para atender essa crescente demanda. A empresa canadense consolida um projeto que seria avaliado por um especialista contratado pela Prefeitura, conhecedor dos problemas das grandes cidades modernas, em uma tentativa de reformar as suas relações contratuais com as autoridades públicas paulistanas.

Stiel (1978) faz um breve esforço de síntese para demonstrar os grandes melhoramentos propostos pela Light nesse projeto do final da década de 20. Dentre esses itens interessantes, destacam-se:

- Colocar em tráfego 600 bondes fechados, no lugar dos 478 em circulação e que assumiam diversos modelos. Tratava-se de uma preocupação com a segurança dos passageiros para diminuir o número de acidentes;

- Construir novos depósitos de bondes para acomodar esse novo material rodante, além da reforma e ampliação dos depósitos já existentes;
- Aquisição imediata de 50 ônibus ou quantos forem necessários, bem como a construção de garagens para os mesmos;
- Aumentar a rede atual em mais de 65 km de linhas e alterar ou reconstruir alguns trechos;
- Com auxílio da Prefeitura, remover os bondes de superfície do Largo do Tesouro, Rua Direita, Ladeira do Carmo e outros pontos como o Viaduto do Chá, por exemplo. Nesse sentido, os canadenses tinham um projeto de manter os bondes em um trajeto que atravessava a colina, em subterrâneo, cerca de 5 ou 6 metros abaixo do nível das ruas;
- Eliminação de linhas de pequena importância no plano geral de viação paulistano;
- Supressão do tráfego nos dois sentidos em todas as ruas onde for impossível alargar os tabuleiros para comportar 4 filas de carros;
- Revisão dos itinerários e horários;
- Generalizar a venda de passes pelos condutores dos bondes e o pagamento das passagens direto ao mesmo funcionário;
- Estabelecer o tráfego dos ônibus em coordenação com os bondes e não em sua concorrência;

O projeto de trânsito rápido da Light se embasava na construção de um túnel em “U” na parte central da cidade ligando diversos pontos de interesse na região. De uma linha central, partiriam outros dois trajetos, uma em direção ao Vale do Rio Pinheiros e outra com destino ao Ipiranga, Mooca e o lado sul da Central do Brasil. Livres de impedimento no caminho, os bondes poderiam atingir 60 quilômetros por hora e com pontos de parada adequados, uma velocidade média de 24 km/h. O custo previsto para essa operação - fora as linhas de trilhos e a distribuição elétrica que a empresa deveria oferecer - atingia as seguintes cifras: Centro-terminal – 42.500:000\$000; Linha tronco-oeste – 25.500:000\$000; Linha tronco-leste – 30.600:000\$000; Largo do Tesouro – 1.275:000\$000 em um total que girava em torno de exorbitantes 99.875:000\$000.

O centro-terminal se refere a um ponto indicado sob a Praça da Sé, a linha tronco-oeste seguiria a Avenida Anhangabaú (ainda em construção) e a linha tronco-leste passaria sob o Rio Tamandateí para atender os bairros a leste do centro paulistano. Um projeto rumo à Norte também era proposto para substituir o Tramway da Cantareira, mas isso envolveria o poder estadual para resolver a questão - jurisdição e investimento intermunicipal. Para bancar tal

orçamento, a companhia propunha cobrar uma passagem de 400 réis em dinheiro (três por 1\$000 e passes escolares a 200 réis). Esse preço seria praticado em uma zona a partir de 6,5 quilômetros da colina central enquanto que uma segunda zona possuiria 3 quilômetros a mais de viagem.

Stiel (1978) aponta que mesmo com os grandes projetos e os estudos caríssimos, a Light não conseguiu convencer a Prefeitura a aceitar as suas propostas. Isso culminaria no desinteresse dos canadenses que abriram mão dos transportes após o término do contrato em 1941. Para suprir essa lacuna que seria deixada pela Light, a Prefeitura criou em caráter transitório a “Comissão de Estudos do Transporte Coletivo do Município de São Paulo” em 1939, subordinada ao Prefeito e constituída por técnicos especializados em serviços públicos.

A empresa canadense foi obrigada a manter os seus serviços até o ano de 1945, com o fim da 2ª Guerra Mundial. Naquela época, o “formigueiro humano” paulistano era constituído por uma dependência do perímetro central, uma circulação de 900 mil habitantes (600 mil de bonde e 300 mil de ônibus) que entravam e saíam do centro em um serviço que não conseguia atender a demanda crescente, que não conseguia se diversificar e onde as necessidades da população pereciam frente às “ruas esclerosadas e o tráfego em agonia” (STIEL, 1978, p.191).

Já no outro lado da história, a ideia de uma cidade rodoviarista foi louvada pela Câmara que montou uma comissão de técnicos para avaliar essas propostas urbanísticas e viárias do momento. Cintra estabeleceu uma colaboração com o então representante da Secretaria Estadual de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o jovem Prestes Maia. Juntos publicaram o resultado de sua parceria, uma espécie de versão preliminar do Plano de Avenidas, no Boletim do Instituto de Engenharia entre os anos de 1924 e 1926.

No ano de 1927, o então prefeito Pires do Rio nomeou Ulhôa Cintra para presidir a Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. Com recursos e a autonomia em relação à Diretoria de Obras, encomendou à Prestes Maia o esforço da elaboração desse plano geral da cidade, que finalmente seria publicado em maio de 1930. Obra clássica da bibliografia urbanística da cidade, trata-se de um marco no modelo de pensar e agir sobre a cidade, além de possuir suas singularidades.

Somekh e Campos (2008) apontam alguns elementos que sustentam a importância do Plano de Avenidas para os rumos da cidade: trata-se de uma realização individual de Prestes Maia. O esforço de análise e atualização do pensamento urbanístico paulistano em relação ao que estava sendo pensado internacionalmente. Também pode ser considerado um documento

oficial, patrocinado por um órgão da Prefeitura para obter apoio dos vereadores e obter a sua influência na hora de aplicar o projeto. Entretanto, a carreira oficial do documento se encerrou com a dissolução da Câmara e deposição de Pires do Rio pela revolução de out. 1930, onde se perdeu a autonomia e os recursos necessários para a continuidade do projeto. Apenas com a escolha de Prestes Maia como prefeito da capital trouxe de volta os holofotes sobre as obras exigidas pelo projeto. A sua nomeação pelo interventor Adhemar de Barros possibilitou a abertura do caminho para a implementação do perímetro e do modelo baseado nessa estrutura, aliando o previsto com o planejado, articulando as obras pensadas em um esquema coerente e integrado para ser aplicado nos próximos anos.

A localização conceitual do Plano de Avenidas carece de cuidados: não se trata de um plano diretor municipal, pois sua abrangência espacial se reduz a cidade de São Paulo, sobretudo de seu perímetro urbano; entretanto, não se trata de um grande plano viário, pois também busca resolver uma série de questões urbanísticas – transportes, remodelação, expansão, ocupação e áreas verdes – em torno de suas propostas. Outra questão que incide sobre esse plano é sua vasta abrangência temporal, não claramente definida e que engloba intervenções imediatas junto com horizontes grandiosos e futuristas para uma cidade de décadas a frente da realidade em que o plano foi consolidado.

“Podemos identificar como pressupostos centrais do plano o princípio do crescimento (horizontal e vertical, destacando a expansão do centro), o papel crucial da circulação (dando-se preferência ao transporte rodoviário e automóvel) e a ideia de uma estrutura urbana, voltada ao crescimento e apoiada no arcabouço viário (expressando-se pelo modelo radial-perimetral aplicado a São Paulo). Tal modelo não era arbitrariamente imposto, mas derivado de uma análise da conformação urbana herdada pela cidade.”
(SOMEKH E CAMPOS, 2008, p.62)

A preocupação de Prestes Maia não era de minimizar a explosão demográfica paulistana, mas sim de buscar semelhanças com o seu parâmetro europeu e norte-americano de análise. O crescimento urbano em si não era um problema, mas segundo ele, a carência de infraestrutura e a exiguidade da área central. O centro encara três males: a exiguidade de áreas, a dificuldade de acesso e o cruzamento de correntes externas (SOMEKH E CAMPOS, 2008 apud MAIA, 1930, p.34).

Os planos gerais da urbanização, segundo o Plano de Avenidas, envolvem remodelação da cidade existente e extensão. A primeira etapa, sempre estruturada sobre intervenções viárias, toma como instrumento central de implementação a ação direta do poder público,

desapropriando terrenos, abrindo vias, construindo viadutos, alinhando divisas e se preocupando com uma coerência harmônica das ocupações.

No que diz respeito aos loteamentos, a legislação que estabelece as balizas de atuação para o Plano de Avenidas, data da Lei Municipal 2611, de 1923. Uma legislação louvada por Prestes Maia e que tinha como referência os bairros-jardins, que excluía de antemão a ocupação popular, majoritária na cidade e caracterizada por lotes pequenos e estreitos. Também admite o emprego de mecanismos legais para aquisição compulsória de terrenos pelo poder público e posterior revenda, após a sua urbanização - aplicável no caso do Tietê, segundo ele.

Maia prefere defender um caráter de zoneamento que privilegie a construção e sua organização, integrado ao seu esquema viário radial-perimetral. Nesse sentido, encaminha um raciocínio no sentido de legitimar o perímetro (não necessariamente uma descentralização), na medida em que afirma a irradiação a partir da centralidade básica do anel central dentro do seu esquema proposto para São Paulo.

“[...] o texto fecha o círculo aberto no início do plano, em que é priorizado o conceito do Perímetro de Irradiação – nas palavras do próprio autor, “pedra angular” da estrutura urbana proposta para São Paulo. Sua concretização, no início da década de 1940, afirmaria o modelo radial-perimetral, impulsionaria a expansão do centro e selaria definitivamente o papel do Plano de Avenidas como documento essencial na orientação das transformações urbanas. ” (SOMEKH E CAMPOS, 2008, p.68)

O histórico de implementação do Plano começa na administração do próprio Maia (1938-1945), onde se priorizou as grandes obras viárias que compunham a “pedra angular” do projeto. Com a cidade transformada em um grande canteiro de obras, ainda restava para completar o arcabouço viário do plano: algumas radiais principais e secundárias; a finalização do “sistema Y” e do segundo círculo perimetral; a criação de um terceiro circuito perimetral (marginais, Av. dos Bandeirantes, Av. Tatuapé); transferência das linhas ferroviárias para a margem direita do Tietê (nunca realizada) e um sistema de transportes apoiado no ônibus.

Com essas intervenções, abriu-se caminho para um novo patamar de verticalização, com um maior adensamento e ocupação vertical em anéis sucessivos em torno do centro – o mar de prédios do “centro expandido” - e uma expansão ilimitada dos loteamentos populares acessados por ônibus, estabelecendo o padrão periférico de assentamento popular.

“Também deixava-se para trás a cidade dos trilhos, estruturada sobre linhas radiais de bondes elétricos, que teria sido consagrada por meio do pré-metrô proposto pela Light entre 1925 e 1926. Para amparar tecnicamente a passagem de um sistema de transportes sobre trilhos para um sobre pneus, Prestes Maia criou a Comissão de Estudos de Transporte Coletivo, cujos trabalhos

embasariam a montagem de um esquema municipalizado de ônibus urbanos, gerido por uma empresa estatal, a CMTc. ” (SOMEKH E CAMPOS, 2008, p.70)

O plano perderia força com a saída de Prestes Maia da Prefeitura em 1945, onde sofreria adaptações circunstanciais que o distanciavam cada vez mais da integridade inicial do projeto apresentado em 1930. A população se tornou passageira nessa situação toda em uma cidade de ritmo intenso e sem consequência.

“O Plano de Avenidas do ilustre prefeito senhor Prestes Maia, posto que alivie o centro de grande peso do tráfego, parece que não resolverá definitivamente o problema de congestionamento, que já é um grave problema para São Paulo. [...]

Os automóveis são em parte responsáveis pela angústia de espaço das nossas ruas. Estimativas criteriosas ensinam que um automóvel parado ocupa o lugar de dez homens; em marcha lenta, o de vinte; e em marcha de trinta quilômetros por hora; o lugar de trinta ou quarenta pessoas. [...]

As grandes avenidas de tráfego rápido necessitam de cruzamento livres. Sem isso, não poderão realizar a sua finalidade, que é facilitar a circulação. Ao contrário, darão resultado contraproducente, porque os veículos convergem para essas grandes vias e ficam bloqueados nos cruzamentos. ” (BARROS, 1945 apud PASSOS e EMÍDIO, 2009, p.161).

Stiel (1978) faz um panorama do legado do Plano de Avenidas e aponta um certo arrependimento por parte da escolha dos administradores de São Paulo na escolha do automóvel e na “morte” do bonde, ainda que este somente tenha se rendido em 1968:

“Aqueles orgulhosos veículos que assustavam os pedestres no início do século perderam toda a sua imponência, sendo motivo somente de pena e às vezes de rancor por parte do povo. Mas é a lei da vida.... Agora está o metrô tomando a responsabilidade de transportar o povo.

O final dos bondes em São Paulo talvez foi mais festejado que o início desse mesmo sistema de transporte coletivo, 96 anos antes, quando os primeiros bondinhos a burro começaram a trafegar vagarosamente na Rua do Carmo.

A linha de Santo Amaro foi extinta no dia 27 de março de 1968, e seria a última a desaparecer, já que não havia possibilidade de mantê-la. O progresso leva de roldão tudo aquilo que tenta segurar seus passos largos. Em uma cidade como São Paulo, já que não havia lugar para um veículo bitolado, ou se acompanhava o progresso ou se rendia: e o bonde rendeu-se....” (STIEL, 1978, p. 199-200)

Capítulo 4

*Cartografando um retrato:
metodologias e seus olhares sobre a cidade*

Capítulo 4

Cartografando um retrato: metodologias e seus olhares sobre a cidade

Depois de traçar um quadro da cidade e da compreensão do mobilizar ao longo de décadas da São Paulo de outrora, como construir um retrato próprio, uma forma de constituir novas representações daquela cidade? Preocupado em analisar a cartografia disponível daquele período e em analisar as potencialidades da cartografia digital, esse capítulo possui uma faceta metodológica. As cartografias possíveis e seus novos olhares derivam de caminhos que procuram dar um maior significado às capacidades das geotecnologias e construir uma própria discussão sobre os meios que construímos nosso olhar sobre o mapa.

Mobilizar o conhecimento dos fenômenos geográficos, seus aspectos e suas relações, sobretudo por meio da cartografia, é algo essencial para qualquer geógrafo. Ter o domínio sobre a descrição, seleção e representação dos elementos desse espaço requer prática e a preocupação constante de produzir resultados cada vez mais significativos, seja do ponto de vista da apreensão visual ou no âmbito de construção de interpretações da realidade. Serradj (2014)⁶³ apresenta o mapa enquanto um produto evolutivo desse processo de refinamento das informações geográficas.

Trabalhar com os fenômenos exige uma base de dados localizados para analisar estruturas e mudanças na base espacial, assim para dotar o espaço de conteúdo. Partindo dessa exploração inicial, a cartografia modela e transforma estados e posições, constrói representações cada vez mais alinhadas ao multimídia, ao digital e procura interagir com o sujeito em um saber ativo e em constante reformulação, reconhecendo limites e explorando novas possibilidades. Nesse cenário de possibilidades crescentes, o trabalho procurou explorar as potencialidades dos mapas históricos e dos recursos digitais em duas direções.

O primeiro campo de ação girou em torno de uma metodologia de tratamento e mobilização de mapas históricos presente em Duttenkefer (2016)⁶⁴. O segundo direcionamento

⁶³ SERRADJ, Aziz. Cartografia, informação geográfica e novas tecnologias. Revista do Departamento de Geografia, São Paulo, p. 455-481 set. 2014. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/85565/88354>>.

⁶⁴ DUTENKEFER, Eduardo. Metodologia para um saber e um fazer geo-histórico: análise de espacialidades pretéritas utilizando instrumentos computacionais. In: Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, São Paulo, n. 65, p. 57-71, dec. 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/125159/122236>>.

procurou abordar as transformações cartográficas em um olhar sobre novas métricas, analisando Cauvin (1995)⁶⁵ como referência principal para isso.

4.1. As representações analisadas e o georreferenciamento relativo

A seleção de representações da São Paulo da época passou por um processo de verificação da pertinência e do recorte daqueles documentos e de um aspecto prático fundamental: sua digitalização. Tal disponibilidade possibilitou uma mobilização desse conjunto documental em um movimento de relação e comparação, de articulação das diferentes escalas e olhares daquela cidade e sua evolução. Evidencia-se o papel do mapa enquanto um parâmetro de investigação dessa realidade pretérita:

“O mapa como produto de uma representação de nosso passado social oferece, ao olhar geográfico, representações de espacialidades pretéritas que propiciam aos pesquisadores um saber e um fazer geo-histórico, isto é, compor uma explicação de eventos e estabelecer uma cronologia de processos históricos a partir da localização e da análise de fenômenos espaciais que os mapas podem revelar.” (DUTENKEFER, 2016, p.58)

Para esse trabalho de mobilização, as seguintes representações foram selecionadas conforme as preocupações apontadas acima:

- “Mappa da Capital da Pca. de São Paulo”, de Fernando Albuquerque e Jules Martin (1877);⁶⁶
- “Planta da Cidade de São Paulo”, de Henry P. Joyner (Cia. Cantareira de Águas e Esgotos) (1881);⁶⁷
- “Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus Arrabaldes”, de Jules Martin (1890);⁶⁸
- “Planta Geral da Cidade de São Paulo”, de Gomes Cardim (1897);⁶⁹

⁶⁵ CAUVIN, Colette. Transformações cartográficas espaciais e anamorfozes. In: DIAS, Maria Helena (Coord.) Os mapas em Portugal: da tradição aos novos rumos da cartografia. Lisboa: Cosmos, 1995. p.267-310.

⁶⁶ Disponível no Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1877.htm>>.

⁶⁷ Disponível no Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1881.htm>>.

⁶⁸ Disponível no Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1890.htm>>.

⁶⁹ Disponível no Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm>>.

- “Planta Geral da Cidade de São Paulo”, de Alexandre Mariano Cococi e Luís Fructoso e Costa (1905);⁷⁰
- “Planta Geral da Cidade de São Paulo”, da Comissão Geographica e Geologica (1914);⁷¹
- “Mappa Topographico do Municipio de São Paulo”, da Societá Anonima de Rilevamenti Aerofotogrammetrici - SARA BRASIL S/A (1930);⁷²

Para utilizar tal conjunto nos Sistemas de Informação Geográfica (SIGs), elas precisariam passar por um processo de georreferenciamento, ou seja, transpor a base analógica do material – uma imagem digitalizada – para um referencial de coordenadas geográficas – latitude, longitude, projeção, etc. Entretanto, apesar de tal processo ser corriqueiro na análise de referenciais históricos, esse trabalho assume a preocupação presente em Dutenkefer (2016) em optar por um georreferenciamento relativo⁷³, ou seja, estabelecendo relações entre feições, lugares e lógicas do(s) mapa(s) antigo(s). Dessa forma, ao invés de ficar mensurando a precisão do documento e avaliar possíveis distorções, admite-se o mapa enquanto um processo de construção textual de um determinado contexto e a preocupação em mobilizar os seus conteúdos por uma base “absoluta”, mas levando em consideração as capacidades de relação e a compatibilização dos diferentes documentos.

Nesse sentido, para um trabalho que não avalie qual mapa seria mais “real” e “verdadeiro”, definições que rejeitamos de saída no início desse trabalho, o software *MapAnalyst*⁷⁴ foi a interface utilizada para estabelecer essa comparação entre a base “atual” e o mapa do passado. A lógica do programa é bem simples e seu funcionamento se estabelece a partir da comparação de um documento sem o referencial das coordenadas geográficas (aquilo

⁷⁰Disponível no Histórico Demográfico do Município de São Paulo. Disponível em: <http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1900.php>.

⁷¹ Disponível a partir de COMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA. Planta Geral da Cidade de São Paulo. Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940. São Paulo: Arquivo do Estado, EMPLASA, Imprensa Oficial, 2001, volume 3. 76 x 62,64 cm. Escala: 1:20.000.

⁷² Disponível no Laboratório de Cartografia e Geoprocessamento Prof. André Libault. Departamento de Geografia da FFLCH-USP. Base cartográfica georreferenciada [UTM - SAD69, Fuso 23S] em formato digital matricial (*raster*) gentilmente cedida pela Procuradoria do Patrimônio Imobiliário e Ambiental da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo.

⁷³ Utiliza-se o termo relativo para estabelecer um alinhamento à ideia de um espaço de caráter relacional, onde os objetos se localizam graças a uma relação entre observadores e observados. Dessa forma, procura-se romper com uma visão “absoluta” do espaço onde os objetos estariam em um plano espacial que independe de suas relações, algo cristalizado nas representações que priorizam o espaço euclidiano e sua regularidade.

⁷⁴ Aplicativo disponível em: <<http://mapanalyst.org/>>.

que o *MapAnalyst* estabelece enquanto *Old Map*) com uma representação que possui esse referencial (o que a interface apresenta enquanto *New Reference Map*).

O parâmetro de estabelecimento dos pontos de controle (*Linked Points*) entre os dois documentos é a procura por cruzamentos, ruas, logradouros públicos, quadras, enfim, qualquer referência presente nos dois documentos. Para estabelecer os pontos de controle, o referencial foi obtido a partir da base cartográfica georreferenciada do levantamento do SARA BRASIL S/A (1930) nas escalas 1: 1.000 para as representações de 1877, 1881 e 1890 e 1: 5.000 para as representações de 1897, 1905 e 1914⁷⁵.

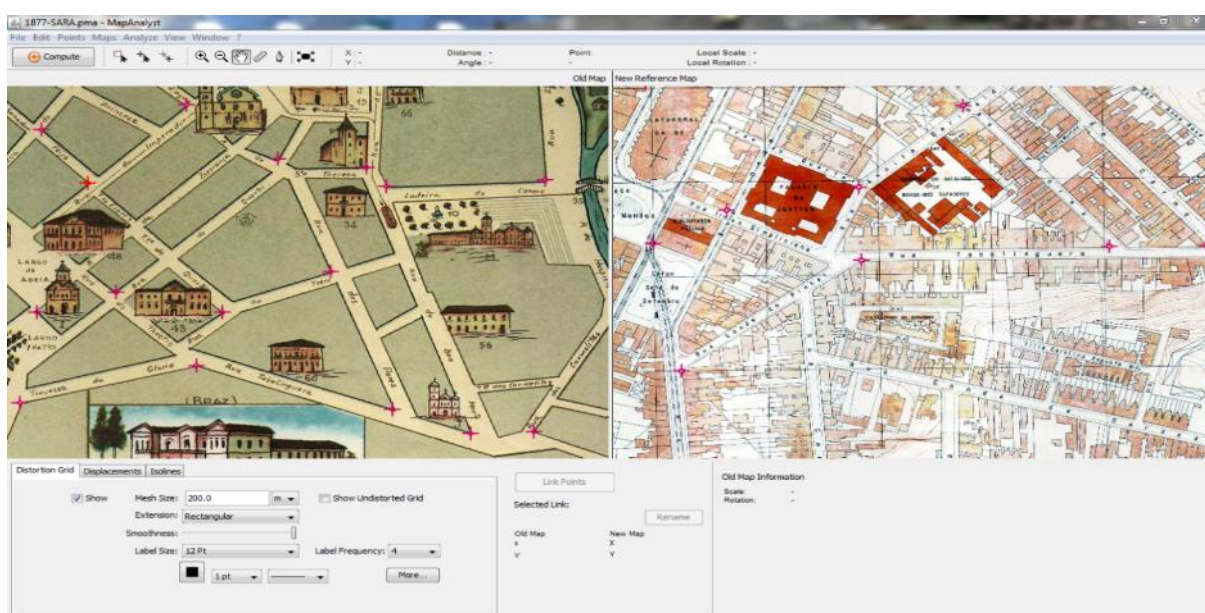


Figura 10 – Comparação por pontos de controle entre o Old Map (mapa de 1877) e o New Reference Map (SARA Brasil 1930)

A distribuição dos pontos de controle procurou abranger todo o documento para evitar áreas sem qualquer referencial e outras partes do mapa com um número excessivo de comparações. A grade de distorção (*Distortion Grid*) presente no programa e os vetores de deslocamento (*Vectors*) indicam se a distribuição está adequada, além de fornecerem bases para o trabalho em ambiente de SIG. Dessa forma, essas duas matrizes são exportadas em formato shp (*shape*) para o SIG e a utilização de sua ferramenta de georreferenciamento, onde o *MapAnalyst* serve, portanto, como uma plataforma para a comparação e estabelecimentos dessas balizas relativas do georreferenciar a ser empreendido.

⁷⁵ Foram utilizados 90 pontos de controle para a representação de 1877; 94 pontos para a de 1881; 52 pontos para a de 1890; 93 pontos para a de 1897; 124 pontos para a de 1905; e 133 pontos para a de 1914; A quantidade de pontos foi determinada de acordo com a escala da representação e com as possibilidades de comparação entre o *Old Map* e o *New Reference Map*.

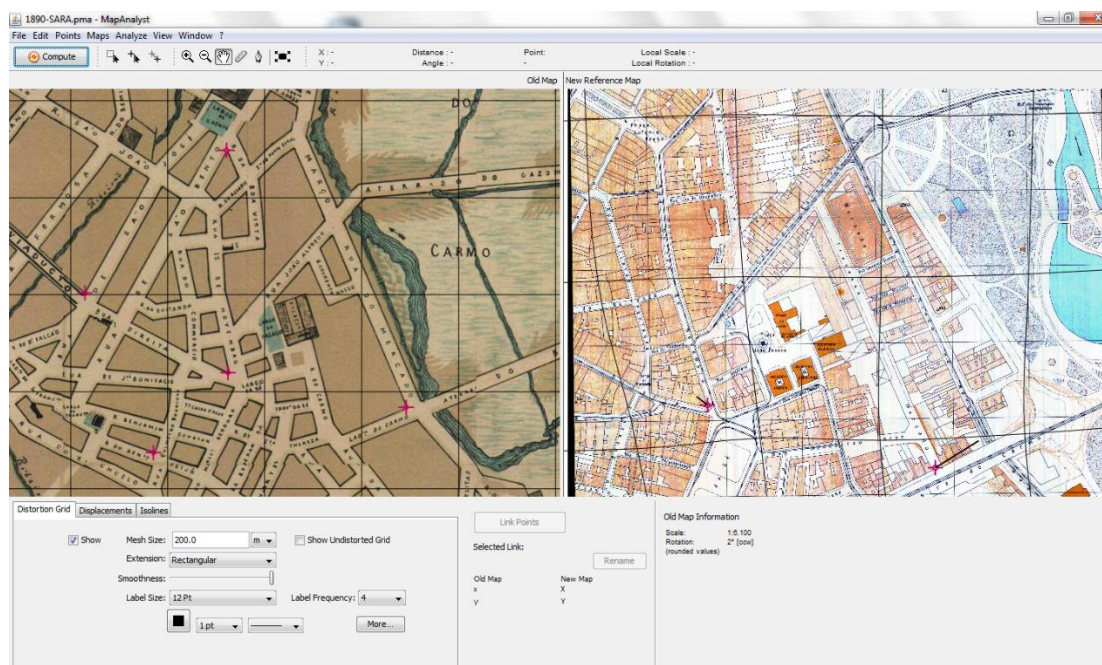


Figura 11 – Comparação dos pontos de controle com a presença do Distortion Grid e dos Vectors - à esquerda, a planta de 1890; à direita, o referencial “atual” SARA Brasil (1930)

O uso do SIG permite relacionar os diferentes documentos, cada qual com a sua escala e seu conteúdo, para o trabalho na consolidação de um banco de dados de cada representação. Estabelece-se um esforço de constante interação entre os diferentes documentos para apreender permanências e discontinuidades, lógicas de transporte e de ocupação da cidade. Para além dessa questão referente à um elemento visual do mapa histórico, o banco de dados permite a inclusão de informações de estudos dessa cidade, compatibilizando diferentes interfaces em uma espécie de “mini-biblioteca digital” da temática a ser abordada.

4.2. Os primeiros traços do retrato: a construção do banco de dados georreferenciado

Na construção do banco de dados georreferenciado, procurou-se selecionar elementos presentes nas representações e informações de outras fontes para a investigação da temática abordada pelo trabalho⁷⁶. Com o intuito de facilitar a sistematização do que deveria ser selecionado, a estratégia utilizada foi a de separação por grupos de análise para uma melhor divisão dos procedimentos - vetorização, alimentação do banco de dados, classificação e construção de categorias analíticas, etc. - e das temáticas - perímetro urbano, perímetro da

⁷⁶ A tese de doutorado de Iara Sakitani Kako “O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930” foi referência na escolha de alguns elementos a serem vetorizados, porém as diferenças metodológicas e de interpretação suscitaram a escolha de outros elementos e a inclusão de novas informações.

representação, distribuição populacional, estrutura e organização dos transportes, etc. - a serem abordadas em cada conjunto de representações.

O primeiro grupo é constituído pelas plantas da cidade de 1877, 1881 e 1890 em um olhar referente às questões de representação do perímetro da cidade e dos transportes. Em relação ao primeiro item, estabeleceu-se uma diferenciação entre uma forma mais consolidada da cidade e as suas possibilidades de expansão, seja através de áreas em consolidação ou por meio de vetores de expansão/ligação. Também se preocupou em estabelecer a representação dos elementos naturais predominantes na paisagem e no cotidiano de uma São Paulo restrita à sua área central atual e marcada pela marcante presença dos rios e várzeas. Já para a vetorização dos transportes, buscaram-se representar os bondes movidos por tração animal, as ferrovias e as respectivas estações com o intuito de analisar seus significados na conformação da cidade, assim como para a consolidação de novas áreas de ocupação.

O segundo grupo composto pelas plantas de 1897, 1905 e 1914 seguiu uma lógica de vetorização que aborda essa expansão do recorte das representações antes restrito à região central da cidade. A prioridade é a estruturação do transporte na época na consolidação da rede de tração animal da Companhia Viação Paulista no final do século XIX, a rede de bondes elétricos da Light do começo do século XX, as ferrovias que passavam pela cidade e os *tramways* que ligavam São Paulo a outros municípios do entorno. Nesse sentido, é importante salientar que o trabalho realizado de vetorização foi pautado tanto pela leitura e interpretação das representações quanto pela sistematização de fontes. Stiel (1978) e Pinto (1979)⁷⁷ possibilitaram a aproximação dos elementos vetorizados com alguns componentes de funcionamento das empresas de bondes que serviram para estabelecer uma série de investigações no que diz respeito aos trajetos, a velocidade dos veículos, o preço das passagens, assim como também serviram como balizamento para a abordagem do exercício comparativo dessas redes de transporte.

O terceiro grupo diz respeito a relação entre o vetorizado até então e os elementos obtidos pela vetorização no SARA Brasil de 1930. A comparação da estrutura e expansão da rede de bondes elétricos da Light durante as primeiras décadas do século XX por meio da delimitação das linhas presentes nos documentos e da complementação de outras fontes –

⁷⁷ PINTO, Alfredo Moreira. A cidade de São Paulo em 1900. São Paulo: Governo do Estado, 1979.

novamente Stiel (1978) - procurou construir um alicerce para a inclusão de novos dados em seus vetores.

Dentro dessa estratégia, foram determinados alguns pontos de controle para servir de parâmetros de origem e destino, tudo compatibilizado com a fonte bibliográfica. Como boa parte das linhas é circular e os pontos de saída e chegada seriam os mesmos, criou-se uma terceira categoria: os pontos-médios. Eles são responsáveis pela divisão do percurso desses bondes circulares em uma aproximação daquilo que seria o ponto mais distante do começo do trajeto, onde o veículo estabelece o fim da sua ida e o começo de sua volta.

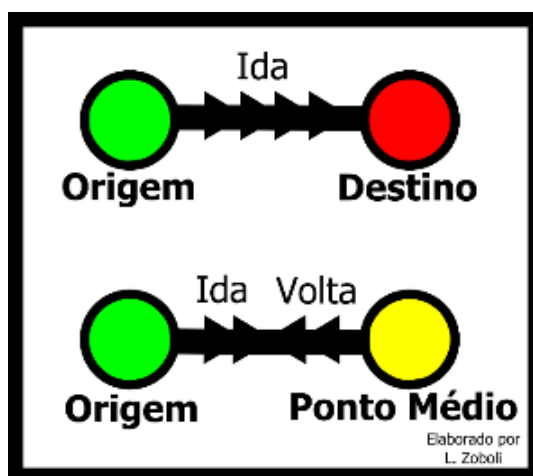


Figura 12 – Lógica da classificação dos pontos de controle seguindo os itinerários presentes em Stiel (1978)

O acréscimo de informações no banco de dados dos *shapes* Bondes1905 e Bondes1930 dialoga com essa construção de um quadro mais detalhado da rede de bondes da cidade. Neste procedimento cada *shape* passou por um processo de divisão de sua vetorização por trechos, onde cada um deles indicaria uma parte dentro da rede de bondes elétricos dos respectivos anos.⁷⁸ A partir dessa divisão, os itinerários das linhas operantes nos anos de 1905 e 1930 foram registrados um a um, procurando traçar os caminhos encontrados na bibliografia com a vetorização da rede, identificando as possíveis compatibilidades.⁷⁹ Cada trecho seria dotado das seguintes informações:

⁷⁸ Cada trecho foi delimitado em função da estruturação da rede de bondes, atribuindo uma separação de acordo com cruzamentos entre os elementos vetorizados. A Rua da Consolação em 1905 foi dividida em dois trechos: um entre a Rua Cel. Xavier de Toledo e a Rua Maria Antônia e outro entre essa e a Av. Paulista. O *shape* de 1905 foi dividido em 174 itens, 1930 em 332 - envolvendo ruas, ladeiras, praças, largos, aterrados e avenidas.

⁷⁹ Os itinerários demonstraram algumas falhas de compatibilidade entre os caminhos apresentados e o número de trechos vetorizados. Dessa forma, alguns trechos ficaram sem a passagem de nenhuma linha, o que pode indicar que poderiam ser caminhos ainda em implantação, em desuso ou referentes à um aspecto operacional do sistema – pontos de manutenção, garagens, etc.

- Logradouro: Rua, Rua (Cruzamentos Rua A x Rua B), Ladeira, Largo, Avenida, Avenida (Cruzamentos Rua A x Rua B), Alameda, Praça, etc.;
- Linhas: indicando o número da linha que passava pela extensão do trecho em uma viagem referente da origem até o destino final⁸⁰;
- Número de Linhas: indicando a soma das diferentes linhas que passavam por cada trecho;

Attributes of Bonds1905

FID	Shape	Id	Logradouro	Linhas	NumLinhas
23	Polyline	0	Alameda Barão de Limeira	13, 17, 31, 33, 35	5
172	Polyline	0	Alameda Barão de Limeira (EdPrado)	13, 17, 35	3
12	Polyline	0	Alameda Barão de Piracicaba (Noth-DugCax)	21, 23, 31, 33	4
116	Polyline	0	Alameda Barão de Piracicaba (RibSilv-Noth)	31, 33	2
95	Polyline	0	Alameda Javary (Cotonificio Crespi)	8	1
11	Polyline	0	Alameda Nothmann	21	1
115	Polyline	0	Alameda Ribeiro da Silva	31, 33	2
99	Polyline	0	Avenida Água Branca	35	1
52	Polyline	0	Avenida Brigadeiro Luís Antônio	3, 3	2
106	Polyline	0	Avenida da Intendência (Bresser-Penha)	2, 6	2
38	Polyline	0	Avenida Hygienopolis	25	1
44	Polyline	0	Avenida Municipal	29	1
46	Polyline	0	Avenida Paulista	3, 3	2
157	Polyline	0	Avenida Rangel Pestana-Intendência	2, 6, 8	3
156	Polyline	0	Avenida Rangel Pestana (25Mar-Brás)	2, 14, 14, 18	4
76	Polyline	0	Avenida Rangel Pestana (Brás-Concórdia)	2, 6, 8, 12, 14, 18	6
158	Polyline	0	Avenida Rangel Pestana (Concórdia-MarMarc)	2, 6, 8, 12, 14	5
0	Polyline	0	Avenida Tiradentes	39	1
121	Polyline	0	Avenida Tiradentes (RibLima-SCaet)	18, 21, 23, 39	4
120	Polyline	0	Estação da Luz-Seminário	21, 23, 39	3
123	Polyline	0	Estação da Luz (BTob-FAbreu)	21, 23	2
9	Polyline	0	Estação/Jardim Público da Luz	9, 11	2
109	Polyline	0	Ladeira do Carmo	2, 14, 14	3
60	Polyline	0	Ladeira São João	9, 11, 13, 21, 21, 23, 23, 35	8
162	Polyline	0	Largo da Sé (MaDeodoro-CapSalomão)	2, 4, 5, 14, 14, 22, 47	7
163	Polyline	0	Largo da Sé (x-11Ago)	22	1
137	Polyline	0	Largo do Arouche	9, 11, 13, 19	4
171	Polyline	0	Largo do Cambucy	4, 22	2

Record: 0 Show: All Selected Records (0 out of 174 Selected) Options

Figura 13 – Recorte da tabela de análise dos trechos de acordo com os logradouros e o número de linhas circulantes



Figura 14 – Quadro-síntese do trabalho realizado em cada grupo de mapas

⁸⁰ Nesse sentido, é importante ressaltar que algumas linhas eram circulares e tinha origem e destino próximos ou até coincidentes. Dessa forma, alguns trechos registram dois ou até três passagens de uma determinada linha durante uma mesma viagem.

4.3. Explorando outras métricas: olhares não-evidentes sobre a cidade

Para além da metodologia de georreferenciamento relativo e do uso do SIG, desvendar algumas nuances da mobilidade na cidade daquela época pode mobilizar recursos que permitem a discussão de métricas que ultrapassam o fundo de mapa euclidiano. Nesse conjunto de alternativas, procuramos interpretar a dinâmica da cidade de São Paulo por meio de representações que possibilitem um olhar sobre distâncias que envolvem o tempo e o custo, por exemplo. Para isso, nos utilizamos das transformações cartográficas espaciais para construir um quadro diferenciado das espacialidades pretéritas em um exercício contínuo de aprimoramento das visualizações.

Cauvin (1995) em sua abordagem acerca das transformações cartográficas espaciais suscita a importância de se pensar a pertinência de olhares que modificam contornos e formas dos fenômenos representados. Dessa forma, é importante manter dois tópicos em mente: o primeiro diz respeito à comunicação do mapa na transmissão de uma mensagem cada vez mais compreensível; já o segundo tópico diz respeito ao papel do mapa enquanto instrumento de análise de espaço, onde as transformações podem dotar os conteúdos do mapa na construção de uma nova visão da temática estudada.

Nesse cenário de comparação das redes de bondes elétricos e tratar dos espaços não-evidentes que dialogam com as diferentes métricas trabalhadas por Lévy (2001), buscou-se constituir um esforço de representação da distância-custo em 1905 e da distância-tempo em 1905 e 1930. Para realizar tal exercício, a sistematização dos dados dos bondes elétricos passou pela leitura de Stiel (1978), onde o autor apresenta os itinerários e algumas informações acerca do custo, velocidade e tempo dos percursos. Esses dados foram utilizados nessa aproximação para se trabalhar com o *IsoDistAngle*⁸¹ e com o *Darcy*⁸², *softwares* que permitem transformações cartográficas ligadas às distâncias e direções de um local de origem para diversos locais de destino⁸³.

A partir das coordenadas obtidas no SIG de alguns pontos de controle – origem, pontos médios e destino dos itinerários -, buscou-se estabelecer o quanto custava ou demorava tais trajetos. Em relação a primeira variável, o ponto central para a análise dessa acessibilidade entre um local de origem para diversos destinos – método também denominado de acessibilidade

⁸¹ Aplicativo escrito em Java e disponível em: <<http://vuidel.org/isodist/>>.

⁸² Aplicativo escrito em Java e disponível em: <<http://spatial-modelling.info/-Spatial-analysis-tools->>.

⁸³ Conhecido como acessibilidade unipolar, onde um ponto central determina o parâmetro de distância-tempo ou distância-custo.

unipolar - foi a esquina entre as ruas da Quitanda e Comércio onde, segundo Stiel (1978), se iniciava a delimitação das seções utilizadas para a cobrança da passagem⁸⁴.

Já no que diz respeito ao tempo, utiliza-se o ponto de origem mais utilizado pelos bondes naquele ano⁸⁵ e o seu cálculo depende de uma aproximação das médias de velocidades também apresentadas por esse autor nos diferentes trajetos que seguiam os itinerários dos bondes. Dessa forma, a análise do artigo de 1902 possibilitou um cálculo de densidade de acordo com o tráfego apreendido em cada trecho. A tabela a seguir sintetiza essa construção:

Tabela 6 – Relação entre densidade e velocidade média das redes de bondes elétricos em 1905 e em 1930

Classes⁸⁶ em nº de linhas	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe	Velocidades atribuídas a cada classe⁸⁷ (em km/h)
Número de linhas (1905)	1-2	3-4	5-8	9-13	15-12-10-8
Número de linhas (1930)	1-3	4-6	7-15	16-30	14-11-8-5

⁸⁴ A cobrança da passagem, a partir do contrato de unificação de 6 jul. 1901, era feita por seções. Partindo desse cruzamento, estabelecia-se as zonas de acordo com círculos concêntricos de 3km de raio. Dessa forma, a primeira zona estava inscrita no primeiro círculo a partir desse ponto central, a segunda se encontrava entre os 3 e 6 km, a terceira entre os 6 e 9 km e assim por diante. Conforme o autor, algumas linhas atuaram sob regime de exceção dessa regra e foram mudando de acordo com regulamentações impostas pela Light ao longo dos anos. Esse sistema perdurou até 1909, ano de unificação das tarifas em 200 réis.

⁸⁵ Em 1905 foi utilizada como ponto central a Praça Antônio Prado. Em 1930, passou a ser utilizado o Largo São Bento.

⁸⁶ As classes seguiram um padrão proposto pelo SIG – Jenks (4 classes), excluindo os trechos que registravam nenhuma passagem dos bondes em sua extensão.

⁸⁷ As zonas de velocidade a lógica adaptada do Artigo 14, do Ato 135, de 26 de agosto de 1902.– para a região contendo as principais ruas da área central (Triângulo e seus caminhos de saída) foi atribuída a velocidade média de 8 km/h; para as regiões contendo uma densidade de rede considerável, marcadas por um número significativo de cruzamentos e de interligações, foram atribuídas uma velocidade média de 10 km/h; para as demais regiões, a velocidade média atribuída foi a de 12 km/h, com exceção das principais ligações com a periferia, marcadas por grandes avenidas sem cruzamentos ou longos caminhos sem intenso fluxo, que assumiam a velocidade média de 15 km/h. Para o ano de 1930, a lógica foi a mesma, adotando velocidades de 14, 11, 8 e 5 km/h respectivamente. Foi construída, portanto, uma relação direta entre densidade e velocidade, onde as variáveis de ambos os anos (1905 e 1930) se comportam em uma mesma lógica de proporção - maior densidade, menor velocidade.

	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	LINHA	Destino	CORIG_X	CORIG_Y	Tempo (min)	Tempo	8	10	12	15
2	-	Ponto Inicial - Tempo (A. Prado)	333220.51	7395152.14	0	0,00				
3	2 - BRÁS	Rua Dr. Clementino	337515.87	7396186.96	24	0,41		1,06	2,30	1,64
4	3 - AVENIDA	Rua da Consolação x Av. Paulista	330303.96	7394051.54	20	0,34	0,67	1,14	1,69	
5	13 - BARRA FUNDA	Rua Lopes de Oliveira x Rua das Palmeiras	330957.52	7396556.60	21	0,36		1,79	1,84	0,36
6	23 - BOM RETIRO (VIA BRIG. TOBIAS)	Rua Capitão Matarazzo x Rua Júlio Conceição	332753.74	7397298.08	14	0,24		0,51	1,21	1,28
7	25 - VILA BUARQUE (MARANHÃO)	Rua Maranhão (contorno Av. Higienópolis)	330661.25	7395581.95	17	0,28	0,67	0,27	0,39	2,09
8	5 - PARAÍSO	Rua Paraíso x Rua Vergueiro	332634.72	7392041.52	14	0,23	0,03		0,3	3,05
9	6 - PENHA	Penha (Praça B. Campos)	342148.95	7397706.04	46	0,76		1,41	1,96	6,83
10	19 - PERDIZES	Largo de Perdizes	330215.22	7396700.97	19	0,31	0,67	0,27	0,39	2,52
11	39 - PONTE GRANDE - VILA MARIANA	Ponte Grande	333716.63	7397918.00	12	0,21	0,03		0,53	2,37
12	39 - PONTE GRANDE - VILA MARIANA	Estação de Bonds (Vila Mariana)	333069.32	7390633.62	22	0,37	0,33		2,26	2,06
13	8- MOOCA (VIA PIRATININGA)	Rua Taquary x Rua Bresser	336830.06	7394489.30	19	0,32		0,6		3,94
14	12 - BRESSER (VIA PIRATININGA)/ 14- BRESSER (VIA MARIA MARCOLINA)	Rua Santa Cruz x Rua Bresser	336254.19	7395176.78	19	0,31		0,59	1,24	2,23
15	12 - BRESSER (VIA PIRATININGA)/ 14- BRESSER (VIA MARIA MARCOLINA)	Rua Bresser x Rua Silva Telles	335361.00	7396585.15	19	0,32		1,07	1,61	1,12
16	22 - CAMBUCI	Largo do Cambuci	334599.94	7393254.35	15	0,24		0,37	1,14	1,66
17	29 - CERQUEIRA CÉSAR	Cemitério do Araçá/Rua Teodoro Sampaio	328950.91	7393913.50	26	0,44	0,67	1,14	1,69	1,52
18	4 - IPIRANGA	Ipiranga (Monumento)	335884.37	7390968.00	28	0,46		0,37	1,14	4,91
19	9 - SANTA CECÍLIA (VIA CONSOLAÇÃO) / 11- SANTA CECÍLIA (VIA LUZ)	Av. Duque de Caxias x Rua da Estação	332685.70	7396358.50	10	0,16	0,03	0,3	1,06	0,62
20	35 - LAPA	Lapa	326182.24	7398209.73	42	0,71		1,79	1,84	5,6
21	47 - VILA CLEMENTINO	Matadouro Municipal	332022.14	7389950.34	31	0,52		0,3	2,49	4,17

Figura 15 – Exemplo da sistematização da velocidade média em 1905 e o tempo dos trajetos entre os pontos-controle e o ponto central (Praça Antônio Prado)

Com as coordenadas geográficas dos pontos de controle e os dados de custo e tempo, a utilização do *IsoDistAngle* nos ofereceu uma operação de comparação de todo o conjunto de pontos para a geração de coordenadas homologas a essa nova métrica utilizada. Dessa forma, para além dos pontos localizados pela distância em quilômetros do centro do sistema de bondes, o *IsoDist* permite a geração de pontos-imagem que se relacionam com essa centralidade por meio desse novo parâmetro de análise, seja ele tempo ou custo.

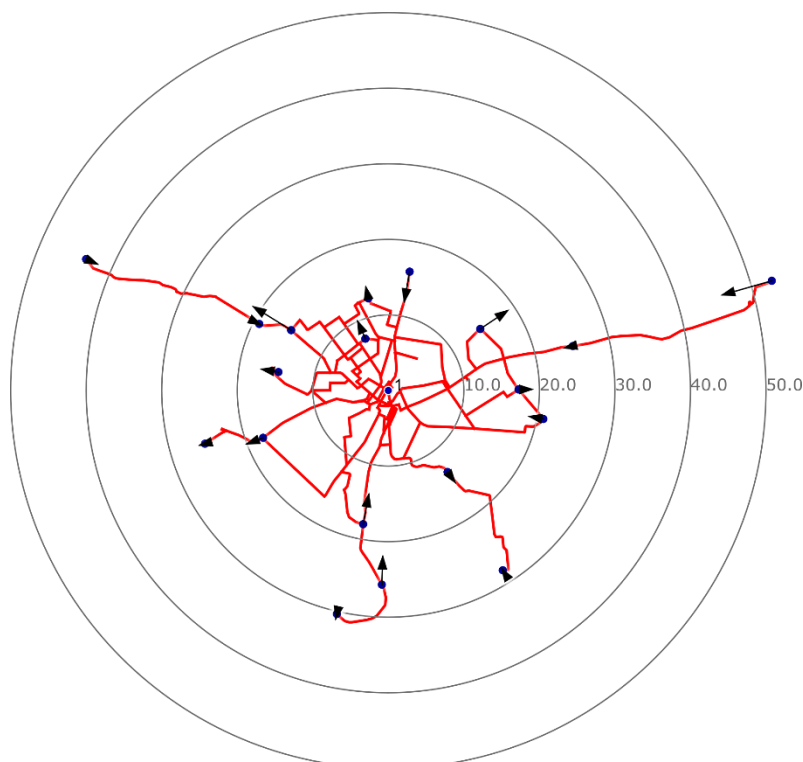


Figura 16 – Exemplo gerado pela análise do IsoDist

Os vetores indicam a nova posição dos pontos de controle quando observados pela nova métrica em um parâmetro apresentado pelos círculos concêntricos (representantes da distância em tempo no caso da imagem acima)

A inserção das coordenadas geográficas com as coordenadas desses novos pontos-tempo ou pontos-custo no *Darcy* permite a visualização das transformações cartográficas de posição, onde se tem como resultado cartográfico essa nova configuração gerada pelos programas. Apreende-se o grid de “deformação/transformação” da representação frente ao fundo euclidiano e os vetores de aproximação ou distanciamento para a compreensão de possíveis lugares com uma maior acessibilidade ou com impedimentos para a realização dos deslocamentos.

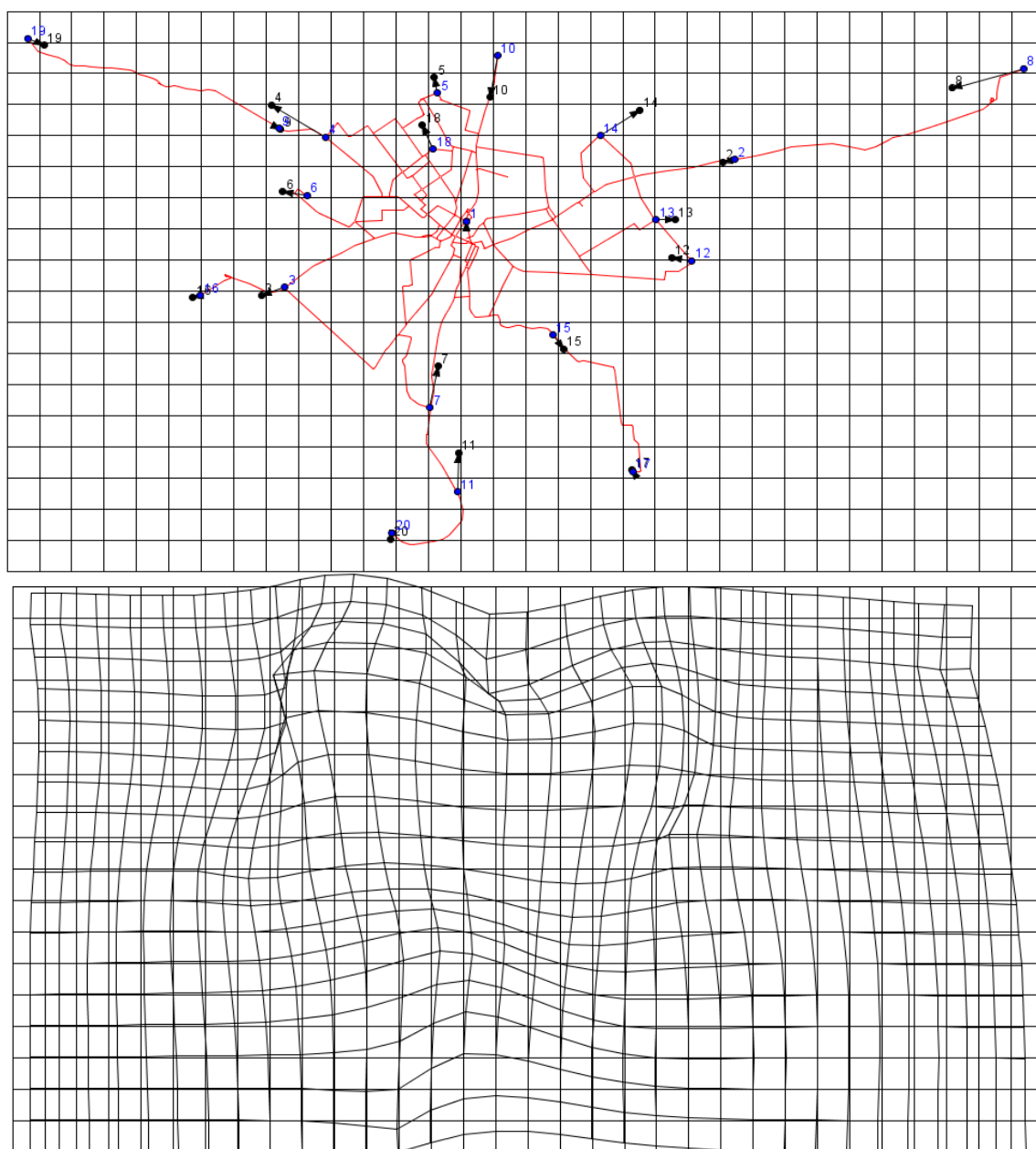


Figura 17 – Exemplo gerado pela análise do Darcy – Elaborado pelo autor

Importando os dados gerados pelo IsoDist, o Darcy calcula a posição dos novos pontos e a sua capacidade de transformação do grid em relação à acessibilidade do ponto central do sistema – a numeração dos pontos segue a lógica das linhas do Excel, portanto, não representa o número da linha de bonde que passava em tal ponto

A detailed historical map of Rio de Janeiro, Brazil, showing the city's layout in the early 20th century. The map is color-coded with orange for built-up areas and light blue for water bodies. Key landmarks and streets are labeled in Portuguese. The map is divided into two main sections by a red banner. The top section shows the area around Largo de São Bento, including the Gymnasio São Bento and the Teatro São Bento. The bottom section shows the area around the Mercado, including the Rua do Theodoro and the Rua da Anchieta. The map is a historical representation of the city's urban structure and mobility.

Capítulo 5

*As representações da mobilidade:
cartografias de uma geo-história*

Capítulo 5

As representações da mobilidade: cartografias de uma geo-história⁸⁸

As primeiras representações dialogam com o primeiro grupo de análise (1877, 1881 e 1890) e procuram demonstrar como a configuração de São Paulo foi sendo apreendida na sua época, além de estabelecer interpretações sobre a evolução urbana paulistana em um exercício de comparação desses retratos.

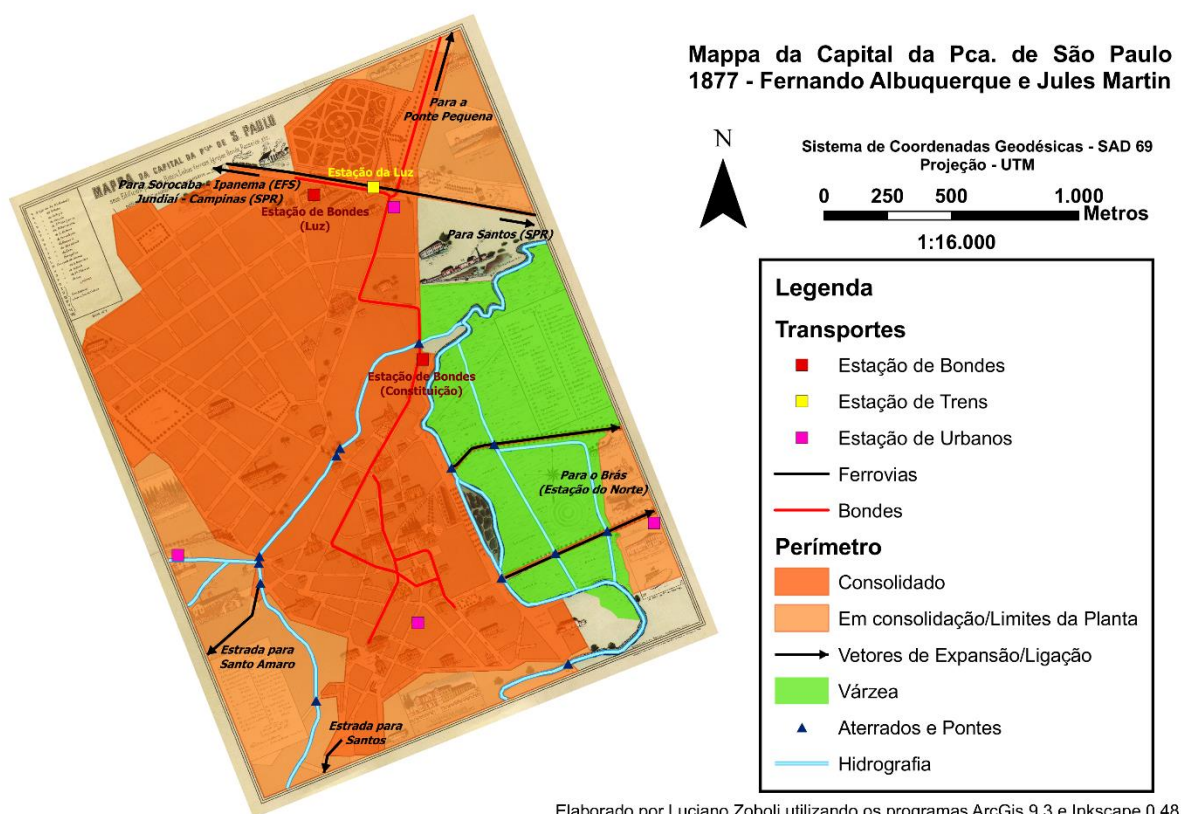


Figura 18 – Interpretação das lógicas espaciais presentes no mapa de 1877

A representação de 1877 apresenta um recorte restrito ao Triângulo histórico e a região de seu entorno em uma cidade consolidada em poucas quadras e com a presença ativa das várzeas e dos rios em sua paisagem. Apreende-se um retrato das direções que culminam na capital paulista na figura das linhas de trem e nas indicações dos antigos caminhos, assim como as novas direções a serem incorporadas ao núcleo original. A intenção dos autores, de acordo

⁸⁸ Alguns dos resultados apresentados nesse capítulo foram publicados na edição nº64 da Revista do Instituto de Estudos Brasileiros. Para saber mais ver: FONSECA, Fernanda Padovesi; DUTENKEFER, Eduardo; ZOBOLI, Luciano; OLIVA, Jaime Tadeu. Cartografia digital geo-histórica: uma avaliação da mobilidade urbana de São Paulo no final do século XIX e início do século XX. In: Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, São Paulo, n.64, p.131-166, ago.2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/119677>>.

com Gouvêa (2010)⁸⁹, era de apresentar uma cidade para quem vinha do interior paulista ou do exterior, destacando as estações e as linhas de bonde, as portas de entrada e de locomoção pelos espaços consolidados – e a serem consolidados – na São Paulo daquela época.

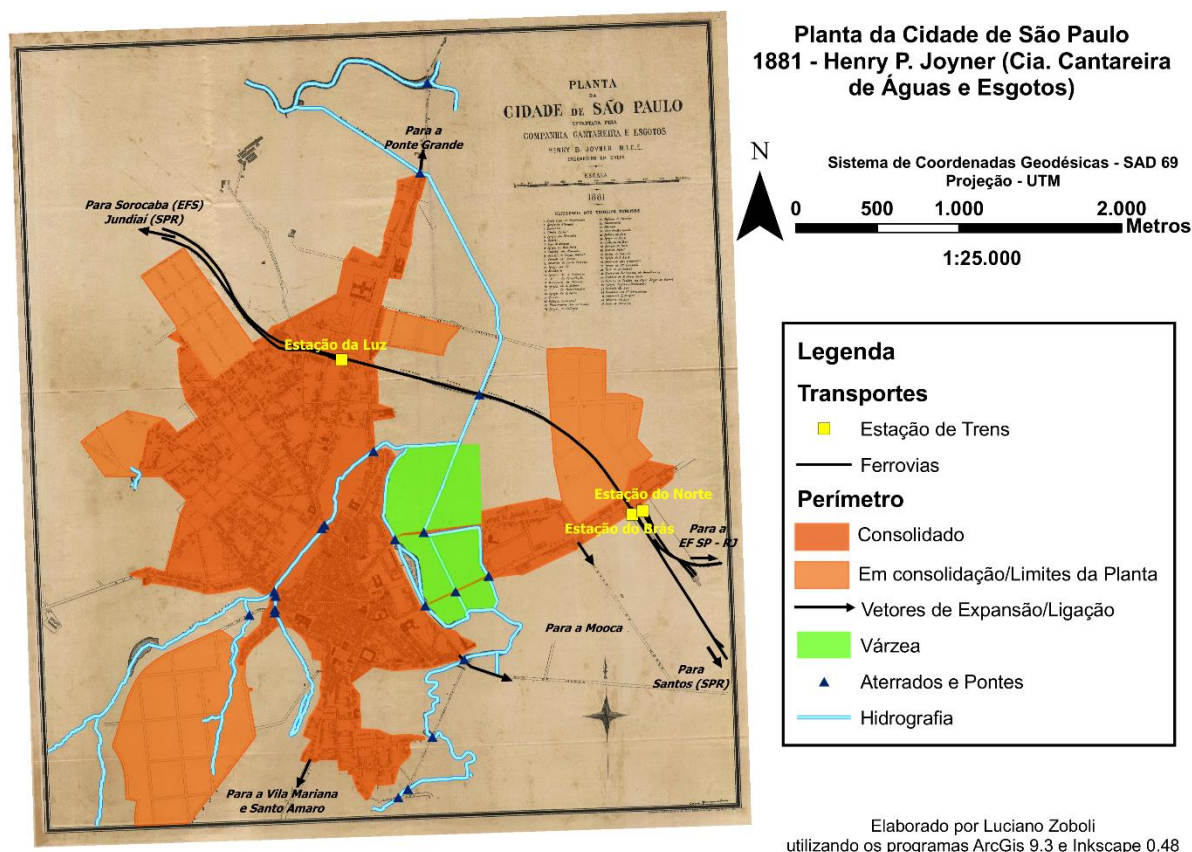


Figura 19 - Interpretação das lógicas espaciais presentes na planta de 1881

A representação de 1881 traz uma cidade com novos loteamentos, se expandindo para além das várzeas e ocupando as proximidades das ferrovias. Ainda se observa que São Paulo convive diretamente com os sinuosos rios delimitando o Triângulo histórico e os bairros que foram se incorporando a urbe paulistana. Outra importante observação é que Gouvêa (2010) aponta que o levantamento foi feito com o intuito cadastral pela Cia. Cantareira do setor de saneamento, mas também foi requisitado pela municipalidade a fim de realizar estudos sobre a cidade, algo que pode indicar o germe de uma preocupação com a racionalização do pensar os rumos paulistanos.

⁸⁹ GOUVÊA, José P. Neves. A produção do espaço de São Paulo através de suas representações cartográficas. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU da Universidade de São Paulo – USP, 2010.

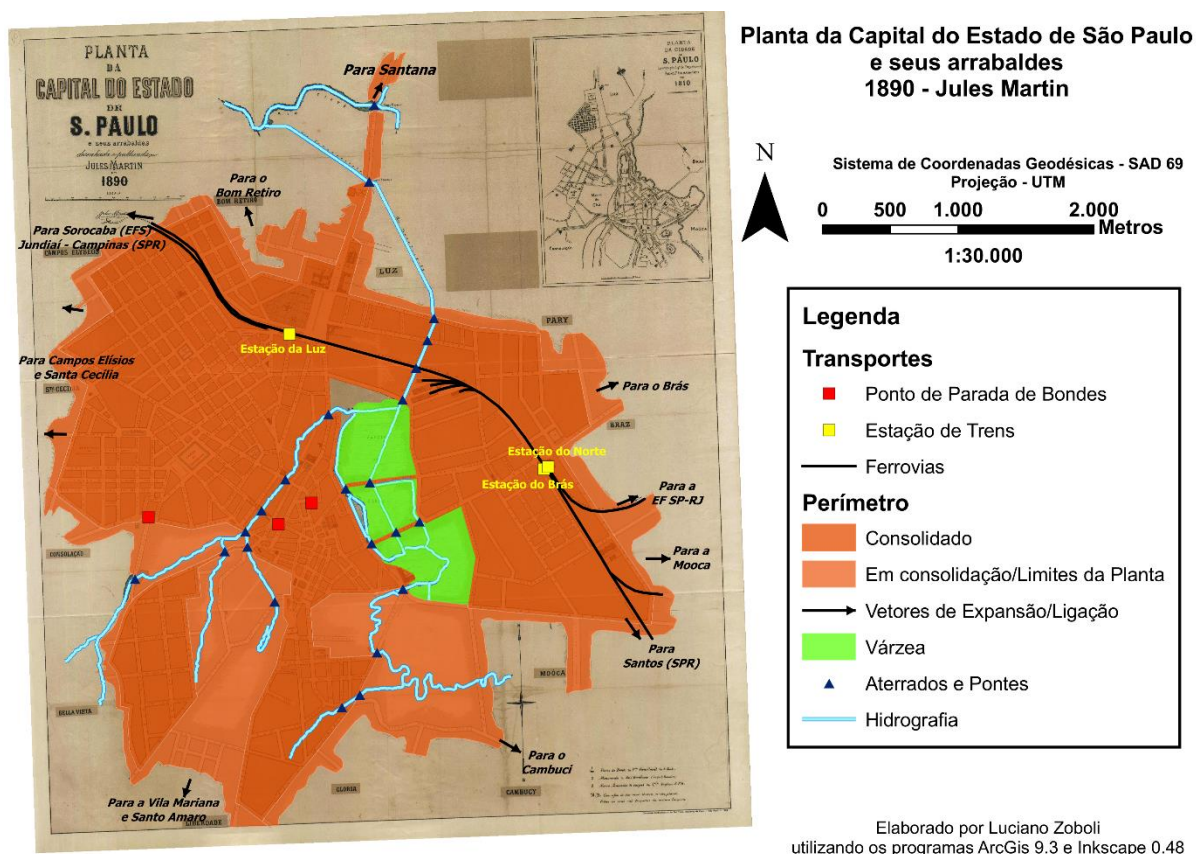


Figura 20 - Interpretação das lógicas espaciais presentes na planta de 1890

O mapa de 1890 salienta essa preocupação com uma certa racionalização da cidade, onde as ruas e quadras são modeladas, dando um aspecto de regularidade e continuidade para uma São Paulo que apresentava alguns “vazios” próximos ao centro e uma descontinuidade entre os diferentes ritmos e interesses. Os caminhos à Oeste indicavam uma ocupação mais ligada ao centro histórico no molde da cidade “oficial”, repleta de melhoramentos e emulando o padrão europeu. Já nas regiões para além da ferrovia, observa-se uma expansão ligada à ocupação das fábricas, caracterizada pela presença dos bairros proletários nos baixos terraços das várzeas.

Essas três representações demonstram que as representações indicam os possíveis caminhos de expansão da cidade, assim como constroem um olhar sobre o futuro com a presença de futuros loteamentos. O próximo mapa se baseia justamente nessa questão da construção de uma cidade. A figura 21 mostra os contornos das áreas representadas nos mapas de 1877, 1881 e 1890 com o acréscimo da área presente na planta geral de Gomes Cardim (1897), pertencente ao segundo grupo de análise.

Essa tentativa de compatibilizar as áreas representadas pelos mapas do final do século XIX procura apresentar como a municipalidade e os cartógrafos daquela época encaravam todo

esse vertiginoso processo de expansão territorial e explosão demográfica que São Paulo vivenciou em um curto período. Trata-se, portanto, da mobilização de uma racionalidade cada vez mais necessária para os rumos da cidade, apresentando novas áreas como os loteamentos em direção à Higienópolis e à Avenida Paulista e outras áreas ligadas às várzeas e às estradas de ferro como a Lapa, Barra Funda e Ipiranga. Áreas que não necessariamente se consolidaram do jeito como são representadas, onde o processo de integração desses loteamentos dispersos assumiu rumos diferentes do cartografado.

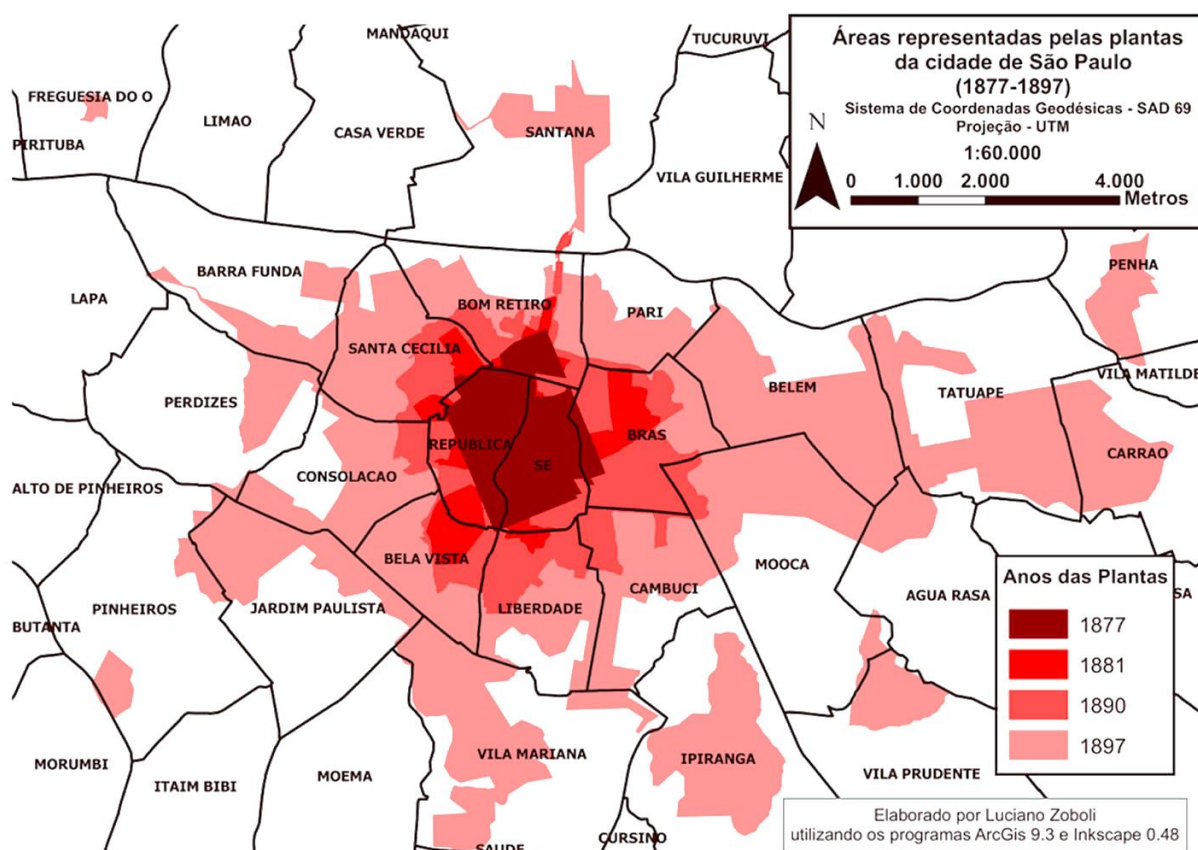


Figura 21 – Áreas representadas pela cartografia da cidade entre 1877 e 1897

Já as próximas representações, referentes ao segundo grupo de análise, apresentam um enfoque acerca da rede de transportes e a sua evolução. A primeira representação utiliza-se da mesma planta de 1897 em um exercício de compatibilidade e interpretação das informações de fonte bibliográfica – nesse caso, Pinto (1979) e a sua exposição dos logradouros da cidade de 1900, sobretudo aqueles em que havia a passagem de bondes da Cia. Viação Paulista. Trata-se de uma lógica de representação da extensão das linhas, assim como da dinâmica de funcionamento da companhia e a sua forma de operar sobre a cidade por meio de seções. Também é importante apontar que outras modalidades de transporte são representadas:

tramways da Cantareira, Santo Amaro e Ipiranga e as ferrovias, além das estações referentes à cada operação.

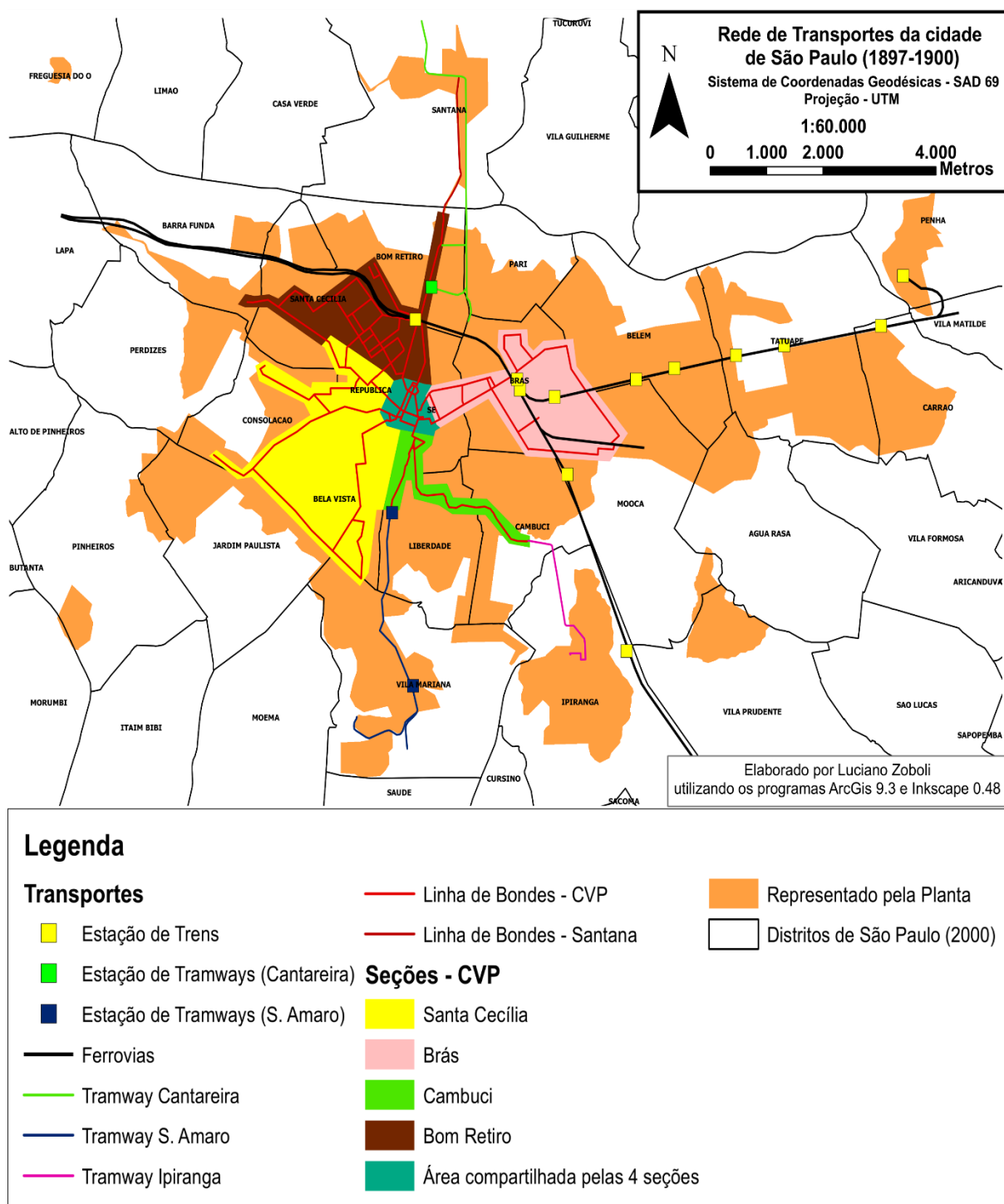


Figura 22 – Rede de transportes da cidade de São Paulo (1897 – 1900)

Apreende-se uma rede restrita às áreas centrais da cidade, onde os agentes mais expressivos do deslocamento nas extremidades do perímetro são os tramways e as ferrovias. Entretanto, é importante salientar como fica evidente o contraste entre as seções de Santa Cecília e Bom Retiro, localizadas na direção Oeste, e a seção do Brás, por exemplo. Pode nos

dizer um pouco sobre como a cidade incorporava esse ideário de modernidade trazido pela técnica, assim como nos mostrar que esse processo se deu de uma forma excludente, marginalizando a população mais pobre de uma perspectiva de constituir um certo capital espacial.

As próximas figuras apresentam a mudança do agente concessionário e a entrada no novo século. As plantas de 1905 e 1914 nos oferecem uma base para trabalhar a rede de transportes em relação com outra fonte bibliográfica – Stiel (1978).

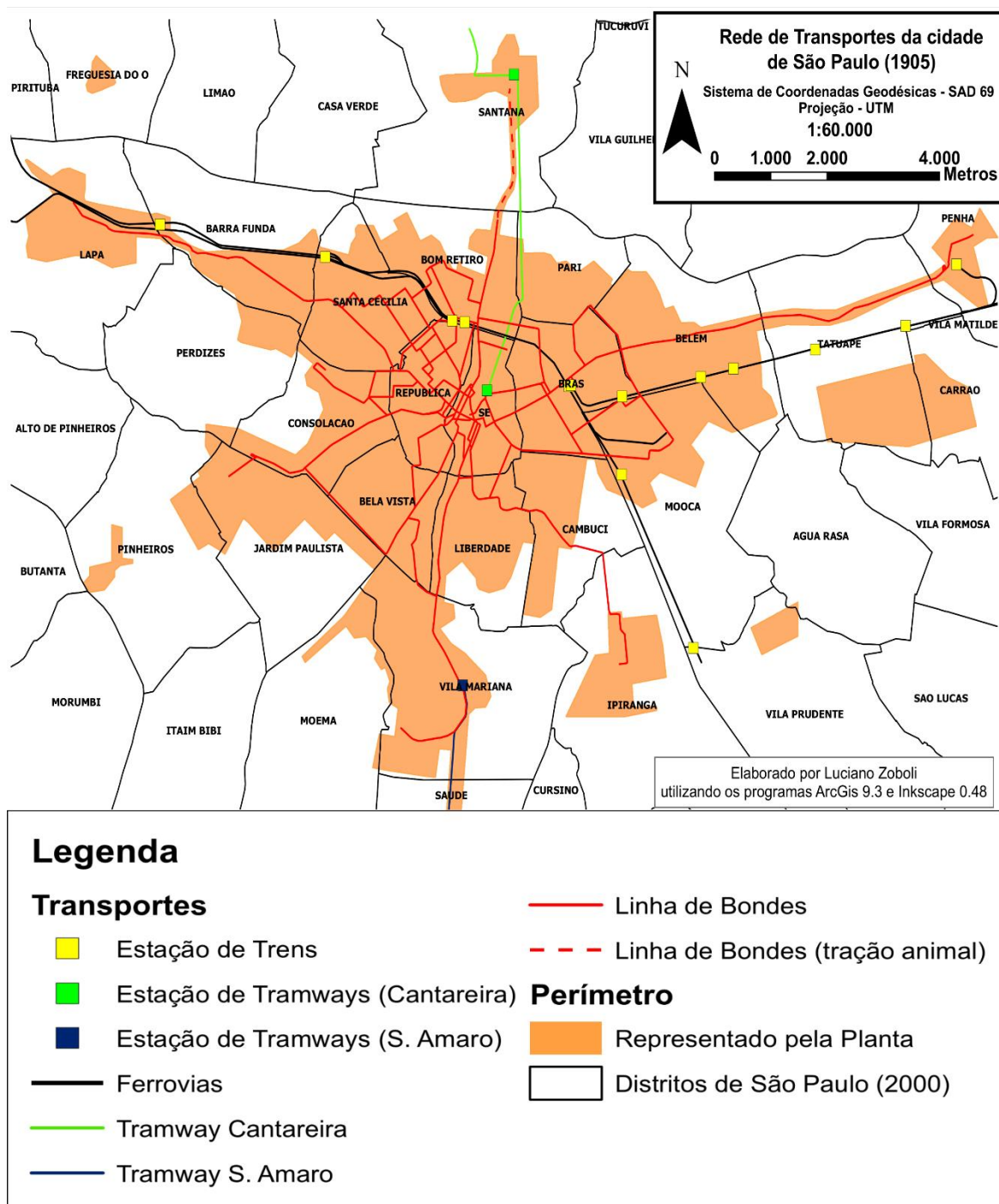


Figura 23 – Rede de transportes da cidade de São Paulo (1905)

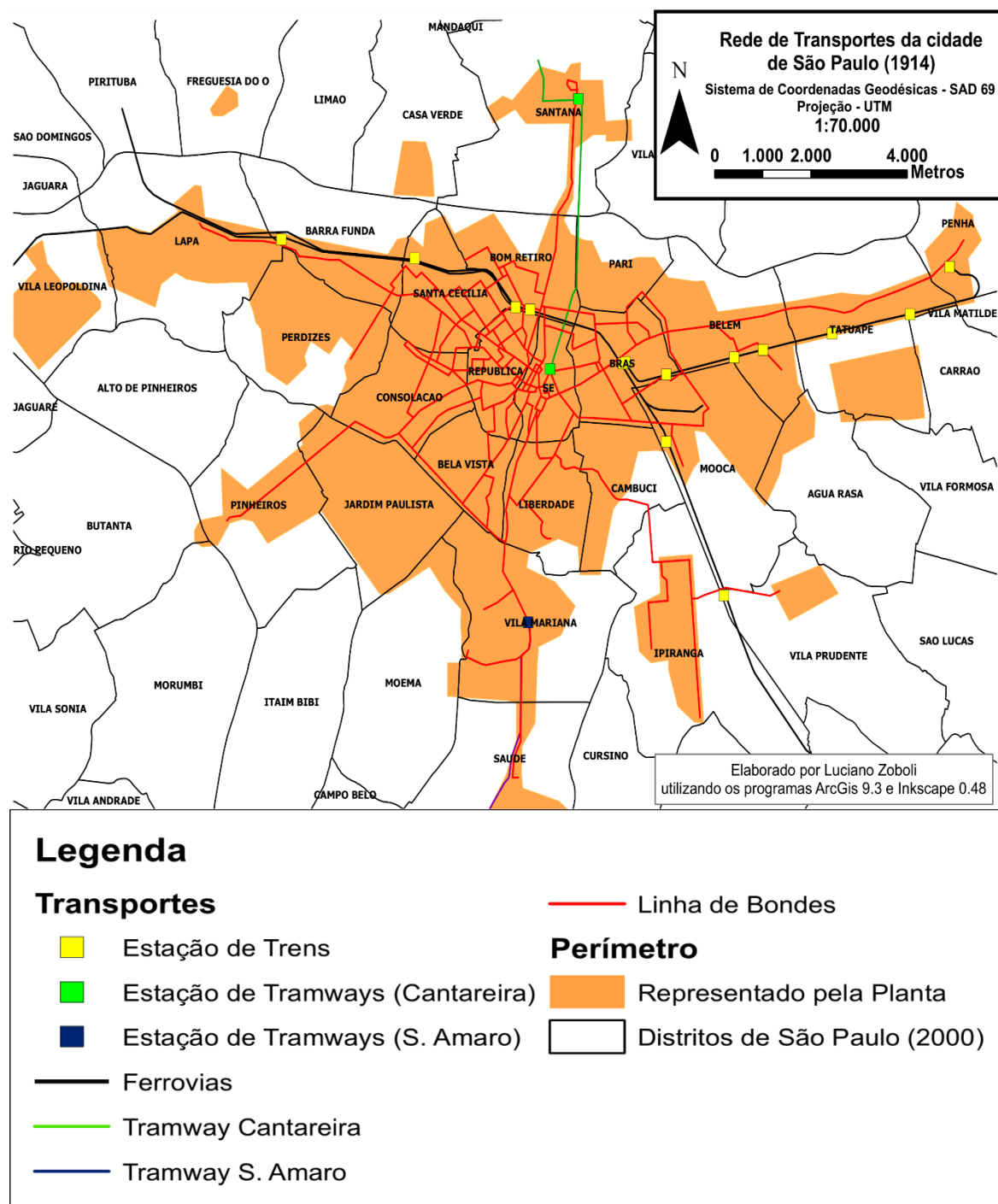


Figura 24 – Rede de transportes da cidade de São Paulo (1914)

Nota-se que conforme a cidade se expande, os ramais do bonde acompanham novos loteamentos e os integram ao conjunto consolidado ao redor do centro. Percebe-se o papel do bonde elétrico enquanto um meio de dotar significado aos espaços, valorizando-os e condicionando uma futura ocupação. Dessa forma, de saída, os bondes condicionam uma vantagem (ou desvantagem) impressa nos discursos especulativos para a cidade do vir-a-ser, relegando áreas e priorizando outras.

Já as próximas figuras apresentam um recorte da região central da cidade nos anos de 1905 e 1930 com o intuito de representar a densidade da rede de bondes elétricos construída a partir da sistematização de informações referentes ao itinerário e sua inserção ao longo dos vetores da rede. Toma-se como base a planta da cidade de 1905 e o levantamento SARA Brasil de 1930 a fim de possibilitar uma visualização dos principais caminhos de chegada e escoamento do principal meio transporte da época e a apreensão da diferença no número de linhas que passavam pelo mesmo logradouro – em 1905, por exemplo, o número chegava a 13 linhas que passavam pela Praça Antônio Prado; em 1930, esse número já chegava a incríveis 30 linhas que trafegavam ao longo do Largo São Bento durante suas viagens.

Em conjunto à essas representações de densidade, apresentamos também as figuras referentes ao cálculo de velocidade de cada trecho da rede de bondes elétricos em ambos os anos. Essa representação compatibiliza as classes presentes nas figuras 27 e 29 para compor um quadro das áreas de maior e menor velocidade, apresentando um claro contraste entre uma região central morosa e uma região periférica com uma maior velocidade. Nota-se a dependência do centro enquanto sistema de transporte e indica que o problema de acidentes e excesso de irresponsabilidade dos condutores na periferia pode ter refletido os males dessa configuração.

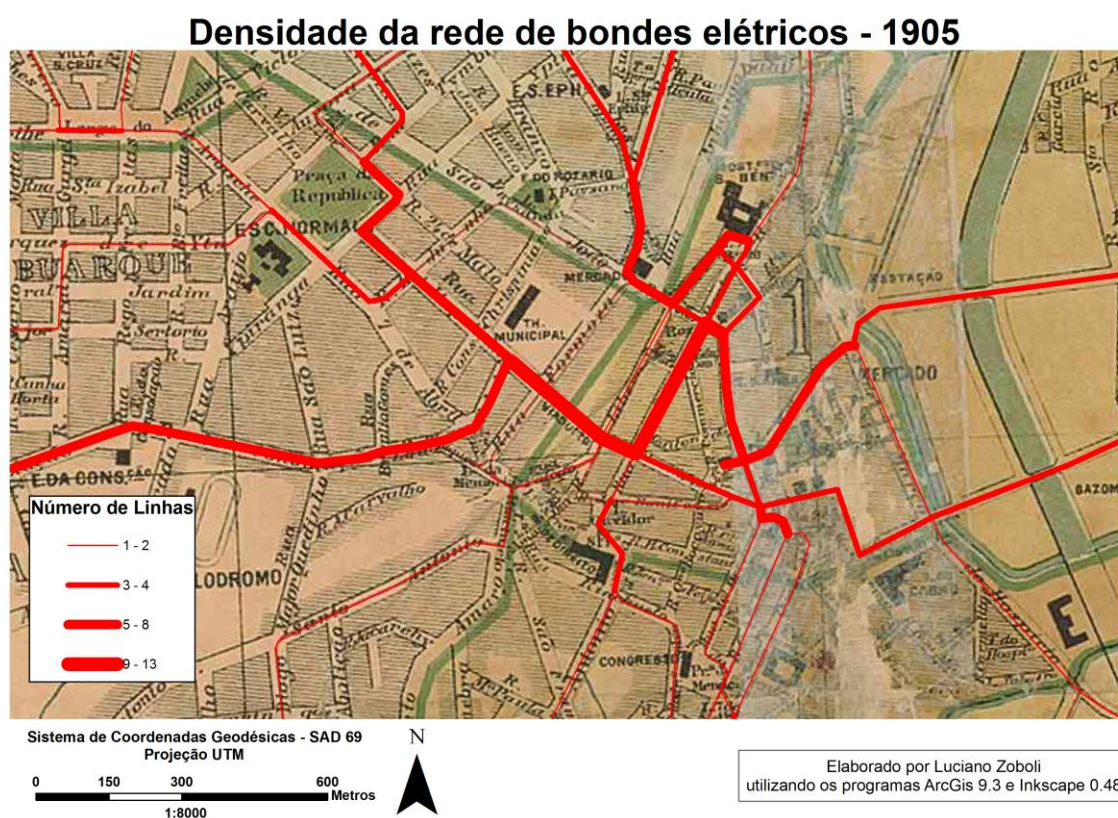


Figura 27 – Densidade da rede de bondes elétricos (1905)

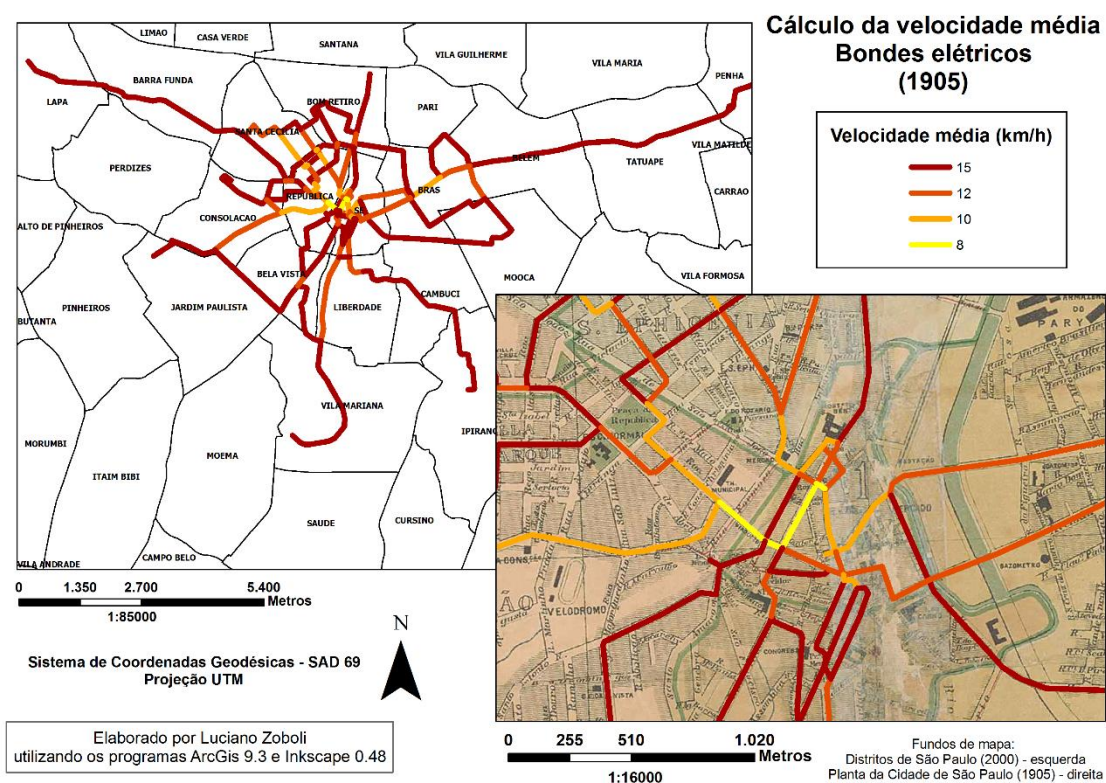


Figura 28 - Cálculo de velocidade média dos segmentos da rede de bondes elétricos (1905)

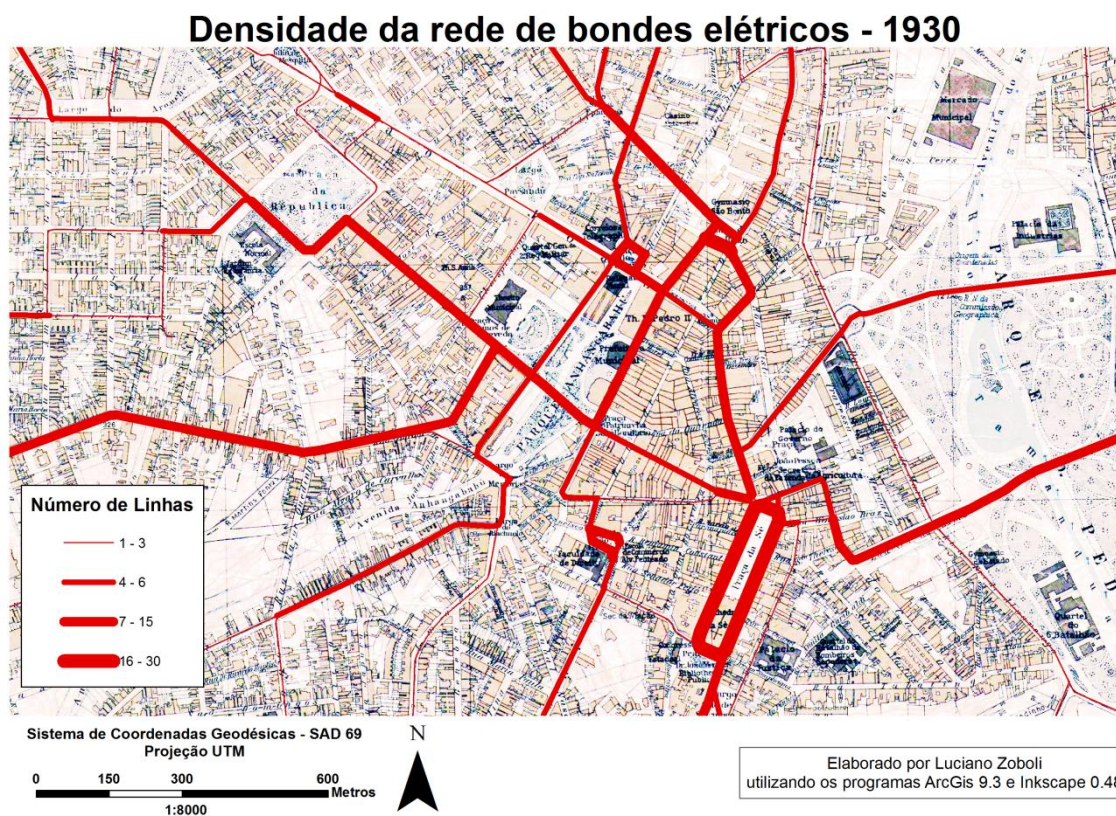


Figura 29 – Densidade da rede de bondes elétricos (1930)

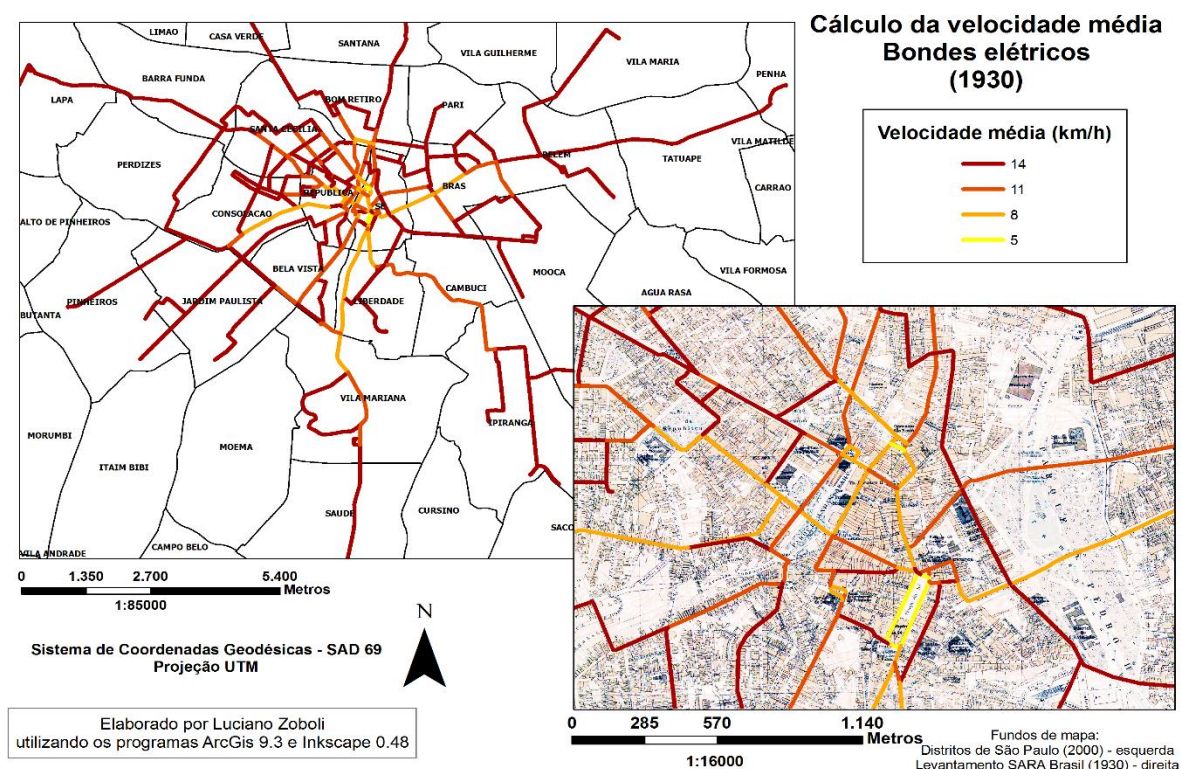


Figura 30 – Cálculo de velocidade média dos segmentos da rede de bondes elétricos (1930)

Partindo para as visualizações que se utilizaram dessa sistematização de dados presente em Stiel (1978), voltamos ao olhar sobre o custo, um parâmetro mais bem delimitado do que as aproximações feitas em relação ao tempo. Com a divisão em setores bem claras e as especificidades anotadas, a representação procurar relacionar os pontos frente à esquina da Rua da Quitanda com a Rua do Comércio sob o olhar de como o habitante se localiza no que diz respeito à distância-custo.

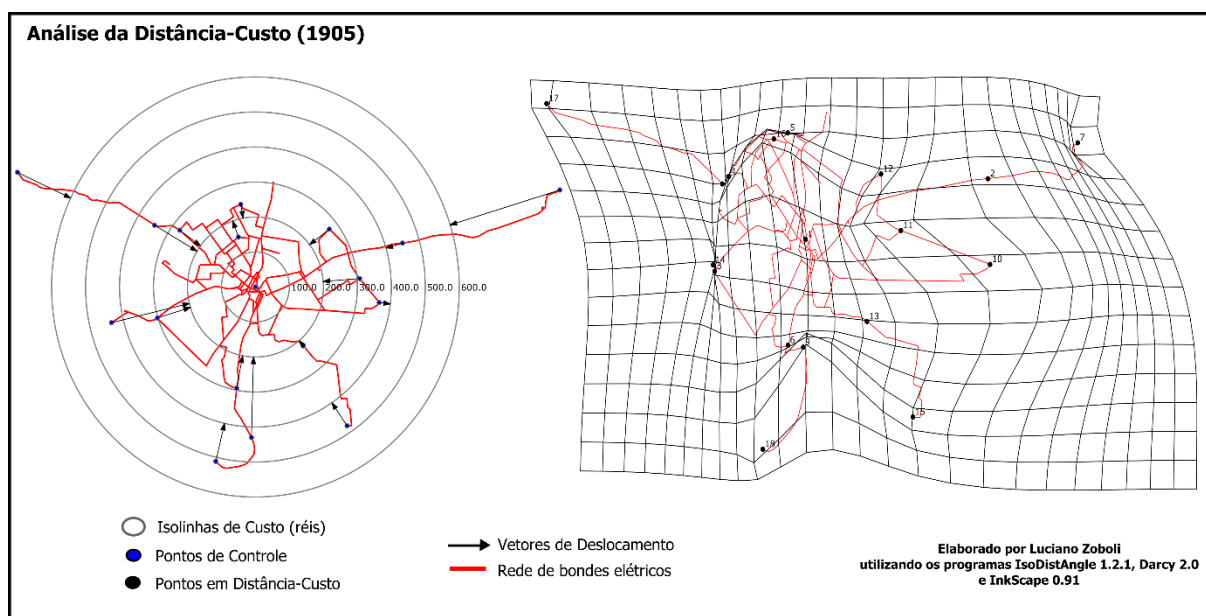


Figura 31 – Análise da Distância-Custo em modelos de transformação cartográfica (1905)

Analisando os círculos concêntricos, percebe-se a repulsa de alguns vetores e a atração de outros, algo que gera a transformação no grid da direita. Conforme a atração foi maior ao centro, tal localização paga menos do que deveria em um cenário de custo totalmente proporcional à distância em um sistema contínuo do centro às extremidades; em relação à repulsa, tal lugar pratica um preço acima do adequado para a localidade no mesmo contexto dos vetores de atração.

Entretanto, apesar de aproximações e distanciamentos, vale analisar o sistema como um todo. Apesar do vetor 7 (Penha) aproximar em relação ao centro, ainda se encontra bem distante, um constrangimento significativo à mobilidade de seus moradores. A análise acerca da distância-custo (1905) demonstra que havia uma segregação espacial das áreas periféricas em relação ao centro. Além de poucas possibilidades oferecidas pela Light, o custo se consolidava com restrição à mobilidade desses paulistanos, que além de possuírem poucas opções de deslocamento, pagavam mais caro pelo serviço. O deslocamento da já citada Penha custava três vezes mais do que uma viagem para o espigão central da Av. Paulista.

Seguindo uma lógica parecida, as transformações atuam sobre um novo conteúdo: o tempo. Parece uma marcação abstrata, mas carrega consigo uma lógica que é cada vez mais usual, quiçá óbvia na mobilidade dos dias de hoje – o tempo de percurso é uma distância majoritariamente mais significativa do que a quilometragem de um lugar ao outro na hora de se pensar o como circular pela cidade. Com essa preocupação, o conjunto de mapas referentes à distância-tempo procuram reconstruir esse quadro na comparação entre 1905 e 1930.

Cabe ressaltar que essas representações são uma tentativa de enxergar realidades não-aparentes e que podem ter ou não um peso significativo para o cotidiano daqueles moradores. Stiel (1978) em uma discussão acerca do tempo de espera de bondes em 1901 indica que apesar do transporte demorar quase uma hora entre um veículo e outro, os cidadãos podiam “[...] esbanjar tempo à vontade” (STIEL, 1978, p.175). Entender o que seria esbanjar tempo e se tal conjuntura ganhou importância na necessidade da celeridade em uma cidade cada vez maior, mais populosa e mais dinâmica é um dos questionamentos que podem ser feitos a partir desse exercício inicial.

A representação de distância-tempo em 1905 levou em conta 19 pontos frente ao centro do sistema escolhido para aquela análise – a Praça Antônio Prado – e 24 pontos em relação a centralidade escolhida para o mapa de 1930 – o Largo São Bento.

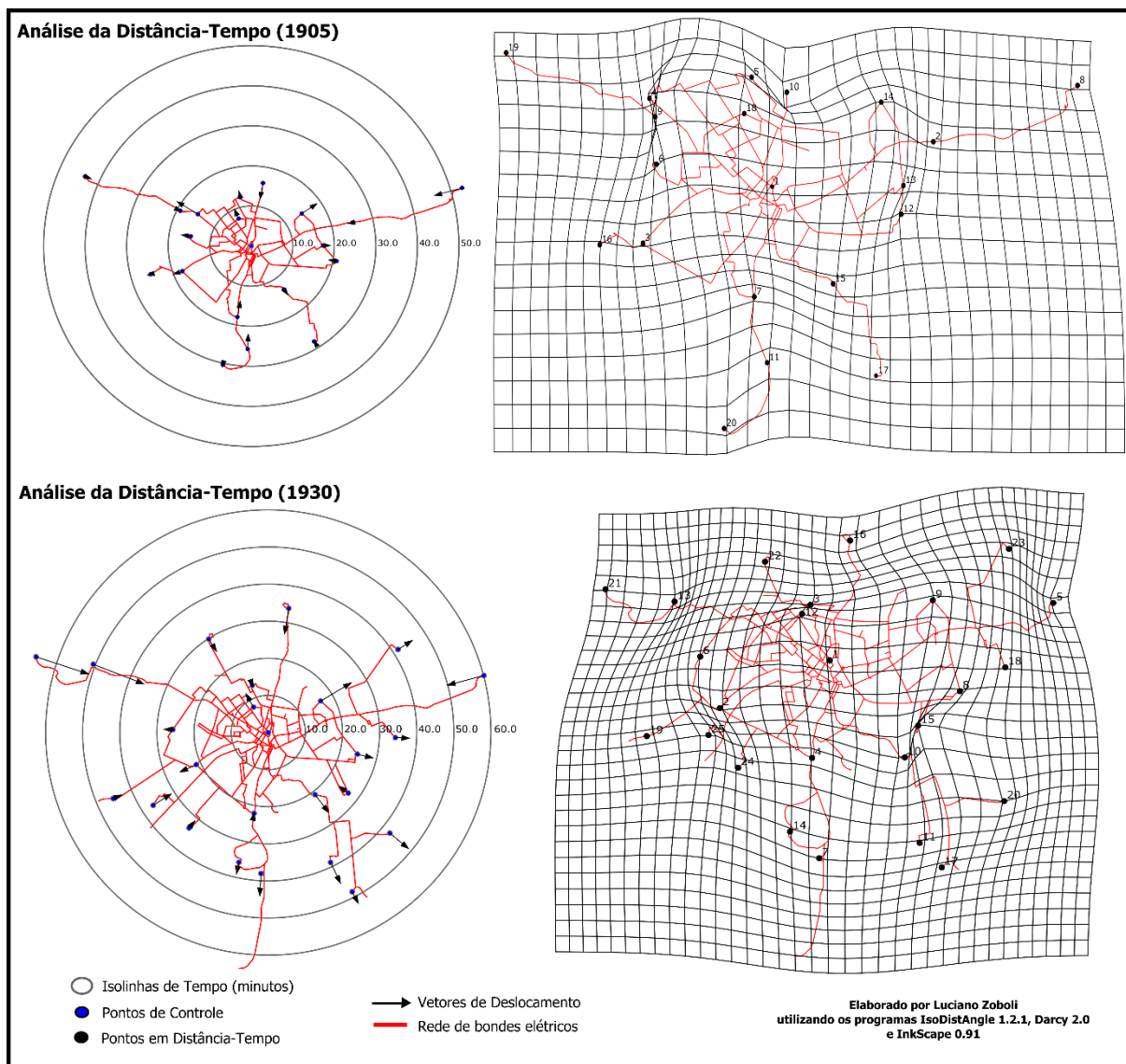
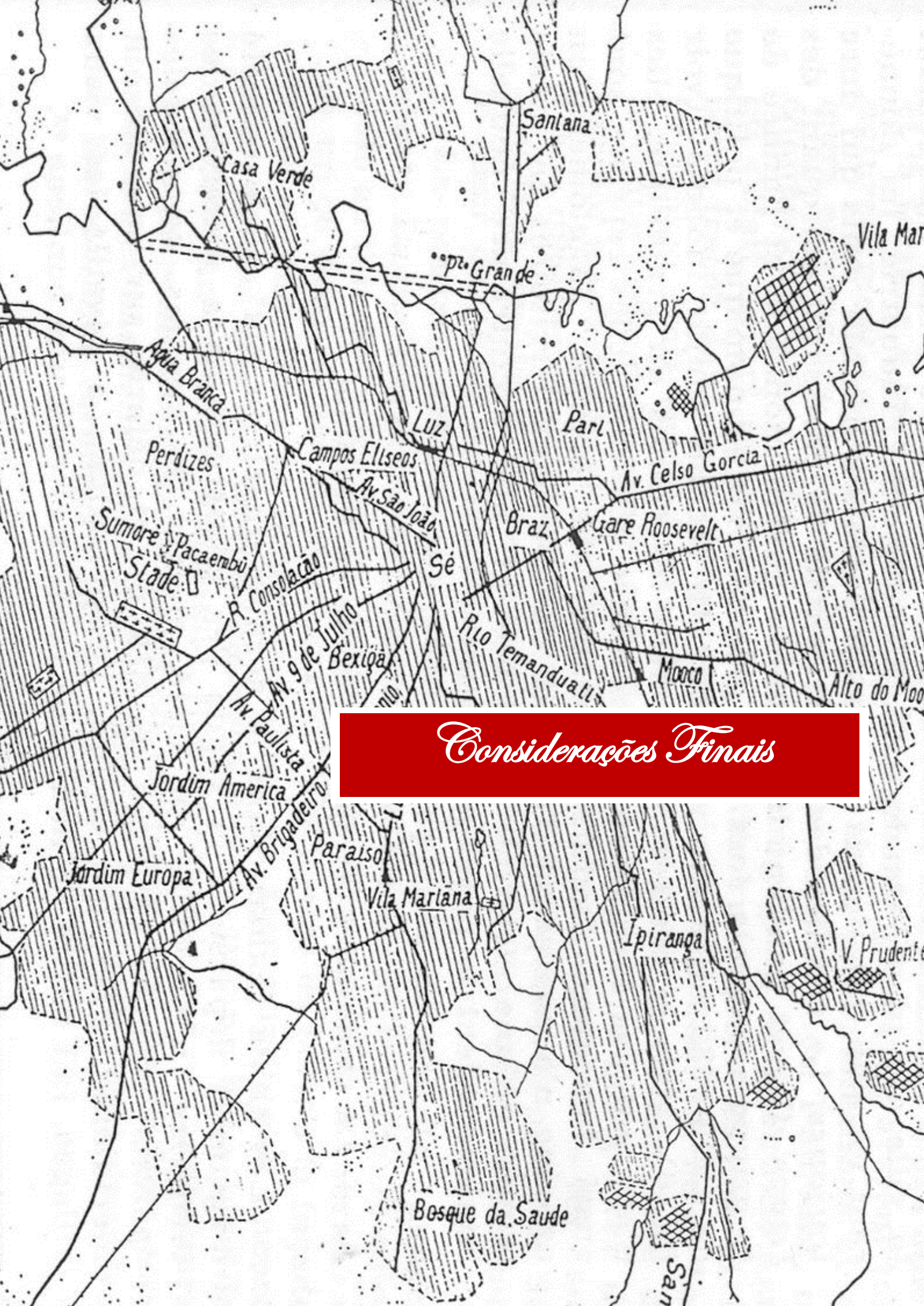


Figura 32 – Coleção de análises da Distância-Tempo em modelos de transformação cartográfica (1905 e 1930)

Tais representações acerca do tempo usam o recurso das transformações cartográficas para demonstrar uma distensão do grid nas regiões centrais da cidade. Apreende-se uma lógica de funcionamento centro-periferia, onde além das poucas opções para a periferia daquela época, nota-se uma questão a ser enfrentada pelo paulistano da primeira metade do século XX: como enfrentar o problema da mobilidade? O centro histórico adensado e o Vetor Oeste repleto de linhas indicam uma cidade mais acessível, porém, com as suas restrições frente à morosidade do centro em franca não-mobilidade.

Para além da presença ou não dos trilhos, esse constrangimento causado pela lógica do sistema poderia ter ganhado uma nova alternativa com o sistema do “metrô” da Light e as mudanças que os canadenses propuseram no final da década de 20? É um exercício de especulação que esbarra no “se” e na figura de Prestes Maia com a sua cidade rodoviaristas.

Entretanto, conforme observado nesse trabalho, o germe do “modelo” radial-concêntrico pode ter sido um dos condicionantes da proposta de Maia em uma cidade que já havia assumido essa dependência do centro e a fragmentação de seus bairros no que diz respeito à questão da constituição de um capital espacial para seus moradores.



Considerações Finais

Considerações Finais

Avaliar esse quadro da mobilidade na cidade de São Paulo entre o fim do século XIX e as primeiras décadas do século XX é um desafio que esse trabalho se propôs a encarar. Ainda que reconheça suas limitações, também ressalta as possibilidades a serem exploradas em campos pouco discutidos pela ciência geográfica brasileira. Dessa forma, para além dos resultados finais, é interessante ressaltar o papel da geo-história enquanto um ponto de partida e o uso da cartografia digital nessa procura pelo retrospectivo.

As teorias aliadas com as metodologias procuraram construir um breve quadro de uma cidade que sofreu com intensas rupturas, assim como carrega consigo certas permanências. O olhar dos geógrafos, historiadores, arquitetos, urbanistas, jornalistas, enfim, de uma série de profissionais pode ser mobilizada para a composição de fragmentos de uma realidade pretérita. Trata-se, portanto, de uma empreitada multidisciplinar que suscita uma ação conjunta de discussão e elaboração de contribuições nesse complexo emaranhando de relações, lógicas espaciais, atores e seus discursos.

Dentro desse contexto, as diversas fontes que contam aquela história da cidade podem e devem ser mobilizadas. As reflexões sobre os processos mais gerais, o olhar sobre a arquitetura, a compreensão sobre o visível e o invisível, o uso dos dados e dos levantamentos, a cartografia, a fotografia, o falado, o pensado, o escrito. Tudo isso são facetas de uma cidade que se encontra ao nosso dispor, esperando que seus exploradores ocupem suas ruas, suas esquinas, seus trilhos, suas histórias.

Como diria Moraes (2009), o intelecto constrói as balizas e a compreensão da história passa pelo desvelar do permanente e do efêmero, do patrimônio e do mutável. Entre tantas Maurílias e Zaíras, São Paulo é um mosaico de passado, presente e, por que não dizer, de futuro. Uma cidade de temporalidades; uma cidade de mobilidades e não-mobilidades; uma cidade presente nos domínios da memória e de um resplandecer constante do estandarte das contínuas transformações.

Referências

- AB’SÁBER, Aziz. N. Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. **Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP (Geografia, 12)**, São Paulo, n. 219, 1957.
- ACKEL, Luiz; CAMPOS, Cândido Malta. Antecedentes: a modernização de São Paulo In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008, p.13-32.
- _____. Freire e Bouvard: uma cidade europeia. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. p.33-54.
- AMERICANO, Jorge. **São Paulo Nesse Tempo (1915-1935)**. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1962.
- _____. (1957). **São Paulo Naquele Tempo (1895-1915)**. São Paulo: Carrenho Editorial / Narrativa Um / Carbono 14, 2004.
- BARROS, Valêncio de. “São Paulo”. In: **Revista do Arquivo Municipal**, nº202, São Paulo, out.-dez., 1945
- BOARD, C. Os mapas como modelos. In: CHORLEY, Richard J. **Modelos físicos e de informação em Geografia**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1975. p.139-184.
- BRAUDEL, Fernand (1969). **Escritos sobre a história** – tradução J. Guinsburg e Tereza Cristina Silveira da Mota. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- BRUNO, Ernani Silva (1953). **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. Vol. III. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1991.
- CALVINO, Ítalo (1972). **As cidades invisíveis** – tradução de Diogo Mainardi. 2.ed. São Paulo: Cia. Das Letras, 1990.
- CAUVIN, Colette. Transformações cartográficas espaciais e anamorfoses. In: DIAS, Maria Helena (Coord.) **Os mapas em Portugal: da tradição aos novos rumos da cartografia**. Lisboa: Cosmos, 1995. p.267-310.
- CAUVIN, Colette; LEPETIT, Bernard; REYMOND, Henry. Cartes postales: un espace de relation dans la France pré-industrielle. In: **Histoire & Mesure**, vol. 2, nº3-4. 1987. p.89-113.

Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/hism_0982-1783_1987_num_2_3_1327>. Último acesso em: 08/02/2017.

CHAPELON, Laurent (2004). Accesibilidad. In: **Hypergé** (versão em espanhol). Disponível em: <<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article128>>. Último acesso em: 08/02/2017.

CUSTÓDIO, Vanderli. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. In: **Geosul**, Florianópolis, v.19, n°38, 2004. p.77-98.

DUTENKEFER, Eduardo. Metodologia para um saber e um fazer geo-histórico: análise de espacialidades pretéritas utilizando instrumentos computacionais. In: **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 65, p. 57-71, dec. 2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/125159/122236>>. Último acesso em: 08/02/2017.

EMÍDIO, Teresa. Forma, estrutura e identidade: o desenho da cidade. In: PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. **Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1887-1954)**. São Paulo: Editora Senac/Imprensa Oficial, 2009. p.23-24.

EMPLASA; ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Memória urbana: a grande São Paulo até 1940**. São Paulo: Arquivo do Estado; Imprensa Oficial; Emplasa, 2001.

FONSECA, Fernanda Padovesi; DUTENKEFER, Eduardo; ZOBOLI, Luciano; OLIVA, Jaime Tadeu. Cartografia digital geo-histórica: uma avaliação da mobilidade urbana de São Paulo no final do século XIX e início do século XX. In: **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n.64, p.131-166, ago.2016. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/119677>>. Último acesso em: 08/02/2017.

FREHSE, Fraya. **O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

GOUVÊA, José P. Neves. **A produção do espaço de São Paulo através de suas representações cartográficas**. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU– USP, 2010.

GRATALOUP, Christian. Géohistoire. In: LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel (org.). **Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés**. Paris: Belin, 2003. p.401-402.

_____. Os períodos do espaço – tradução Teresa Leon; revisão técnica de Rogério Haesbaert. In: **GEOgraphia**, Niterói: Vol. 8, n°16, 2006. p.31-40. Disponível em:

<<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/198>>. Último acesso em: 08/02/2017.

HARLEY, J. Brian. Textos y contextos en la interpretación de los primeros mapas. In: _____. **La Nueva Naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la Cartografía**. México: Fondo de Cultura Económica, 2005. p.59-78.

_____. Hacia una desconstrucción del mapa. In: _____. **La Nueva Naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la Cartografía**. México: Fondo de Cultura Económica, 2005, p.185-208.

_____. Mapas, saber e poder – tradução Mônica Balestrin Nunes. In: **Confins**, nº5, 2009. Disponível em: <<http://confins.revues.org/5724>>. Último acesso em: 08/02/2017.

HARNISCH, Wolfgang Hoffmann. **O Brasil que eu vi: retrato de uma potência tropical**. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

KAKO, Iara Sakitani. **O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930**. Tese (Doutorado em Geografia Humana), FFLCH – USP, 2013.

LANGENBUCH, Juergen. **A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana**. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia. 1971.

LE GOFF, Jacques. **A história deve ser dividida em pedaços?** – tradução Nícia Adan Bonatti. São Paulo: Editora Unesp, 2015.

LEFEBVRE, Henri. **The Production of Space** – translation D. Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell, 1991.

LEPETIT, Bernard. Arquitetura, Geografia e História: usos da escala. In: _____. **Por uma nova história urbana** – seleção de textos, revisão crítica e apresentação de Heliana Angotti Salgueiro; tradução Cely Arena. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. p. 191-226.

_____. Das capitais às praças centrais: mobilidade e centralidade no pensamento econômico francês. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades Capitais do século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001, p.41-63.

LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade – tradução Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud. In: **GEOgraphia**, Niterói: Vol. 3, nº6, 2001. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>>. Último acesso em: 08/02/2017.

_____. Uma virada cartográfica? In: ACSELRAD, Henri (org.). **Cartografias sociais e território**. Rio de Janeiro: UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008. p.153-167.

MAIA, Francisco Prestes. **Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Cidade Capital, hoje? In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades Capitais do século XIX: Racionalidade, Cosmopolitismo e Transferência de Modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. p. 9-17.

MONBEIG, Pierre. Aspectos geográficos do crescimento da cidade de São Paulo. In: **Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira**, São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1957. p.78-104.

_____. **La croissance de la ville de São Paulo**. Grenoble: Institut et reuve de géographie alpine, 1953.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica**. São Paulo: Annablume, 2009.

PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. **Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1887-1954)**. São Paulo: Editora Senac/Imprensa Oficial, 2009.

PASSOS, Maria Lúcia Perrone. O poder dos mapas e os mapas do poder. In: PASSOS, Maria Lúcia Perrone; EMÍDIO, Teresa. **Desenhando São Paulo: mapas e literatura (1887-1954)**. São Paulo: Editora Senac/Imprensa Oficial, 2009. p.19-21.

PAULA, Eurípedes Simões de. A Segunda Fundação de São Paulo. Da pequena cidade à grande metrópole de hoje. In: **Revista de História – USP**, São Paulo, nº 17, 1954. p.167-179. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36096/38817>>. Último acesso em: 08/02/2017.

PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. In: **Revista de História – USP**, São Paulo, nº21-22, 1955. p.127-170. Disponível em: <

<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36445/39168>>. Último acesso em: 08/02/2017.

_____. No cinturão em torno do centro da cidade, definiram-se várias pequenas Itália. In: EMPLASA; ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Memória urbana: a grande São Paulo até 1940*. São Paulo: Arquivo do Estado; Imprensa Oficial; Emplasa, 2001. p.127-145.

PICKLES, John. **A History of Spaces: Cartographic reason, mapping and the geo-coded world**. Londres e Nova York: Routledge, 2004.

PINTO, Alfredo Moreira. **A cidade de São Paulo em 1900**. São Paulo: Governo do Estado, 1979.

PORTELA, Fernando. **Bonde: saudosos paulistanos**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2006.

PRADO JÚNIOR, Caio (1983). **A cidade de São Paulo: geografia e história**. 1ª reimpressão da segunda edição de 1989. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PUMAIN, Denise (2004). Distancia. In: **Hypergé** (versão em espanhol). Disponível em: <<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article162>>. Último acesso em: 08/02/2017.

SANTOS, Milton. A forma e o tempo: a História da Cidade e do Urbano. In: _____. **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008, p.65-68.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista (1900-1930)**. São Paulo: Annablume, 2010.

SEABRA, Odette C.L. **Meandros dos Rios nos Meandros do Poder, Tietê e Pinheiros: Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo**. Tese de Doutorado (Geografia Humana), FFLCH – USP, 1987.

SERRADJ, Aziz. Cartografia, informação geográfica e novas tecnologias. In: **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, p. 455-481 set. 2014. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/85565/88354>>. Último acesso em: 08/02/2017.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

STIEL, Waldemar Correa. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil Ltda., 1978.

SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta. Plano de Avenidas: o diagrama que se impôs. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. p.55-71.

TOLEDO, Roberto P. de. **A capital da solidão: uma história da São Paulo das origens a 1900**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.

_____. **A capital da vertigem: uma história da São Paulo de 1900 a 1954**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015.

ZIONI, Silvana. Do plano da Light à Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: o transporte urbano sai dos trilhos. In: SOMEKH, Nádia; CAMPOS, Cândido Malta (org). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. 1ª reimpressão da 1ª edição – 2002. Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. p.73-81.

Referências das imagens utilizadas nas capas

Introdução:

MONBEIG, Pierre. **La croissance de la ville de São Paulo**. Grenoble: Institut et reuve de géographie alpine, 1953.

Capítulo 1:

ALBUQUERQUE, Fernando; MARTIN, Jules. “Mappa da Capital da Pca. de São Paulo”, 1877. Disponível no **Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís** – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1877.htm>>.

Capítulo 2:

CARDIM, Gomes. “Planta Geral da Cidade de São Paulo”, 1897. Disponível no **Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís** – Número 20 – set/out. 2008. Disponível em: < <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm>>.

Capítulo 3:

COCOCI, Alexandre Mariano; FRUCTOSO E COSTA, Luís. “Planta Geral da Cidade de São Paulo”, 1905. Disponível no **Histórico Demográfico do Município de São Paulo**. Disponível em: < http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1900.php>.

Capítulo 4:

COMMISSÃO GEOGRAPHICA E GEOLOGICA (1914). “Planta Geral da Cidade de São Paulo.”. In: **Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940**. São Paulo: Arquivo do Estado, EMPLASA, Imprensa Oficial, 2001, volume 3. 76 x 62,64 cm. Escala: 1:20.000.

Capítulo 5:

SARA BRASIL S/A (1930). “Mappa Topographico do Municipio de São Paulo”. Disponível no Laboratório de Cartografia – André Libault – Departamento de Geografia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo

Considerações Finais:

MONBEIG, Pierre. **La croissance de la ville de São Paulo**. Grenoble: Institut et revue de géographie alpine, 1953.