

A Cidade de São Paulo do final do século XIX: João Teodoro Xavier de Matos e os primórdios do percurso de delineamento de um pensamento urbanístico moderno em São Paulo (1872 – 1875).

The City of Sao Paulo of the late XIX century: João Teodoro Xavier de Matos and the beginnings of the path of delineation of modern urban thinking in São Paulo

La ciudad de Sao Paulo de finales del siglo XIX: João Teodoro Xavier de Matos y los inicios del camino de delineación del pensamiento urbano moderno en São Paulo

Luiz Augusto Maia Costa

Professor Doutor, UNIVAG / PUC-Campinas, Brasil
Luiz.augusto@puc-campinas.edu.br

Daniela Nazário Barden

Mestranda, UNIVAG / PUC-Campinas, Brasil
daniela.barden@univag.edu.br



RESUMO

Este artigo busca argumentar que durante a administração de João Teodoro Xavier de Matos a frente da então Província de São Paulo (1872 – 1875) é um marco de uma prática político-administrativa relacionada com o desenvolvimento do pensamento urbanístico moderno paulista, cujo seu amadurecimento acontecerá nas primeiras décadas do século XX. Defende que, havia tanto a presença do ideário Europeu como norte-americana no debate teórico, bem como a produção da cidade como mercadoria, contribuiu com a dinâmica moderna de construir e operar sobre a cidade. Em ambos os casos, a então forma da capital paulista foi o resultado de um esforço de planejamento, por um lado, e por outro, do urbanismo como uma disciplina apoiada em um conjunto de conhecimentos que circulavam intensamente, gerando um fluxo - refluxo de ideias, experiências e ações que, ao aportarem em cada lugar, adquiriam especificidades. Neste contexto, a forma da cidade de São Paulo foi forjada ao longo de um processo de transferências, adaptações, transformações e inovações do ideário urbano internacional. Ao se configurar, revelou a modernidade que nos caracteriza: um tanto incompleta e um tanto que disforme, mas a possível dada às condições de contorno postas pela e para a sociedade brasileira do período.

PALAVRAS-CHAVE: Pensamento urbanístico, São Paulo, João Theodoro Xavier de Matos

SUMMARY

This article seeks to argue that during the administration of João Teodoro Xavier de Matos in front of the then Province of São Paulo (1872 - 1875) is a milestone of a political-administrative practice related to the development of modern São Paulo urbanistic thinking, whose maturation will take place in the first decades of the twentieth century. It argues that there was both the presence of European and American ideas in the theoretical debate, as well as the production of the city as a commodity, contributed to the modern dynamics of building and operating over the city. In both cases, the then form of the state capital was the result of a planning effort on the one hand, and on the other, of urbanism as a discipline based on a set of knowledge that circulated intensely, generating a ebb and flow of ideas. , experiences and actions that, when they arrived in each place, acquired specificities. In this context, the shape of the city of São Paulo was forged through a process of transfers, adaptations, transformations and innovations of international urban ideas. By configuring itself, it revealed the modernity that characterizes us: somewhat incomplete and somewhat misshapen, but possible given the boundary conditions posed by and for the Brazilian society of the period.

KEYWORDS: Urban thinking, São Paulo, João Theodoro Xavier de Matos

RESUMEN

Este artículo busca argumentar que durante la administración de João Teodoro Xavier de Matos frente a la entonces Provincia de São Paulo (1872-1875) es un hito de una práctica político-administrativa relacionada con el desarrollo del pensamiento urbanístico moderno de São Paulo, cuya maduración tendrá lugar. en las primeras décadas del siglo veinte. Sostiene que tanto la presencia de ideas europeas como americanas en el debate teórico, así como la producción de la ciudad como mercancía, contribuyeron a la dinámica moderna de construir y operar sobre la ciudad. En ambos casos, la forma de la capital del estado fue el resultado de un esfuerzo de planificación, por un lado, y del urbanismo como disciplina basada en un conjunto de conocimientos que circulaba intensamente, generando un flujo y reflujo de ideas. , experiencias y acciones que, cuando llegaron a cada lugar, adquirieron especificidades. En este contexto, la forma de la ciudad de São Paulo se forjó mediante un proceso de transferencias, adaptaciones, transformaciones e innovaciones de ideas urbanas internacionales. Al configurarse, reveló la modernidad que nos caracteriza: algo incompleto y algo deformado, pero posible dadas las condiciones de frontera planteadas por y para la sociedad brasileña de la época.

PALABRAS CLAVE: Pensamiento urbano, São Paulo, João Theodoro Xavier de Matos.

INTRODUÇÃO

Este artigo busca defender que o governo de João Teodoro Xavier de Matos como presidente da então Província de São Paulo (1872 – 1875) é um marco de uma prática político-administrativa que está associada ao processo de delineamento de um pensamento urbanístico sistemático no estado de São Paulo, que terá na publicação do artigo “O Futuro Regime das Concessões Municipais na Cidade de São Paulo” (FREIRE, 1919) na Revista Politécnica, em 1919, pelo engenheiro Victor da Silva Freire Junior, então Diretor de Obras Municipais, o seu amadurecimento.

Portanto, ao longo das próximas páginas perceber-se-á como houve, por assim dizer, dois viéses no processo de conceber uma dinâmica moderna de construir e operar sobre a cidade: uma que “privilegiava” as concepções teóricas – conceituais *up date* com o que estava sendo pensado e realizado, tanto no velho continente, como na América do Norte; e outra que produzia a cidade como mercadoria e tinha certo planejamento privatista - o qual visava antes de qualquer coisa à reprodução e o acúmulo do capital através do espaço construído – a sua razão de ser.

Dentro desta argumentação, a então forma da capital paulista foi o resultado de um esforço de planejamento, por um lado, e por outro, do urbanismo como uma disciplina apoiada em um conjunto de conhecimentos que circulavam intensamente, gerando um fluxo - refluxo de ideias, experiências e ações que, ao aportarem em cada lugar, adquiriam especificidades. Mais que cópia de modelos, a forma da cidade de São Paulo foi fruto de um processo de transferências, adaptações, transformações e inovações do ideário urbano internacional de então. Ao se configurar, revelou a modernidade que nos caracteriza: um tanto incompleta e um tanto que disforme, mas a possível dada às condições de contorno postas pela e para a sociedade brasileira do período.

O aporte metodológico aqui utilizado está em consonância com a corrente historiográfica da História Social, alicerçada em uma revisão bibliografia cotejada com um conjunto de dados de pesquisa em acervos. Desta forma, o artigo está estruturado em três partes: a primeira parte contempla um panorama histórico de São Paulo, destacando o período que sucede a independência do Brasil (1822) e o período da chegada da estrada de ferro (1865), na intencionalidade de contextualizar o contexto urbano em que a administração Pública de João Teodoro Xavier, ao assumir o governo da província, se inseria; posteriormente, o debate central deste estudo o “primeiro surto urbanístico da capital”; encerrando com as considerações dos reflexos dos debates teóricos e influências norte-americano adaptado ao contexto social paulista.

A capital da “Pauliceia Desvairada” – Algumas considerações iniciais

Os aproximadamente três séculos que separam a criação da Casa dos Jesuítas (1554) e a inauguração da estrada de ferro Santos-Jundiaí (1865), marcam um período de letargia e de

pouco crescimento da cidade de São Paulo. Excetuando-se o período que sucede a Independência, que traz discretas transformações, a capital da então Província era repetidamente descrita como um lugar pitoresco plasmado em um planalto entre o Tamanduateí e o Anhagabaú: a famosa colina fundacional, a qual estava restrita ao triângulo formado pelas ruas da Direita de Santo Antônio, do Rosário e a Direita de São Bento. Planas, retas, sem calçamento e cruzando-se em ângulos retos, “comprimiam”, por assim dizer, o “entreposto de tropeiros”, o “burgo estudantil” de prédios e casas de taipa acanhadas, de famílias reclusas.

A colina, que era o centro de convergência dos mencionados tropeiros que cruzavam o planalto paulista vindos de várias direções e, indo para tantas outras, tinha sua polaridade voltada para leste, isto é, voltada para a várzea do Tamanduataí (Simões Junior, 1995). Pequenos sítios e chácaras a circundavam sem, no entanto, desempenharem nenhuma função econômica. Estes mimetizavam a própria vivência nesta cidade: nem urbana, nem rural, antes uma graciosa, por assim dizer, conciliação entre ambas.

Ancorada, sobretudo, pela economia do açúcar e, posteriormente, do café, tinha no transporte à tração animal a sustentação de seu sistema viário. São Paulo era então uma cidade acanhada que desempenhava, no mínimo, um papel secundário no cenário nacional e cuja vida social praticamente se desenvolvia em torno dos estudantes da Faculdade de Direito no Largo de São Francisco fundada em 1827.

Mas eis que chega a ferrovia, atrelada ao crescimento da produção e comercialização do café no mercado internacional, e a advento, cada vez mais crescente, de imigrantes começaram a mudar, de forma indelével, a fisionomia da cidade. É indubitável a expansão econômica que estado, cidade e sociedade passam, assim como o é o vertiginoso processo de urbanização que então passam a engendrar. Entre 1554 e 1872 a cidade passou de 100 para 31, 4 mil habitantes (São Paulo, 2019), em 1886, esse número era da ordem de 47.696 almas e em 1900 chegava à ordem de 239.934 habitantes (Simões Junior, 2004) alcançando, em 1920, a incrível cifra de 579.033 (Segawa, 2000).

Claro é que neste contexto, não só o espaço territorial do estado passa por uma re-organização e re-estruturação físico – funcional, como também o espaço intra-urbano da capital sofre profundas e irreversíveis transformações. Simões Junior (1995: 22), neste sentido, enfatiza a polarização urbana que a construção da Estação da Luz exercerá no meio urbano paulistano de então. Ainda, segundo esse autor, os anos entre 1870 e 1880 constituem-se no único momento da história urbana paulistana que “os lados norte assumem importância e induzem o processo de crescimento e valorização dos espaços centrais” da capital.

Goulart (2004: 113) ao analisar o período que vai de 1822 a 1889 observa como positivo o fato do governo central ter reduzido, expressivamente, nesse ínterim o interesse pelo meio urbano e pelo urbanismo no território brasileiro como um todo; isso, sendo decorrente das mudanças políticas acarretadas pela Independência, por um lado, e por outro, devido à concentração do mesmo governo na então capital do Império. Isto porque, no tempo pretérito, o “urbanismo

havia sido usado como instrumento de controle sobre a população, explorando seu valor simbólico, para assegurar a presença de um caráter urbano tipicamente português”. Segundo o autor, após a Independência, o interesse político pelo urbanismo deixou de existir, com a mesma intensidade:

Em compensação, havia empenho do governo da província e de setores politicamente dominantes em estimular a adoção de padrões de edificação e cuidados urbanísticos, que fossem considerados como “civilizados”. As preocupações iluministas, que haviam sido introduzidas por iniciativas do governo português, com o objetivo de transmitir uma imagem de ordem e de disciplina, foram retomadas pelas classes dominantes de São Paulo depois de 1822, em parte para atendimento de seus objetivos políticos, em parte sob estímulos dos exportadores europeus de equipamentos técnicos e componentes construtivos, transformados assim em símbolo de modernização técnica e social. (GOULART, 2004: 113)

Neste contexto, dois setores despontaram como agentes preferenciais no processo de produção do espaço construído: a iniciativa pública representada pela esfera política com suas instituições, e a iniciativa particular, isto é, a esfera privada, com seus interesses próprios. Ambas apresentam-se como agentes transformadores do tecido urbano. De fato, identifica-se, nos idos de 1830, a emergência de um setor destinado às obras públicas de engenharia, circunscrito ao âmbito do governo provincial. Coube ao nascente Partido Liberal tal iniciativa. É assim que em 1835 cria-se o Gabinete Topográfico, o qual tinha o intuito de formar técnicos especialistas em aberturas de estradas. Durou pouco. Mesmo tendo sido fechado em 1838 (e reaberto em 1842), instalou espaço para que em 1844 fosse criada a Diretoria de Obras Públicas da Província. Mais uma vez, dura pouco: ela é fechada em 1847. Campos Neto (1999: 49) assegura que a

Diretoria estabelecia padrões atualizados de racionalidade e controle em termos técnicos e administrativos. Tal avanço institucional era inspirado pela organização dos corpos técnicos de engenheiros governamentais que então se processava em países europeus. Porém, essa estrutura foi considerada excessiva, de acordo com concepções vigentes sobre as limitações dos governos locais, e a diretoria não chegou a se construir nos moldes propostos.

Daí resulta que coube às Comissões Provisórias a responsabilidade pelas obras então empreendidas, isso é: os engenheiros ficavam com a tarefa de fiscalizar as obras de estradas e pontes em toda a província, enquanto a empreiteiros, pouco ou não qualificados, a sua execução. Essa era a tônica da administração pública quando João Theodoro Xavier assume o governo da então província de São Paulo.

João Teodoro Xavier de Matos (1872 – 1875) e o “primeiro surto urbanístico da capital”

Na literatura existente, duas são as maneiras pelas quais é compreendida a administração da então província de São Paulo, levada a efeito por João Teodoro Xavier de Matos (1872 – 1875), a saber: em geral, descrita como o período da “segunda fundação de São Paulo”; e, por vezes, como o período do “primeiro surto urbanístico da capital”. Seja como for, o que aqui buscaremos enfatizar é que é com ele que se inaugura uma forma diferenciada de se operar sobre a cidade, a qual se contrapunha, em parte, ao que era feito no tempo pretérito.

João Theodoro Xavier (1825 – 1878) era natural de Mogi Mirim, filho do político Tenente-Coronel João Theodoro Xavier o qual foi presidente da Câmara Municipal (1837 – 1844) e vereador (1829 – 1836) daquela cidade. O jovem João Theodoro teve sua educação fundamental em sua cidade natal, ministrada por padre. Já em São Paulo faz os estudos secundários e, em 1849, ingressa na Faculdade de Direito, formando-se em 1853. Frequentam a Escola neste mesmo período nomes como: José Bonifácio (o moço), José de Alencar, Álvares de Azevedo, Bernardino de Campos, Prudente de Moraes Barros, entre outros. Note-se que muitos destes desempenhariam posteriormente, papel fundamental no movimento republicano. Segundo Franco (2002: 19) data desta época a “postura irônica, debochada, permeada de ceticismo e de indiferença diante de ideias ou mesmo de uma realidade adversa” a qual João Theodoro cultivava e mantinha desde então.

Figura 1: João Theodoro Xavier de Matos, em foto de Militão Augusto de Azevedo datada de 1881.



Fonte: Wikipedia¹.

A vida profissional de João Theodoro pode ser dividida em quatro grandes linhas de atuação, a saber: como jurista, como acadêmico, ligado à imprensa paulistana de então e por fim, como político. Em 1855, João Theodoro assumiu o cargo de Procurador Fiscal da Capital, um ano depois obteve o grau de Doutor. Em 1860 ingressa na vida acadêmica como docente da Cadeira de Direito Civil e, em 1861, a de Direito Natural. Entre 1870 e 1871 lecionou ainda Direito Criminal. Nesse sentido Franco (2002: 19 –20) observa:

Assim, percebe-se que seu percurso foi muito semelhante ao dos outros políticos de

¹ Disponível em:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/2b/Sem_Legenda%2C_Jo%C3%A3o_Theodoro_Xavier_de_Mattos_-_01%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg/230px-Sem_Legenda%2C_Jo%C3%A3o_Theodoro_Xavier_de_Mattos_-_01%2C_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg
Acesso em: 30 de out. 2019.

seu tempo. Estudou Direito, recebendo conhecimento vasto e superficial ministrado naquela escola, cujo fito era a formação de futuros funcionários públicos. Ocupou diversos cargos, começando como promotor em 1856, procurador fiscal da Tesouraria da Província, deputado provincial pelo Partido Conservador (1862-63 e 1864 –65), delegado de polícia e finalmente, presidente da Província, o cargo mais alto de sua carreira, assumindo em 11/12/1872. Durante todos estes anos participou de órgãos da imprensa paulistana, tendo sido redator do jornal O Constitucional em 1862, época em que ocupava o cargo de delegado de polícia, passando, em 1865, a colaborar com o jornal Diário de São Paulo, também de vertente conservadora.

Note-se que o curso da Faculdade de Direito do Largo de São Francisco estava muito mais preocupado em formar “uma elite política coesa, disciplinada devotada às razões do Estado, que se pusesse à frente dos negócios públicos [...] do que pela preocupação em formar juristas” (Franco, 2002: 20).

A outra linha de atuação profissional de João Theodoro foi à voltada para a imprensa. A imprensa neste período ocupava um papel fundamental no processo de aprendizado dos novos bacharéis. Era na imprensa acadêmica que esses futuros bacharéis supriam as deficiências existentes no ensino acadêmico. Era através destas publicações que os estudantes tomavam contato com os principais modelos interpretativos que norteavam a vida pública e política de então. Como bem observa Franco (2002: 21), com a prática jornalística, os estudantes aprendiam a se envolver publicamente com as questões políticas, obrigando-se a se responsabilizar por seus atos e por suas opiniões, participando das campanhas e dos movimentos políticos. Desta sorte, conclui a autora: “a imprensa servia neste contexto como a face escrita da política que, unida à fala, tornava jovens bacharéis aptos a participar da vida pública” (FRANCO, 2002: 21).

Outro importante papel que a imprensa acadêmica desempenhava nesse período era o de caráter civilizatório: buscava-se alterar os modos e costumes. Os editores destas

[...] eram verdadeiros censores da vida urbana, difundindo normas de comportamento público e privado condizentes com o que era considerado civilizado. Por isso não rara era a publicação nos jornais de artigos relativos ao saneamento da cidade, aos trabalhos realizados pela Câmara Municipal, à segurança pública, à prostituição, à carestia, etc. Ao descrever situações desta natureza o redator do jornal pretendia tocar a consciência de seu leitor e induzi-lo à ação, mostrando o quanto estas situações afetavam a sua liberdade individual e eram de seu interesse, convertendo-o para a participação em campanhas moralizadoras e civilizatórias. Valem como exemplo a corrupção e a prática do apadrinhamento, a intervenção estatal nos negócios privados, a falta de equipamentos urbanos, a inoperância e a incompetência da administração pública frente aos problemas da cidade, da província e do país, o desrespeito à liberdade individual e à propriedade privada, e a importância da família na organização social. Neste sentido Adorno aponta que ‘os redatores (da imprensa acadêmica) funcionavam [...] como verdadeiros arquitetos urbanos do novo modelo de exercício de poder’, fundamentados nos princípios da liberdade, da igualdade, da propriedade e da segurança (Franco, 2002: 22).

Ainda segundo a referida autora, “foi neste contexto que muitos jovens estudantes e muitos políticos passaram a afirmar a importância da cidade para o progresso do país, caminho através

do qual se conseguiria afastá-lo cada vez mais de sua antiga condição colonial” (FRANCO, 2002: 22).

Alguns temas acerca da cidade eram frequentes, tais como: a já mencionada intenção de alterar os costumes e modos da vida da população urbana; a preocupação com a administração pública quanto à condução das obras públicas; quanto à tributação, à ocupação, distribuição das terras, ao clientelismo. Ocupavam-se ainda com questões referentes à economia urbana paulistana que a despeito das adversidades demonstrava já uma expansão. Essas características apontadas pela imprensa acadêmica em maior ou menor grau podem ser estendidas para imprensa oficial. A despeito da limitação de profundidade de tais denúncias, bem como ao seu caráter, por vezes, persuasivo, eles serviam para fomentar na população em geral uma massa crítica quanto às questões referentes à urbe, de certa forma, para difundir certa visão de cidade a ser buscada. Nesse sentido, certa educação para modos e formas diferentes de ver e viver a cidade começa a florescer via a imprensa, antecipando uma prática e expediente que viria a ser usado pelos arautos do assim chamado “urbanismo moderno” décadas depois. É significativo, neste contexto, que muitos dos ex-alunos do Largo de São Francisco, que depois assumiram cargos públicos relevantes na cidade, atuassem na grande imprensa também. Exemplo paradigmático disso é o do Conselheiro Antônio da Silva Prado, que se tornou o primeiro prefeito da cidade de São Paulo e que anteriormente colaborou com os jornais: *Diário de São Paulo*, com *O Paíz* e que, em 1882, comprou o jornal *Correio Paulistano*. Por sua vez, João Theodoro foi, em 1862, redator do jornal conservador *O Constitucional*, ao mesmo tempo em que ocupava o cargo de delegado de polícia da capital.

Franco (2002: 23) afirma que foi neste período que ele tomou maior contato com os problemas da cidade, visto ser ele responsável pelo cumprimento do *Código de Postúras*, atividade que o punha em contato com questões tais como limpeza pública e privada, com a construção das edificações, entre outros. Os artigos então publicados por ele refletem tais preocupações. Muitas das medidas por ele tomadas eram impopulares e através dos mencionados artigos, buscava esclarecer e legitimar suas decisões.

Em 1865, João Theodoro passou a colaborar com o também conservador jornal *Diário de São Paulo*. Aqui as questões políticas constituíam-se no centro de sua retórica. Indiscutivelmente, nestes anos em que atuou junto à imprensa paulistana o dotaram de uma visão e compreensão diferenciada da cidade que contribuiu para delinear a sua atuação frente à presidência da província.

Para nossas futuras considerações, faz-se necessário que explicitemos o entendimento que João Theodoro tinha sobre questões nevrálgicas para a cidade e para o delineamento de suas ciências. Pode-se afirmar, no entanto, que João Theodoro era ideologicamente filiado ao Partido Conservador. Ele, assim como os correligionários deste partido, defendiam a intervenção estatal em todos os âmbitos da sociedade visto que “esta instituição, por estar acima dos interesses das facções, seria capaz de promover a difusão da “harmonia” e o progresso”. João Theodoro acreditava que o



Estado deveria promover o desenvolvimento social, promovendo ou suprindo o que não estivesse ao alcance da iniciativa popular. Acreditava, pois que “seria necessária situação muito florescente em todos os ramos da finalidade racional dos povos, para que, confiando nos próprios recursos, dispensassem esta benéfica e auspiciosa interferência dos Governos”. Por outro lado, não acreditava na igualdade entre os homens, pois existiam “graus de perfectibilidade” entre eles, pressupondo uma hierarquia que, de modo harmoniosos e orgânico, organizava-os em sua vida em sociedade, tendo a justiça um papel fundamental nesta composição. Sendo assim, a concorrência entre os iguais, defendida pelos liberais, ou a luta de classes, percebida pelos chamados socialistas científicos, eram desconsideradas por João Theodoro. A harmonia seria atingida se o Estado, através das leis, assegurasse, primeiramente, o bem estar da coletividade, estando este acima dos interesses individuais” (FRANCO, 2002: 26)

João Theodoro citava em seus cursos na Faculdade de Direito as medidas sanitárias propostas pelo Dr. Jeremy Bentham, na Inglaterra, como exemplo de medidas cabíveis ao estado para promover benefícios à coletividade. Como é sabido, a relação entre o poder público e a iniciativa privada é uma das questões centrais do higienismo. O limite da intervenção estatal na propriedade privada era um ponto delicado na implementação de ações concernentes tanto à higiene (pessoal, das habitações e dos espaços em geral) como à saúde pública (Costa, 2003). Ainda quanto às teorias e concepções de cidade e sociedade em voga à época, percebe-se a aceitação por parte de João Theodoro do entendimento da existência de uma entidade chamada “corpo social”. Nele, a analogia de sociedade e da cidade com o corpo humano era empregada, sobretudo para a problematização e análise da cidade e de suas condições sanitárias, que como vimos, segundo ele, cabia ao Estado.

Andrade (1992), em sua *A Peste e o Plano* discorre longamente sobre estes temas. A promulgação do Código de Posturas de 1874, quando Presidente da Província, expressa algumas destas ideias, tais como: “a inspeção das casas e dos quintais existentes na cidade, de modo a verificar e impedir o acúmulo de lixo, fato comum na cidade por conta dos costumes protegidos pelo direito ao livre uso da propriedade privada” (FRANCO, 2002: 27).

João Theodoro era ainda um defensor do que hoje vem sendo chamado de “parceria público – privado”. Acreditava, ele, que deveria haver um “auxílio mútuo” entre essas esferas visando o progresso da sociedade. Isso se daria via “cooperação direta” nas “quais o Estado estimularia a iniciativa privada na realização de ações voltadas para o bem comum” (FRANCO, 2002: 27). Cabe-nos enfatizar que João Theodoro ao estabelecer comparação entre o Brasil de então com outros países o faz em relação aos Estados Unidos da América e da Inglaterra.

De fato, foram às mencionadas “cooperações diretas”, isto é, a ação do Estado estimulando a iniciativa privada, a partir da garantia de lucros e juros que possibilitou na São Paulo imperial a construção de estradas de ferro e rodagem, o estabelecimento de contratos que visavam dotar a cidade dos serviços de água, esgoto, drenagem, iluminação. Interessante notar que esta visão do Estado como fomentador, defendida por João Theodoro e pelo Partido Conservador ia de encontro aos princípios liberais no que se refere à supremacia do mercado e da livre concorrência: ideias arduamente defendida pelos liberais e republicanos, de sobremaneira, os

paulistas.

Obviamente que João Theodoro tecia duras críticas a estes. De qualquer forma, é curioso que tenham vindo de uma linhagem conservadora as ações que possibilitaram a São Paulo transformar-se na cidade brasileira da Segunda Revolução Industrial por excelência, na qual o mercado e a livre concorrência desempenharam papel fundamental no delineamento de sua forma urbana. Mesmo sendo defensor da ideia do Estado como provedor, João Theodoro vê nisso também seus aspectos negativos. Destacamos as críticas feitas ao monopólio exercido ou concedido ao Estado que, segundo ele, seria tão danoso quanto a livre concorrência.

Concentrando-nos em sua atuação política, João Theodoro era um defensor da monarquia, e como tal, foi nomeado pelo Partido Conservador, no gabinete do Visconde do Rio Branco, como Presidente da Província de São Paulo, entre dezembro de 1872 a junho de 1875, no momento da expansão econômica cafeeicultora. No dizer de Campos Neto (1999:55)

[...] o caráter das realizações da administração João Theodoro exprimia a consciência de que o quadro urbano, pouco alterado em décadas anteriores, deveria passar por transformação decisiva para dar vazão a tal potencial de crescimento. Só assim a posição da capital enquanto centro regional, econômico e comercial poderia ser confirmada.

Isso implica em dizer que era uma atuação de caráter regional, inserido em um amplo contexto territorial vinculado à atividade econômica do estado de São Paulo. Isto é, era um planejamento territorial atrelado ao amplo processo de urbanização por que São Paulo passava.

Figura 2: Ilha dos amores



Fonte: Oliveira, 2019.

No contexto esboçado, ficavam claro que as intervenções não deveriam ser emergenciais ou circunstanciais ditadas pelas necessidades mais imediatas. Daí ter sido forjado um programa abrangente com nítida intenção progressista. Foi assim que uma série de obras foi realizada proporcionando a ligações e condições para expansão urbana, principalmente nas regiões norte e leste da cidade, transformando a capital em polo de atração que concentrava o impulso do desenvolvimento econômico da província. Essas obras foram: reforma do Jardim da Luz, regularização do Largo dos Curros, abertura das ruas Conde d'Eu, João Theodoro e da Palha,

alargamento das ruas do Pari, do Gasômetro, do Hospício e Municipal.

No dizer de Campos Neto (1999: 55)

[...] essas intervenções articulavam-se entre si, esboçando um circuito viário em torno da cidade, ligando áreas de expansão urbana e garantindo o acesso às estações ferroviárias na Luz (São Paulo Railway) e no Brás (Estrada de Ferro São Paulo – Rio). Adicionalmente, foi drenada e aterrada a várzea do Carmo, implantando-se ali um passeio público (a Ilha dos Amores, com jardins e quiosques); e reformou-se o palácio do governo.

Como se nota já nesse momento a Várzea do Carmo é vista como um centro público, objeto de intervenção de embelezamento. Mais adiante, esta área torna-se palco de um amplo projeto urbano.

O Burgo e a MetrÓpole: Duas Faces de uma mesma moeda, São Paulo 1870 – 1919.

Com a construção da ferrovia Santos – Jundiaí se deu o começo de uma transformação drástica pela qual São Paulo cidade passaria ao atravessar o século XX. A São Paulo Railway teve sua construção iniciada em “1860 simultaneamente em Santos e em São Paulo. O plano inclinado foi inaugurado em 28 de julho de 1864. Em 1865, no dia 6 de setembro, foi realizada a viagem inaugural no trecho do planalto” (TOLEDO, 2004: 52). Em 1872, esta ferrovia chegava a Campinas (SIMÕES JUNIOR, 1995: 21) criando as condições para a ocupação do Oeste paulista por fazendas de café para além do então chamado sertão de Rio Claro.

A partir desse momento, São Paulo, progressivamente, adquiriria “ares cosmopolitas”. Emerge então, uma cidade dotada de serviços públicos entregues à exploração de particulares e/ ou ao capital estrangeiro, explode seus limites territoriais impulsionadas por uma crescente onda especulativa de seu solo. Inserida na dinâmica capitalista internacional alavancada pela Segunda Revolução Industrial e alicerçada pela produção em escala industrial do café voltada para o mercado consumidor de massas mundial, a cidade bem como o estado torna-se o segundo polo receptor de imigrantes na América do Sul, atrás apenas de Buenos Aires.

Este avassalador incremento demográfico explicitou no espaço a natureza excludente e segregacionista de sua sociedade: surgem então os cortiços, a periferia, os bairros industriais em uma ponta, enquanto do outro lado, bairros que buscavam aludir a Paris da belle époque pela qual sua elite tanto ansiava como forma de se legitimar como classe dominante, civilizada e culta, ainda que isso não passasse de uma fina camada modernizante.

Os referidos bairros serviam de oásis em um deserto de ações sistematicamente coordenadas voltadas para requalificação da capital como um todo. Neste contexto, não é difícil perceber o crescente tensionamento das relações sociais. Agravava essa situação, a renitente onda de epidemias que marcou o período, colocando a questão do saneamento básico e da higiene na ordem do dia. Entre pestes, a cidade organizava seus serviços de água e esgoto, de drenagem, saneava terras e as especulava, aumentando ainda mais, a segregação sócio-espacial e limitando mais ainda o direito à cidade a poucos.

Entretanto, a Velha República (1889-1930) não marca apenas um período de mazelas e

iniquidades. Ela também marca o esforço empreendedor de uma sociedade que se estrutura e se organiza como uma sociedade capitalista típica do período, expressão máxima no Brasil Republicano da “cidade moderna” da Segunda Revolução Industrial. É neste momento que se estrutura o Estado burguês – capitalista paulista, bem como seu aparelho ideológico e administrativo.

Neste sentido, os engenheiros de então mais que infra estruturar o território e produzir o espaço construído dando forma à cidade, construíram o próprio esqueleto institucional e ideológico do Estado do qual estavam a serviço: são escolas, repartições, instituições culturais diversas, instituições administrativas igualmente diversas, e um invejável arcabouço jurídico – legal. Concomitantemente, novos modos de ver e viver a cidade foram fomentados. A cidade, ela mesma, gradualmente, torna-se um espetáculo. Não raro, a cidade vira um cenário para a burguesia cafeicultora e ilustrada. Burguesia esta que, progressivamente, diversificava seus investimentos para onde houvesse chance de produzir, reproduzir e, sobretudo, acumular o capital. Pobres, pretos, mulatos e imigrantes tomavam parte na representação construindo a “Paulicéia desvairada”, contribuindo para dar alma e vida à metrópole que se insinuava.

Projetos visionários e ousados foram concebidos, o solo da cidade foi loteado com um forte caráter especulativo no bojo do processo de urbanização mais amplo do estado que à época era ditado pela primazia da iniciativa privada (Costa, 2005; Brito, 2000). Ao mesmo tempo, intelectuais, técnicos e o próprio poder público realizavam um esforço sistemático para ordenar este processo e remodelavam a área central da cidade, bem como seu entorno imediato. São exemplos disto às várias Comissões de Saneamento que existiram à época, os planos de melhoramentos e a própria estruturação do executivo municipal, no qual destacamos o papel desempenhado pela Diretoria de Obras Municipais criadas a partir da Intendência de Obras em 1899.

A São Paulo que desponta deste cenário é uma cidade fragmentada, contraditória e, por vezes, caótica como não poderia deixar de ser, vista a conformação da sociedade que a produziu, por um lado, e, por outro, o próprio período em que ela emerge em sua opulência. A cidade da Segunda Revolução Industrial se tomarmos a esfera internacional é também assim. A modernidade também o é: “a única coisa segura na modernidade é a sua insegurança, e até a sua inclinação para o caos totalizante” (HARVEY, 1993: 22). A modernidade é descontinuidade, é ruptura, é um incessante processo de transformações, mas que, por pura contradição interna, faz parte de um todo coeso (Costa, 2005: 39). Arantes (1995) parece ter razão quando insiste que aqui a modernidade é incompleta, que aqui o projeto moderno não se cumpriu por todo.

De fato, questões estruturais postas pelo e para o período em tela, pela dinâmica internacional, aqui, não chegaram nem a entrar, de forma incisiva na agenda de discussões, que dizer serem de fato equacionadas. Entretanto, não cremos que seja o caso de negar o fato de que, ainda assim, construiu-se uma modernidade à paulistana, a nossa, nem melhor, nem pior, apenas a que nos foi possível.

A cidade moderna que entendemos ser São Paulo foi (e é) fruto de um amplo e intenso processo



de planejamento; planejamento político, planejamento estratégico, planejamento territorial e planejamento urbano. Independente de ter sido empreendido antes que a disciplina e o profissional correlatos estivessem devidamente estruturados e institucionalizados (Costa, 2005), e de que, ora tenha sido engendrado pelo poder público, ora por particulares, esse planejamento - “desde sempre” - esteve a serviço do capital.

Nos E.U.A., esse tipo de planejamento recebeu o nome de *corporate planning*. Aqui como lá, a cidade sob a égide deste, era concebida e produzida como mercadoria e estava intimamente ligada aos serviços e, antes de qualquer coisa, aos processos de acúmulo do capital. No Brasil, diferentemente dos Estados Unidos, os atores sociais envolvidos pareciam não compreender (ou não quererem compreender), de forma mais ampla, o funcionamento do sistema capitalista. Parecem não ter entendido que para o sistema capitalista funcionar e crescer, acumulando progressivamente o capital e efetuando a exclusão social que lhe é inerente, era necessário que alguma inclusão social fosse feita, nem que esta se desse pela via do mercado consumidor de massas. Inclusão esta que, mesmo sendo parcial e “ilusória”, garantisse algum acesso às necessidades básicas e à cidade. Não para fazer “justiça social” ou para “beneficiar o indivíduo”, mas porque isto era e é bom para o Estado (BURNHAM, 1910). Não estamos aqui a fazer apologia do capitalismo, e sim observando as condições que caracterizam a sociedade em que estamos.

O fato destas questões não terem sido equacionadas pela sociedade paulistana, em particular, e brasileira, de uma forma geral, não constituía problema, naquele momento, posto que, a despeito delas, os intuitos imediatos dos atores sociais envolvidos eram alcançados: isto é, o acúmulo de capital estava sendo assegurado. Neste sentido, este tipo de planejamento - enquanto um arcabouço de técnicas e ações que visavam um movimento transformador do espaço humanizado - se prestava muito bem para a finalidade que então se tinha. Sem se opor ao *laissez-faire* então praticado, este planejamento alimentou os profissionais envolvidos com um conjunto de dados “exatos” (no contexto do discurso científico do período) e de procedimentos de esquadramento e de produção do espaço construído que os levou, por consequência, a “desenhar” a cidade, por um lado, e possibilitou que os desígnios dessa sociedade se cumprissem, por outro.

A burguesia paulista de então queria para si uma cidade que lhe conformasse e a confirmasse como civilizada, que nada lembrasse a sociedade e cidade colonial e imperial da qual era egressa. Nesse contexto, não explicitava seus objetivos e ideologicamente buscava construir uma pequena Paris nos trópicos, ainda que quimérica. Foi assim que fez arremedos e cópias de modelos formais daquilo que cria que a legitimaria frente a si própria e aos outros. Era então uma mera questão de imagem, distorcida da realidade, mas ainda assim, poderosa imagem.

Quando esta dinâmica começou a mostrar-se incapaz de resolver as questões então postas e, ao mesmo tempo, começou a acenar com problemas que estrangulavam os fluxos do capital, surgiu, lentamente, outra possibilidade de tratar a produção do espaço construído. Foi neste contexto que um conjunto de ideias, técnicas, experiências e conhecimentos (oriundo,

sobretudo, mas não somente, da Europa) despontaram como solução. Os atores sociais de então buscaram entender e intervir neste processo, o que acabou por configurar um pensamento próprio e idiossincrático sobre a cidade de São Paulo. É aqui que detectamos o ponto de inflexão entre planejamento e urbanismo no contexto paulistano. Não que um tenha sido preferido ao outro, antes, atuaram (e atuam) concomitantes no processo social de produção do espaço construído da capital e, juntos, criaram a forma da então futura metrópole. Se o planejamento foi à base política e econômica e o alicerce deste processo, o urbanismo foi à disciplina, o discurso, o método visível que gerou desenhos e modelos possíveis. Ambos modernos, ambos necessários, ambos profícuos.

Desta forma, foi entre o burgo e a metrópole; entre o antigo e o novo; entre a teoria e a prática; entre o público e o privado; entre a especulação pura e simples e a disciplina e o controle; entre norte-americanos e europeus; entre o planejamento e o urbanismo que São Paulo tornou-se essa flor exótica do capitalismo internacional e concebeu uma maneira própria de compreender e operar sobre o processo que gerou a sua forma urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos**. São Paulo: Edusp, 1995.

BRITO, Mônica Silveira. **A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890 – 1911**. São Paulo: FFLCH – USP, 2000. (Dissertação de Mestrado).

BURNHAM, D. H. **A city of the future under a democratic government**. In: Transactions of the. Town Planning Conference. U.S.A., 1910.

CAMPOS NETO, Candido Malta. **Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo**. São Paulo: FAUUSP, 1999. (Tese de Doutorado).

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. São Paulo: Editora Brasiliense S.A., 1987.

COSTA, Luiz Augusto Maia Costa. **O moderno Planejamento Territorial e Urbano em São Paulo. A presença norte-americana no debate de formação do pensamento urbanístico paulista. 1886 – 1919**. São Paulo: FAU – USP, 2005. (Teses de Doutorado).

COSTA, Luiz Augusto Maia Costa. **O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século: O Engenheiro Theodoro Sampaio e as Questões Territoriais e Urbanas Modernas em São Paulo (1886-1903)**. São Paulo: RIMA: FAPESP, 2003.

FRANCO, Herta. **Modernização e melhoramentos urbanos em São Paulo: a gestão do presidente de província João Theodoro (1872 – 1875)**. São Paulo: FAUUSP, 2002. (tese de doutoramento).

FREIRE, Victor da Silva. **O Futuro Regimen das Concessões Municipaes**. In: Revista da Escola Politécnica de São Paulo. N 0 60. São Paulo: Escola Técnica de São Paulo, 1919.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo: Vila, Cidade, Metrópole**. 1. ed. São Paulo: Via das Artes, 2004. v. 1.

HARVEY, David. **A condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

OLIVEIRA, Abrahão. **Uma recordação do Tamanduteí – A Ilha dos amores**. Disponível em: <

<http://www.saopauloinfoco.com.br/ilha-dos-amores-2/>>. Acesso: 30 out. 2019

SÃO PAULO (Município). História Demográfica do Município de São Paulo. Disponível em: <
http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php> Acesso: 30 out. 2019.

SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX.** São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Anhangabaú – história e urbanismo.** São Paulo: FAU-USP, 1995. (Tese de Doutorado).

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **O Setor de Obras Públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo.** São Paulo: EAESP – FGV, 1990. (Dissertação de Mestrado).

TOLEDO, Benedito Lima de. **A “Segunda fundação” da Cidade.** In: São Paulo, Metrópole em transito: percursos urbanos e culturais. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.