

Fraya Frehse

# Ô da Rua!

*O Transeunte e o Advento da Modernidade em São Paulo*



edusp



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

*Reitor* João Grandino Rodas  
*Vice-reitor* Hélio Nogueira da Cruz



EDITORA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

*Diretor-presidente* Plínio Martins Filho

COMISSÃO EDITORIAL

*Presidente* Rubens Ricupero  
*Vice-presidente* Carlos Alberto Barbosa Dantas  
Antonio Penteadó Mendonça  
Chester Luiz Galvão Cesar  
Ivan Gilberto Sandoval Falleiros  
Mary Macedo de Camargo Neves Lafer  
Sedi Hirano

*Editora-assistente* Carla Fernanda Fontana

*Diretora Editorial* Cristiane Silvestrin



INTERMÉDIO

# Ritmos em Mudança

SE CONTEMPLADAS À LUZ das transformações socioeconômicas, políticas, sociais e culturais mais abrangentes que então engolfaram a cidade de São Paulo – e para as quais a historiografia não hesitou em buscar causas, razões, princípios explicativos dos mais variados<sup>1</sup> –, as imagens da rua que conhecemos ocultam processos históricos de amplitude bem maior. Esses se expressaram nas ruas centrais das décadas de 1860 e 1870, entre outros, pela presença intensa de objetos, ações, relações e concepções cuja temporalidade histórica é a do moderno. São símbolos do moderno até então inéditos nas plagas paulistanas, cuja percepção social nesse intervalo analisei em outro momento<sup>2</sup>.

Interessa-me aqui que, crescentemente vigentes nas ruas centrais paulistanas a partir desses dois decênios, esses símbolos acompanham regras de civilidade propriamente modernas, que giram em torno da circulação como regra de conduta para os comportamentos corporais, e da impessoalidade como regra nas interações. E a questão passa a ser como se difundem socialmente essas regras de conduta até então inéditas.

É grande a complexidade inerente a essa problemática. Os estudos de Weber sobre a ética protestante, o de Elias sobre o processo civilizador e o de Foucault sobre a disciplina podem ser considerados respostas teóricas originais para a questão, ao abordarem, cada um a seu modo, as regras de conduta desejáveis em espaços sociais específicos, de cunho institucional: a religião e o trabalho, a corte, a prisão, a escola etc. Já quando o espaço é a rua, aí a complexidade é

1 Cf. Fraya Frehse, *O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império*, 2005, pp. 51-57.

2 *Idem, passim*.

de outro tipo, uma vez que estamos em face de um *locus* não institucional por excelência, ao mesmo tempo que alvo constante de regulamentação por parte de instituições diversas. Parece mesmo incomensurável o número de variáveis a entrarem em jogo na difusão de novas regras de conduta nesse espaço.

Não é diferente na rua do centro da São Paulo oitocentista. São, em tese, infinitas as variáveis a serem consideradas, para a compreensão de como são propagados socialmente modos modernos de comportamento corporal e de interação social dos pedestres. Vale ressaltar, nesse sentido, que os objetos, as ações, as relações e as concepções do moderno que começam a se fazer presentes nas vias paulistanas do período integram de fato o rol de mediações por meio das quais padrões de conduta propriamente modernos são introduzidos nesses espaços. Tais símbolos acarretam, afinal, alterações dos ritmos do próprio dia a dia dos pedestres em relação à rua. E, como permite inferir Lefebvre, alterações nos ritmos medeiam mudanças nas “maneiras”<sup>3</sup>. É o que me leva a denominar esses símbolos *mediações modernas*.

Desse ponto de vista, é crescente a presença, nas ruas, de mercadorias que implicam comportamentos corporais associados à circulação. São *velocípedes e bicicletas, por exemplo, que suspendem os corpos em relação ao solo e os fazem movimentar-se com até então inédita agilidade pelo espaço* – e movimentar-se sempre, tendencialmente. Índícios disso são anúncios sobre a venda de acessórios de moda cujo sentido se liga precisamente à existência desses meios de locomoção na cidade: assim, por exemplo, “*chapéus a velocípede*”, em 1870<sup>4</sup>.

Com efeito, em meio às mudanças socioeconômicas, demográficas, políticas e culturais em curso em particular a partir da década de 1860, as atividades comerciais diversificaram-se, lojas multiplicaram-se, fazendo em especial das três mais movimentadas artérias da colina central – as ruas do *Rosário\**, *Direita* e *São Bento* – um corredor de vitrines. Estas em si são significativas de que a circulação ganha importância crescente nas vias centrais. No “Padrão Municipal” de 1886, código de leis complementar ao Código de Posturas de 1875 e voltado a regular os padrões construtivos da capital, as *fachadas envidraçadas* são explicitamente incentivadas<sup>5</sup>. De fato, conforme Heloisa Barbuy, “Caixas de vidro no interior dos armazéns, e [...] janelas adaptadas, pedaços de paredes que se

3 Cf. Henri Lefebvre, *Éléments de rythmanalyse*, 1992, p. 55.

4 Cf. N/a, “22 e 24 – Rua da Imperatriz – 22 e 24”, *CP* (Anúncios), quarta-feira 23.3.1870, p. 4.

5 Cf. a esse respeito Heloisa Barbuy, *A Cidade-Exposição*, 2006, pp. 54-57.

abrem e envidraçam, em todo canto surgem vitrines para mostrar as mercadorias de forma convidativa”<sup>6</sup>. Nesse contexto, a atividade das compras tornou-se em si uma forma de passeio e de diversão, além de promover a implantação de toda uma infraestrutura voltada ao ócio (clubes, teatros, hotéis), mas também com fins urbanísticos, como redes de iluminação, transporte, calçamento<sup>7</sup>.

compras  
na cidade

Há que se considerar ainda a implantação de novos equipamentos de infraestrutura urbana: bondes, por exemplo, que constrangem os corpos a compartilhar espaços físicos diminutos durante segundos, minutos ou até horas. A respeito desses meios públicos de transporte Simmel reconheceu de forma sensível, diante da metrópole que Berlim foi na primeira década do século XX, que

Antes do advento dos ônibus, das ferrovias e dos bondes no século XIX, as pessoas não se encontravam de forma alguma em condições de ficar se olhando – ou de ter de se olhar – durante minutos ou até horas sem conversar. O [...] maior mistério contido no ser humano que apenas se vê, em comparação com o ser humano que se ouve, contribui [...] certamente para a problemática do sentimento de vida moderno, para o sentimento de desorientação na vida comum, de solidão e de estar envolto de todos os lados por portões fechados<sup>8</sup>.

o corpo  
constrangido  
a compartilhar  
espaços físicos  
pequenos

O autor percebeu que a simples existência dos meios de transporte públicos constrange corpos pessoalmente estranhos entre si – e são ineditamente numerosos os corpos, na cidade grande moderna – a uma proximidade física que acarreta o desenvolvimento histórico de padrões de conduta até então inexistentes nos povoamentos humanos. A predominância do olhar sobre o ouvir seria um desses padrões – problemáticos, segundo Simmel, pelo sentimento de “desorientação” que acarretariam para o indivíduo na “vida moderna”.

Também as ruas centrais de São Paulo receberam, com a chegada da ferrovia, seus primeiros meios públicos de transporte. É significativo que, no mesmo ano em que se completava o primeiro trecho da linha férrea, entre Santos e São Paulo, o italiano Donato Severino passasse a anunciar nos jornais o seu serviço de carros e tilburis de aluguel, estacionados no largo da Sé\*, sendo que quatro anos mais tarde surgiram as primeiras leis da Câmara Municipal visando a

6 *Idem*, p. 78.

7 Cf. Jon Stobart, “Shopping Streets as Social Space”, *Urban History*, 24, 1998, pp. 3-21.

8 Cf. Georg Simmel, “Exkurs über die Soziologie der Sinne” [1908], em *Soziologie*, 1968, p. 486.

regulamentar a admissão de cocheiros, a condução de carros<sup>9</sup>. Já que a estação ferroviária não se situava na colina central, viabilizou-se, através dos carros e tálburis de aluguel, uma ligação mais veloz entre o centro e a estação de trem, que a partir de então se transformou numa das mais importantes entradas da cidade.

Embora esse primeiro serviço de táxi urbano não implicasse, pelo que permite intuir a documentação, o compartilhamento público do espaço do tálburi (até porque o serviço de diligências previa a admissão exclusiva de “pessoas decentemente vestidas”<sup>10</sup>, o que, de antemão, excluía, por exemplo, escravos, não calçados numa sociedade em que o calçado era símbolo de *status* e de liberdade), sinalizava a entrada em cena de novos padrões de interação social nas ruas. Apareceram novos tipos humanos: o cocheiro que conduzia o veículo e o cavalo; em contrapartida, a figura do passageiro, que, ao mesmo tempo em que pagava, estava submetido à boa vontade daqueles que o carregavam: além do cocheiro, o cavalo.

Alguns anos mais tarde, as ruas centrais passaram a contar com os primeiros bondes a burro (outubro de 1872); e, sintomaticamente, com a possibilidade histórica das regras de conduta às quais Simmel remeteu em 1908. Tudo isso no âmbito de interações que agora ocorriam entre passageiros, o cocheiro e o chamado condutor, responsável pela cobrança das passagens. Todos dependiam de todos, além da boa vontade da técnica e dos burros que puxavam o veículo. Num meio de transporte cuja lotação oficial era de “vinte e poucas pessoas”<sup>11</sup>, comprimiam-se nos bancos todos aqueles que podiam pagar 200 réis pela passagem, que não estivessem descalços e, obedecendo a ambos os pré-requisitos, ansiassem por ampliar o perímetro de sua movimentação diária pela cidade num tempo menor<sup>12</sup>. Nos idos republicanos, a concessão dada à empresa anglo-canadense São Paulo Tramway, Light & Power Ltd. para a instalação de sistemas de iluminação e de transporte públicos elétricos alterou ainda mais a tecnologia e a abrangência da circulação humana possível pelas ruas.

Cabe sublinhar ainda, nesse contexto, o aparecimento de outros equipamentos modernos de infraestrutura implantados pela iniciativa particular com

9 Cf. Waldemar Corrêa Stiel, *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, 1978, p. 1.

10 Cf. Affonso A. Freitas, *Tradições e Reminiscências Paulistas*, 1978 [1921], p. 100.

11 Cf. Um apreciador dos bonds, “Carris de Ferro de S. Paulo”, *CP* (Secção Particular), domingo 6.10.1872, p. 3.

12 Cf. Fraya Frehse, *op. cit.*, 2005, pp. 199-200.

apoio e subsídios decisivos do poder público provincial. Quase trinta anos antes de a Light instalar os primeiros postes de luz elétrica na cidade, chegava às ruas centrais a iluminação pública a gás (a partir de finais de março de 1872), um passo significativo para ampliar o tempo hábil de movimentação dos pedestres por vias iluminadas. Até então tinham prevalecido em pontos muito esparsos a iluminação a azeite (1828) e, posteriormente, o hidrogênio líquido (1847)<sup>13</sup>. Foi só com a concessão dada pelo governo provincial à inglesa São Paulo Gas Company<sup>14</sup> que ganhou espaço político a concepção de um sistema de iluminação a conectar virtualmente a cidade toda. Que o serviço fosse incompleto, inspirando não poucas críticas nos jornais da época<sup>15</sup>, não modifica o princípio básico que ele corporifica tecnicamente: transformar, através da iluminação pública, a noite em dia<sup>16</sup>. Nas ruas se viabiliza, assim, a circulação de mercadorias, de veículos e de gentes até mais tarde, e virtualmente de forma ininterrupta.

*iluminações*

Mictórios, por sua vez, foram implantados em pontos específicos da cidade, primeiro no centro, a partir do momento em que a Companhia Cantareira e Esgotos começou a atuar na cidade, em 1881. Eram cilindros de “chapa em forma espiral sobre eixo sustentada por varões ornamentados nas pontas com cobertura não contígua”, que expunham pés e cabeça do usuário<sup>17</sup>. Ao serem implantados nas ruas paulistanas, os mictórios ensejaram a possibilidade histórica de até então inéditos modos de estar fisicamente e de interagir nas ruas.

A sua introdução remete àquilo que já se escreveu sobre outro contexto, geograficamente muito distante de São Paulo, mas cada dia mais próximo quanto a referências socioculturais então difundidas socialmente com intensidade crescente na cidade. As sociedades europeias no seio das quais foi gestado historicamente o “processo civilizador” herdaram deste, entre outros, a importância cada vez maior que a vergonha e o embaraço passaram a assumir nas relações sociais<sup>18</sup>. Obedecendo a orientações teórico-metodológicas diferenciadas, a psicologia de Sigmund Freud, a sociologia de Elias e a de Goffman

13 Cf. Ernani da Silva Bruno, *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, vol. 2, 1983 [1954], pp. 538-551.

14 Cf. Gerald Michael Greenfield, “Dependency and the Urban Experience: São Paulo’s Public Service Sector, 1885-1913”, *Journal of Latin American Studies*, 10 (1), 1978, p. 38.

15 Cf. Fraya Frehse, *op. cit.*, 2005, pp. 90-92.

16 Cf. Wolfgang Schivelbusch, *Disenchanted Night*, 1995 [1983].

17 Cf. Solange Ferraz de Lima, *Ornamento e Cidade*, 2002, p. 33.

18 Cf. Norbert Elias, *Über den Prozess der Zivilisation*, 1993 [1939], vol. 1, pp. 110-283.

não teriam se dedicado com tanto afinco à investigação dessas emoções se elas não tivessem se tornado mediações fundamentais para a compreensão da sociedade ocidental moderna<sup>19</sup>. Em particular em relação à França do século XIX, Alain Corbin assinalou que se ocultaria sob as noções de vergonha e pudor um duplo sentimento: de um lado, “o medo de ver o Outro – o corpo – exprimir-se, de permitir que o animal ponha as manguinhas de fora; de outro, o temor de que o segredo íntimo seja violado pela indiscrição, o desejo atizado por todas as precauções destinadas a mascarar tamanho tesouro”<sup>20</sup>. Por tudo isso, a vergonha é também, contraditoriamente, um sentimento pré-moderno. Trata-se de uma emoção cuja expressão exterior é o embaraço, o qual se evita pelo decoro, conjunto de procedimentos marcados por um forte caráter ritual, historicamente anterior à sociedade moderna<sup>21</sup>.

Conceituações da vergonha e do embaraço no contexto oitocentista se balizam empiricamente nos cenários europeu e norte-americano, sendo difícil identificar teorizações análogas referidas ao Brasil dessa época<sup>22</sup>. Pode-se, de toda forma, inferir que, com a chegada dos mictórios nas ruas e praças paulistanas, o indivíduo podia ali urinar escondido atrás desses biombos de ferro fundido, algo que era excepcional até então na cidade. Tanto que os jornais da década de 1870 não hesitaram em publicar posturas municipais a respeito: “Logo que a Câmara estabelecer urinadouros públicos, ninguém poderá urinar nas ruas e praças da Cidade: sob pena de 5\$000 de multa”<sup>23</sup> – uma multa cara na época para boa parte da população, quando se tem em conta que um escravo liberto auxiliar de pedreiro, por exemplo, ganhava em média de 15 a 20 mil-réis mensais em 1869, e um escravo fugido, 8 mil-réis como carroceiro numa chácara, com direito a casa e comida, em 1860<sup>24</sup>.

19 Cf. Thomas J. Sheff, “Elias, Freud and Goffman: Shame as the Master Emotion”, em Loyal e Quilley (orgs.), *The Sociology of Norbert Elias*, 2004, *passim*.

20 Cf. Alain Corbin, “O Segredo do Indivíduo”, em Perrot, *História da Vida Privada*, vol. 4, 1995 [1987], p. 450.

21 Cf. José de Souza Martins, “Introdução: O Decoro nos Ritos de Interação na Área Metropolitana de São Paulo”, em Martins (org.), *Vergonha e Decoro na Vida Cotidiana da Metrópole*, 1999, pp. 11-13. Cf. também de Erving Goffman “The Nature of Deference and Demeanor” [1956a] e “Embarrassment and Social Organization” [1956b], 1967, pp. 47-112.

22 Sobre a vergonha e o decoro em São Paulo na atualidade, cf. Martins (org.), *op. cit.*, 1999, *passim*.

23 Cf. Joaquim Manoel Gonçalves de Andrade, “Codigo de Posturas da Camara Municipal da Imperial Cidade de S. Paulo [31 de maio de 1875]”, *Diario de São Paulo* [a partir de agora, DSP] (Parte Official – Leis Provinciaes), quarta-feira 13.9.1875, p. 1.

24 Cf. Maria Cristina Cortez Wissenbach, *Sonhos Africanos, Vivências Ladinas*, 1998a, p. 228.

Já que as mercadorias e os equipamentos referenciados medeiam ações, relações e concepções sociais, convém ter em conta também o papel fundamental das novas ideias que a chegada desses objetos sinalizava, uma vez que eles eram materializações, no tempo e no espaço, daquelas. E assim chegamos a outras instâncias: não mais mercadorias e equipamentos, mas instituições.

Segundo Lefebvre, mudanças ocorrem objetivamente “quando grupos, classes ou castas específicas intervêm imprimindo um ritmo a uma época, seja pela força, seja de forma insinuante”<sup>25</sup>. Se imprimir um ritmo é desencadear uma dinâmica de repetições de gestos que altera, em última instância, “maneiras” até então vigentes, condutas, também adquirem relevância algumas instituições que grupos sociais específicos mantêm operantes. Lefebvre discute especificamente o papel das repetições na educação, no aprendizado, no adestramento de gestos: assim, os seres humanos aceitam valores (ensinados), aprendem ofícios e se curvam às maneiras<sup>26</sup>. Nessa reprodução de gestos, produzem-se, acrescentaria eu com base na própria dialética lefebvriana, novas maneiras. Sendo a rua o espaço referencial desta investigação, gostaria de enfatizar especificamente a relevância que nesse sentido cabe à imprensa.

É verdade que, nessa sociedade de forte tradição oral, iletrada e majoritariamente pobre que era o Brasil da época, não há como atribuir à imprensa – e mesmo à literatura – um papel decisivo na transformação dos padrões de civilidade nas ruas. No entanto, por seu próprio caráter de formadora de opinião, ela se empenha intensamente nesse sentido. Cada abordagem expressa num editorial, numa crônica, numa notícia, num anúncio traz implícitas regras de conduta que os grupos sociais dos quais os respectivos órgãos de imprensa são porta-vozes visam a implementar. Seriam regras de civilidade modernas, quando o espaço é a rua em São Paulo? A resposta é sempre positiva nos anúncios de mercadorias modernas. Já nas crônicas e notícias, a resposta é mais complexa, como veremos na segunda parte deste estudo.

Outra mediação para a introdução de novos padrões de civilidade é corporificada pelas políticas encetadas pelo poder público em suas várias instâncias.

Sem preconizar qualquer tipo de determinismo normativo, penso primeiramente nas posturas municipais. Embora indissociáveis de uma longa tradição

25 Cf. Lefebvre, *op. cit.*, 1992, p. 25.

26 *Idem, ibidem.*

administrativa portuguesa cujas raízes remontam à Idade Média<sup>27</sup>, elas são regras de conduta que determinados setores da sociedade visam a impor à população. E isso, mesmo que a tentativa fosse infrutífera, como bem têm assinalado estudos que trataram da relação que a população mantinha com as posturas<sup>28</sup>.

A partir dos anos de 1870 havia, nas instâncias legislativas de São Paulo, a preocupação política de enfeixar as posturas num Código de Posturas. Cabe enfatizar, nesse contexto, o pioneirismo do Código de Posturas de 1875, o primeiro que vingou em São Paulo<sup>29</sup>. Uma vasta gama de posturas da compilação tematiza tudo o que seria crucial evitar “para não impedir o trânsito público” – expressão então comum e corrente. Assim, por exemplo, eram proibidas “escavações para tirar terras nas praças, campos, estradas ou quaisquer outros lugares de trânsito publico” (artigo 3); “depositar materiais nas ruas durante obras” (artigo 13); ter “dentro da cidade casa térrea, ou pavimento inferior de sobrado com postigos, cancelas, portas e janelas de abrir para fora” e, sobretudo, “as rótulas e sacadas de madeira” (artigo 24); “colocar madeiras e quaisquer materiais para embaraçar ou arriscar trânsito” (artigo 39); “ter sobre janelas vasos com flores, caixões ou outros objetos que possam cair na rua ou ofender a quem passar” (artigo 40); “lançar à rua corpos sólidos ou líquidos, que possam prejudicar a quem passar” (artigo 41); “colocar qualquer objeto no lado de fora das portas, ou pendurá-los nos portais” (artigo 42); “transitar a cavalo ou conduzir animais com carga por cima dos passeios das ruas” (artigo 44); “lançar nas ruas e largos vidros quebrados e quaisquer objetos que possam prejudicar os transeuntes, salvo nos lugares designados pela Câmara Municipal; bem como nos passeios colocar-se cascas de frutas que possam ocasionar queda” (artigo 46); “levantar toldos ou empanadas nas frentes das casas sem licença” (artigo 59). Os corpos humanos deveriam ter livre trânsito, mas em especial nos chamados passeios, que deveriam ser calçados (artigo 17), mantidos sempre varridos (artigo 35), desobstruídos de

27 Cf. Magnus Roberto de Mello Pereira e Antonio Cesar de Almeida Santos, “Códigos de Posturas Municipais”, *Monumenta*, 1998, pp. 4-7. Agradeço a Ana Maria de Almeida Camargo, que me apresentou esse esclarecedor trabalho.

28 Cf. Eudes Campos, *Arquitetura Paulistana sob o Império*, vol. 3, 1997, p. 597; Sênia Bastos, *A Cidade por Seus Moradores*, 2001, *passim*.

29 Cf. Joaquim Manoel Gonçalves de Andrade, “Codigo de Posturas da Camara Municipal da Imperial Cidade de S. Paulo [31 de maio de 1875]”, *DSP (Parte Official – Leis Provinciaes)*, de sábado 28.8.1875 a sábado 18.9.1875, respectivamente p. 1.

degraus, pedras ou madeira (artigo 47). E, mesmo, de animais: era proibido mantê-los “atados às portas, janelas e argolas ou tê-los pelo cabresto ou rédeas, impedindo passagem pelo passeio das ruas” (artigo 43).

É fato que restrições a animais, em especial porcos, soltos pelas ruas são anteriores ao século XIX no Brasil, pelo que assinalam Magnus Roberto de Mello Pereira e Antonio Cesar de Almeida Santos em relação a Curitiba<sup>30</sup>. No entanto, o intuito dessas proibições não fora o chamado “trânsito”, e sim “o prejuízo e dano que faziam [os porcos] em arrombar os quintais e ainda as paredes das casas”<sup>31</sup>, o que corrobora a tese de que o “principal objetivo das posturas” relativas à presença de animais nas ruas paranaenses seria “diferenciar cidade e campo”<sup>32</sup>. Pois esta cidade separada do campo assume contornos específicos, no Código de Posturas paulistano de 1875: aparece como urbe com ruas tomadas pela circulação. Isso vai ao encontro da constatação de Raquel Rolnik de que “a delimitação do espaço da rua e sua resignificação como espaço de circulação” foram “o grande tema” desse Código<sup>33</sup>.

Trata-se, na verdade, de uma versão revista e ampliada da “resolução” trazida à imprensa, sem sucesso, pela primeira vez em 14 de maio de 1873, pelo então presidente de província, o político mogiano do Partido Conservador e bacharel da Academia João Theodoro Xavier de Mattos (1828-1878)<sup>34</sup>. Referido à gestão pública dos usos e da aparência das ruas, o Código vingou durante no mínimo onze anos, até ser substituído, em 6 de outubro 1886, por uma compilação de leis ou “posturas” subseqüente, na verdade uma “recodificação” das leis então vigentes<sup>35</sup>.

Além das posturas, o poder público de então contava com um segundo conjunto de poderosas mediações para encetar transformações na civilidade nas ruas centrais paulistanas: intervenções urbanísticas com participação variável de empreendedores privados. Abrindo largos, ligando e alargando vias, criando jardins públicos, os responsáveis pelas intervenções atuaram pesadamente sobre as regras de conduta nesses locais. Isso não surpreende, quando se relembra

30 Cf. Pereira e Santos, *op.cit.*, p. 18.

31 Cf. *Atas da Câmara*, 19.8.1748, citado em *idem, ibidem*.

32 *Idem*, p. 20.

33 Cf. Raquel Rolnik, *A Cidade e a Lei*, 1997, p. 33.

34 Cf. João Theodoro Xavier, “Lei N.93 [14 de maio de 1873]”, *DSP* (Parte Oficial – Leis Provincias), terça e quarta-feiras 8 e 9.7.1873, respectivamente pp. 1-2.

35 Cf. Eudes Campos, *op. cit.*, 1997, p. 600.

que, como afirmava Lefebvre, o espaço permite, sugere ou impede “ações”<sup>36</sup>. Muitas “ações” no centro de São Paulo a partir da década de 1870 dizem respeito à circulação. Foi, sobretudo, com a posse de João Theodoro, em dezembro de 1872, que esse princípio de civilidade nas ruas encontrou sua primeira tradução em termos urbanísticos. Com o objetivo político explícito de atrair para a cidade “homens ricos e abastados”, a fim de “gozarem por algum tempo das comodidades que [São Paulo] oferece”<sup>37</sup>, o presidente investiu de maneira até então inédita, até o fim de seu mandato, em 1875, de um lado, na abertura de novas ruas e na regularização de largos, em particular no Morro do Chá\* e nas cercanias da estação ferroviária, na Luz. De outro lado, João Theodoro promoveu o alargamento da ladeira que conduzia à Praça do Mercado\*, medida que incidiu diretamente sobre a circulação de mercadorias – não apenas dentro da cidade, mas no perímetro entre a colina central e a ferrovia<sup>38</sup>. Em meio às políticas encetadas pelo presidente de província, a Câmara Municipal da época também empreendeu reformas urbanísticas. No centro, foi desapropriado o cemitério da Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, a fim de ampliar o largo do Rosário\*, e no Morro do Chá\* foram abertas duas ruas<sup>39</sup>.

Evidentemente essas políticas não podem ser dissociadas da própria existência da ferrovia, e da especulação imobiliária que a sua implantação direta e indiretamente fomentou, nesses tempos de vigência da Lei de Terras, quando a terra virou uma mercadoria como qualquer outra<sup>40</sup>. De toda forma, outro de seus efeitos foi favorecer a conexão entre áreas diversas da cidade, ampliando a possibilidade de movimentação de gente e de mercadorias pelas ruas. E uma movimentação bem específica: quanto mais largas as vias, maior a quantidade de pedestres e objetos que por ali podiam circular ao mesmo tempo.

Essas são todas medidas que traduzem em termos urbanísticos a concepção de que a rua teria de ser eminentemente um espaço de circulação facilitada –

36 Cf. Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, 2000 [1974], pp. 88-89.

37 Cf. “Relatório apresentado pelo Presidente de Província Dr. João Theodoro Xavier de Mattos á Assembléa Provincial em 14 de Fevereiro de 1875”, citado em Egas, *Galeria dos Presidentes de São Paulo*, vol. 1, 1926, p. 499.

38 A chegada da ferrovia feriu de morte o tradicional transporte de mercadorias por tropas, reorganizando completamente o sistema local de acesso aos gêneros do comércio local. Cf. Maria Odila Leite da Silva Dias, *Quotidiano e Poder em São Paulo no Século XIX*, 1994 [1984], p. 244.

39 Cf. Cândido Malta Campos, *Os Rumos da Cidade*, 2002, p. 43.

40 Cf. de José de Souza Martins, entre outros, *A Imigração e a Crise no Brasil Agrário*, 1973, esp. pp. 47-54, e *O Cativo da Terra*, 1996 [1979], *passim*.

de mercadorias e de gentes. Paralelamente a essa concepção há uma segunda: enquanto a rua se destinaria ao circular, jardins públicos se prestariam à permanência passageira. É o que sugere a remodelação que João Theodoro empreendeu no Jardim da Luz, que recebeu, afora novas árvores e bancos de pedra, uma torre destinada a observatório. O presidente encomendou, ainda, a drenagem e o aterramento da várzea do Carmo\*, a fim de implantar numa das ilhotas do rio Tamanduateí, bem próximo à colina central da cidade, um segundo jardim público, a chamada Ilha dos Amores\*, com jardins e quiosques.

Mais de duas décadas se passaram até que a administração local voltasse a dedicar-se deliberadamente a intervenções urbanísticas de porte nas ruas paulistas. Nesse intervalo, o gabinete conservador, do qual João Theodoro e seu sucessor eram representantes, perdeu espaço político no Império (1878) para recobrá-lo apenas em 1885. Assim, as “intervenções modernizantes” nas ruas e praças da capital da Província foram substituídas por políticas que secundarizaram a cidade em favor de outros centros liberais do interior<sup>41</sup>. Isso até que os conservadores retornassem ao poder, e, com eles, as intervenções em ruas, largos e várzeas centrais voltassem à agenda política<sup>42</sup>. Foi nesse contexto que ganhou impulso o ajardinamento de largos como o do Palácio\*, implementado pelo pernambucano João Alfredo Correia de Oliveira (1835-1919), em 1886. Tudo isso como parte da tendência histórica mais ampla de transformar largos com aparência de terreiro em praças ajardinadas para a permanência momentânea entre uma circulação e outra.

Porém, determinante mesmo no sentido das “intervenções modernizantes” foi a instauração da República. O rearranjo administrativo municipal, primeiro estabelecendo, ao lado da Câmara Municipal, intendências e, a partir de 1899, o cargo de prefeito, veio plenamente ao encontro dos interesses especulativos que inauguraram a era republicana<sup>43</sup>. Em especial com a posse de Antônio da Silva Prado, a vontade política local foi direcionada para projetos urbanísticos que remodelaram de forma irreversível ruas e praças da área central e adjacências durante toda a década seguinte. Ocorreram, nesse contexto, o ajardinamento do Jardim da Luz, o alargamento de inúmeros largos e ruas da área central por meio da demolição de antigas casas e igrejas coloniais, a arborização de

41 Cf. Campos, *op. cit.*, p. 45.

42 *Idem*, p. 54.

43 Cf. Nicolau Sevcenko, *Literatura como Missão*, 1999 [1983], p. 26.

avenidas e da margem do rio Tamanduateí<sup>44</sup>. Enquanto isso, a Light ampliava seu perímetro físico de atuação na colina central e nos arrabaldes<sup>45</sup>. Essas transformações urbanísticas certamente contribuíram para Nicolau Sevcenko argumentar que a gestão de Prado teria sido marcada por “civilidade” e “urbanidade” e pela ânsia por um incremento geral da qualidade de vida<sup>46</sup>.

Os prefeitos subsequentes apenas aprofundariam as transformações urbanísticas iniciadas por Prado<sup>47</sup>. Só que se fortaleceu uma vertente de intervenções apenas esboçada por esse prefeito ao deixar o poder, em 1911. Trata-se da ênfase em espaços livres para aquele que é o contraponto sociológico do transeunte: a multidão. Certamente o emblema pioneiro dessa concepção foi a demolição, a partir de 1912, da velha Catedral da Sé e dos dois quarteirões que a separavam do retangular largo de São Gonçalo\*, para a construção de uma nova e neogótica catedral e, mais tarde, de uma imensa praça retangular na frente do edifício: “praça cívica”, conforme a crônica dos anos de 1920<sup>48</sup>.

De fato, foi sobretudo a partir da gestão do também bacharel fluminense Washington Luís Pereira de Souza (1869-1957), prefeito entre 1914 e 1918, que a multidão e seus espaços adentraram definitivamente a agenda política municipal. Passou-se a investir em logradouros públicos para as massas, realizando projetos já existentes mas que até então não tinham sido viabilizados politicamente: o Parque Anhangabaú\* e o Parque Dom Pedro II, este último, na social e sanitariamente desprezada várzea do Carmo\*, interstício espacial que separava a colina central dos emergentes bairros operários do Brás e da Mooca<sup>49</sup>. Era

44 Cf. Campos, *op. cit.*, pp. 82-93.

45 Os termos da concessão para o fornecimento de gás, eletricidade, transportes urbanos, telefones e mais tarde água, a partir de 1899, acabaram possibilitando à Light unir a abertura de novas linhas à especulação com loteamentos recém-abertos. Cf. Maria Cláudia Pereira de Souza, *O Capital Imobiliário e a Produção do Espaço Urbano*, 1988; Sevcenko, *op. cit.*, 1992, p. 123. Para um estudo precursor das querelas envolvendo a implantação dos serviços públicos em São Paulo, cf. Gerald Michael Greenfield, “Lighting the City: A Case Study of Public Service Problems in São Paulo, 1885-1913”, em Alden e Dean (orgs.), *Essays Concerning the Socioeconomic History of Brazil and Portuguese India*, 1977, pp. 118-149.

46 Cf. Sevcenko, *op. cit.*, 1992, p. 120.

47 Cf. Campos, *op. cit.*, p. 82.

48 Cf. Sevcenko, *op. cit.*, 1992, p. 103.

49 Cf. Campos, *op. cit.*, p. 166.

detalhe que isso implicasse desapropriações, transferência de comunidades em geral pobres que ali viviam e/ou angariavam o seu sustento<sup>50</sup>.

Nenhuma dessas medidas impediu, entretanto, que o prefeito enfrentasse, em 1917, a primeira manifestação política de dimensões verdadeiramente multitudinárias nas ruas de São Paulo, por ocasião da presença maciça de mais de dez mil pessoas nas ruas centrais no dia 12 de julho. Como vimos na Introdução, ali participaram do cortejo fúnebre do sapateiro Martinez, no contexto da chamada greve geral.

Essas ponderações todas permitem reconhecer que não faltaram mediações materiais e imateriais relativas à difusão de padrões de conduta historicamente modernos nas ruas paulistanas em meio às mudanças socioeconômicas, demográficas, políticas e culturais pelas quais a cidade foi atingida na segunda metade do século XIX. Também fica claro que o processo de transformações não foi homogêneo. Além de serem várias as suas temporalidades históricas, foram diversos os momentos em que essas mediações modernas começaram a fazer-se presentes nas ruas de São Paulo.

Por meio dessas mediações aproximamo-nos do vetor político de significação que essas mudanças mais abrangentes assumem na rua, e que não pode ser ignorado. Se a sociedade se transforma, há forças políticas que propulsionam suas transformações em uma direção ou outra por menos que haja, como ensina Norbert Elias em relação à transformação histórica de maneira geral, um planejamento “racional” e premeditado do processo histórico<sup>51</sup>. De fato, não há como imaginar que as mudanças nas ruas paulistanas de finais do Oitocentos tenham sido ação de uma elite coesa e calculista. Enfatiza Martins que “A própria elite estava se constituindo como classe nesse momento, ela também buscando espaço e identidade”<sup>52</sup>. Contempladas em conjunto, as mediações evocadas têm algo em comum. Elas se traduzem em formas às quais subjaz a circulação, como comportamento corporal nas ruas. É porque se circula por esse espaço, em passagem regular, que se precisa de mictórios. É para circular por um perímetro mais extenso que são cruciais bondes. Circular por mais

50 Cf. Sevcenko, *op. cit.*, 1992, pp. 140-141. Sobre as atividades sociais comuns na várzea das primeiras décadas republicanas, cf. Paulo Koguruma, *Conflitos do Imaginário*, 2001, pp. 187-188, e Carlos José Ferreira dos Santos, *Nem Tudo Era Italiano*, 1998, pp. 83-119.

51 Cf. Elias, *op. cit.*, vol. 2, 1993 [1939], pp. 313-314.

52 Cf. José de Souza Martins, “O Migrante Brasileiro na São Paulo Estrangeira”, 2004, p. 198.

tempo, inclusive à noite, depende de boa iluminação pública. Para um trânsito regular e ágil, as ruas precisam ser mais largas, os acessos mais diretos, e as leis nesse sentido têm de ser incisivas. E para o corpo cansado de circular, há como ficar, por alguns ou muitos instantes, nos largos ajardinados e jardins públicos no próprio centro da cidade.

Se, por tudo isso, o período aqui em questão marca a chegada cada vez mais intensa de mercadorias, equipamentos urbanos, concepções urbanísticas modernas nas ruas centrais paulistanas, vale sublinhar que a modernidade anunciada por esses objetos e projetos é mais complexa ainda. É que com eles chegaram também indivíduos das mais diversas partes do mundo. Assim, as ruas tornaram-se pontos de potencial convivência entre gente de origem rural – nacional ou estrangeira, escrava ou livre – e indivíduos oriundos de outros universos urbanos então já consolidados como bastante cosmopolitas: Paris, Londres, Berlim, por exemplo.

A potencialidade dessa confluência de influências aumentou a partir da década de 1870 e, em particular, com a abolição oficial da escravidão africana, à medida que São Paulo se tornou destino almejado de migrantes ricos e pobres, do interior da Província – depois Estado de São Paulo – ou de outras partes do país<sup>53</sup>, e dos já bem mais frequentemente estudados imigrantes, em especial aqueles provindos da então recém-unificada Itália<sup>54</sup>. Esses indivíduos trouxeram consigo regras de comportamento corporal e de interação social peculiares, que afluíram para as ruas centrais quando eles passaram a locomover-se por ali dia a dia.

Sob o prisma do vivido nesses espaços, a Abolição representa um ponto de inflexão também por seu efeito social mais imediato: ao menos oficialmente, não há mais escravos nas ruas, o que faz perder sentido toda uma legislação que, durante o Império, proibia o “ajuntamentos de escravos” nas casas de negócio, ou interditava a presença de escravos nas ruas “depois do toque de recolhida”, sem “bilhete de seus senhores”<sup>55</sup>. Ao menos legalmente, a movimentação de todos pelas ruas agora pode ocorrer de forma irrestrita.

53 *Idem, passim.*

54 Sobre as imigrações italiana e alemã, que aqui mais interessam, cf., entre outros, respectivamente de Martins *op. cit.*, 1973, *Subúrbio*, 1992, e *O Imaginário na Imigração Italiana*, 2003; Zuleika M. F. Alvim, *Brava Gente!*, 1986; e Silvia Cristina Lambert Siriani, *Uma São Paulo Alemã*, 2003.

55 Cf., por exemplo, Joaquim Manoel Gonçalves de Andrade, *op. cit.*, p. I, respectivamente artigos 156 e 228.

Dada a intensidade das mudanças que essas mediações todas anunciam para os ritmos dos corpos nas ruas centrais, não é difícil conceber, com Lefebvre, que esteja em curso ali, a partir da década de 1860, um “desregramento de ritmos” que abre espaço para “confusão”, mas também para o novo. Abre-se “um buraco no tempo, a ser preenchido por uma invenção, uma criação”<sup>56</sup>. E isso individual e socialmente, porque os ritmos dos próprios corpos se alteram. Aludindo ao período de 1789 a 1830 na França, Lefebvre questiona: “Não teriam sido os corpos eles mesmos tocados pelas modificações na alimentação, nos gestos e costumes, no ritmo do trabalho e das ocupações?”<sup>57</sup>.

Evidentemente a “criação” não se dá num vazio cultural. Como vimos com Sahlins na Introdução deste estudo, a “ordem de significação” que é a cultura é modificada historicamente enquanto a história é “ordenada culturalmente” na *praxis*.

De fato, crucial é que os processos sociais que as mediações aqui elencadas anunciam tiveram lugar em ruas centrais paulistanas historicamente marcadas por um indelével caráter cerimonial. Em face das regras de civilidade que conheceremos a partir de agora, ficará claro o papel relativo das mediações modernas na instauração das normas da civilidade moderna nas ruas do centro de São Paulo, à época.

Os objetos, as ações e as concepções historicamente modernas integraram-se com vigor sempre crescente às vivências das vias e ladeiras, becos e largos centrais a partir da segunda metade do século XIX. Mas de modo algum acarretaram um ritmo correspondente na difusão social, por essas mesmas vias, das regras de conduta que a elas estão historicamente ligadas: a circulação e a impessoalidade.

Para que tudo isso venha à tona, nada como partir novamente para a busca de imagens da rua no centro paulistano criadas por tipos de informantes análogos àqueles que conhecemos anteriormente – de viajantes a fotógrafos, passando por estudantes, ex-estudantes e mulheres ex-meninas de elite. Só que agora por referência ao intervalo entre 1880 e 1917. A complexidade social e cultural que essa cidade submetida a fortes transformações demográficas oculta se expressa, em termos metodológicos, na opção por um número maior de

56 Cf. Lefebvre, *op. cit.*, 1992, p. 62.

57 *Idem*, p. 63.

testemunhos documentais, o que, graças ao material disponível, foi possível em particular em relação a três tipos de informantes. Os viajantes agora são além de estrangeiros, brasileiros; os jornalistas pertencem não somente a uma folha nacional, mas a dois jornais imigrantes; os fotógrafos somam além de um brasileiro, um estrangeiro-brasileiro, dois estrangeiros, vários anônimos.

Retornar às ruas “pela mão” de tais informantes permite reconhecer que, se não faltaram mediações ligadas à introdução de regras de conduta historicamente modernas na rua, tampouco faltou o vigor de uma dinâmica sociocultural de longa duração, a ressignificar esses novos padrões em termos próprios. É em meio a essa coexistência complexa de temporalidades que esses pedestres variados contribuíram, cada um a sua maneira, para gestar uma rua e uma cidade bem peculiares nas ruas centrais de São Paulo sob o impacto do advento da modernidade.