

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

CARLOS ALBERTO SILVA

A LEI E A RUA: Transformações urbanas e legislação de arruamentos na cidade de São
Paulo (1886 – 1923)

Guarulhos
2018

CARLOS ALBERTO SILVA

A LEI E A RUA: Transformações urbanas e legislação de arruamentos na cidade de São Paulo (1886 – 1923)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de São Paulo como requisito parcial para a obtenção do grau em Bacharel e Licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Luis Ferla

Guarulhos

2018

Na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei de direitos autorais nº 9610/98, autorizo a publicação livre e gratuita desse trabalho no Repositório Institucional da UNIFESP ou em outro meio eletrônico da instituição, sem qualquer ressarcimento dos direitos autorais para leitura, impressão e/ou download em meio eletrônico para fins de divulgação intelectual, desde que citada a fonte.

Silva, Carlos Alberto

A lei e a rua: Transformações urbanas e legislação de arruamentos na cidade de São Paulo (1886 – 1923) / Carlos Alberto Silva. - Guarulhos, 2018.

70 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação em História) – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2018.

Orientador: Prof. Dr. Luis Ferla.

Título em inglês: The law and the street: urban transformations and legislation of streets in the city of São Paulo (1886 – 1923).

1. História.

CARLOS ALBERTO SILVA

A LEI E A RUA: Transformações urbanas e legislação de arruamentos na cidade de São Paulo (1886 – 1923)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de São Paulo como requisito parcial para a obtenção do grau em Bacharel e Licenciado em História.

Orientador: Prof. Dr. Luis Ferla

Aprovado em: ____/____/____.

Prof. Dr. Fernando Atique

Prof. Dr. Janes Jorge

Dedico a Deus por ter me concedido saúde e disposição, e a minha família pela compreensão nos momentos de ausência.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Dr. Luis Ferla, pela paciência, pelo incentivo e sobretudo pelas valiosas orientações.

A todo o corpo docente da EFLCH pela dedicação e pelo comprometimento em proporcionar uma formação de qualidade.

Referindo-se à penúltima década do oitocentismo escreveu Afonso J. de Carvalho que a cidade perdia então (como se podia ver nas plantas mais recentes) a configuração de pequeno polvo com o corpo formado pelo triângulo central e tentáculos representados por alongadas e raras ruas que levavam às saídas para o sertão, e ia adquirindo o aspecto de uma teia de aranha, pelo ligamento das ruas em torno do núcleo central.

(BRUNO, 1954, v. 3, p. 1040)

RESUMO

As duas últimas décadas do século dezenove e as duas décadas iniciais do século vinte representaram um período de grandes transformações para a cidade de São Paulo. Em um intervalo de pouco mais de quarenta anos a urbe paulistana deixou para trás o seu aspecto de típica cidade colonial para transformar-se numa incipiente metrópole industrial, com linhas de bondes elétricos, rede de iluminação pública e água canalizada. Sua população cresceu em proporção geométrica. O incremento populacional chegou a ser da ordem de mais de mil por cento. Tamanho crescimento refletiu-se diretamente na acelerada expansão da área urbana. Do núcleo central representado pelo triângulo histórico estendeu-se de modo irrefreável para os arredores, sobretudo no eixo leste-oeste, rompendo definitivamente as barreiras do Tamandateí e do Anhangabaú. O cinturão de chácaras que envolvia o núcleo urbano central foi recortado pelos inúmeros arruamentos que se multiplicaram pela cidade e que foram relevantes na configuração espacial que a capital paulista assumiria. Foi também durante esse período que o Poder Público Municipal elaborou de maneira mais estruturada todo um conjunto de leis e regulamentos que disciplinavam os mais diversos aspectos da Cidade; dentre estes, o processo de constituição da malha urbana. Assim, o presente trabalho visa destacar a legislação que regulamentava a abertura de ruas e de loteamentos. Ele é a síntese de uma considerável pesquisa realizada na legislação urbana (leis, decretos, resoluções e atos), nas Atas e Anais da Câmara, e em uma bibliografia referenciada. Em tal pesquisa, buscou-se mapear os dispositivos legais referentes ao tema, colocá-los numa perspectiva de conjunto, considerando a sua evolução (avanços e retrocessos), e proceder a uma minuciosa análise na qual restou evidenciado o sentido que perpassou essa legislação no contexto das transformações urbanas do período. Trata-se de uma pequena contribuição que eventualmente poderá ajudar a entender os rumos que a cidade de São Paulo tomou no seu processo de expansão e desenvolvimento.

Palavras-chave: Cidade de São Paulo. Legislação urbana. Arruamentos.

ABSTRACT

The two last decades of the nineteenth century and the first two decades of the twentieth century represented a period of big transformations for the city of São Paulo. In a range of more than forty years, the paulista city left behind its aspect of typical colonial city to become an incipient industrial metropolis, with electric tramway networks, public lightning and piped water networks. The population grew in geometrical proportion. The population increase was more than one thousand percent. This growth was reflected directly in the accelerated expansion of the urban area. From the central core represented by the historic triangle, it stretched out to the surroundings, especially the east-west axis, breaking definitely the borders of Tamanduateí and of Anhangabaú. The farmhouses belt that involved the central urban core was crossed by the countless streets that were opened and were very important in the spatial configuration that the paulista capital would incorporate. Also, it was during this period when the Municipal Public Power elaborated, in a more structured way, a whole set of laws and regulations that disciplined various aspects of the City; among them, the streets network constitution process. So, the present undergraduate thesis aims to highlight the legislation that regulated the streets opening. It is a summary of a considerable research conducted on the urban legislation (laws, decrees, resolutions and acts), on the Câmara's Minute Orders and Annals, and on a referenced bibliography. In this research, it was necessary to map the legal devices regarding the theme, put them in an overall perspective, considering its evolution (advances and setbacks), and proceed in a detailed analysis, which showed the logic that passed through this legislation in the context of the urban transformations of the period. This is a small contribution that eventually that may help to understand the directions that the City of São Paulo took in its process of expansion and development.

Keywords: City of São Paulo. Urban legislation. Streets opening.

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| Introdução | 10 |
| 1 Um período de intensas transformações | 16 |
| 1.1 As redes de serviços e as inovações tecnológicas | 19 |
| 1.2 Os fatores do crescimento | 22 |
| 1.3 O desejo de “modernização” | 24 |
| 2 A lei e a rua: organizando os espaços | 32 |
| 2.1 O arruador | 34 |
| 2.2 Alinhar e nivelar | 37 |
| 2.3 Para uma boa circulação | 41 |
| 3 A lei e a rua: organizando os fluxos | 49 |
| 3.1 A denominação das ruas e a numeração das casas | 51 |
| 3.2 3.2 A pavimentação das ruas | 60 |
| Considerações finais | 68 |
| Referências | 73 |
| 1 Fontes | 73 |
| 2 Bibliografia | 76 |

Introdução

A cidade é um elemento indissociável da história da humanidade. Constitui-se na verdadeira vocação natural do homem enquanto ser social. A própria etimologia da palavra foi tomada por empréstimo para simbolizar o caráter da evolução humana, em sentido material. O termo vem do latim e deriva da palavra *civitas*, que na antiga Roma significava o lugar dos *cives*, ou o conjunto daqueles que tinham a cidadania romana. Daí, também nasceu o termo civilização cujo uso se consolidou no Ocidente para fazer referência às sociedades que evoluíram para a forma de organização em cidades. Da mesma forma, o termo *urbe* do qual deriva a palavra urbano, apesar de ser de origem etrusca foi assimilado pelos romanos; e seu significado está relacionado a estrutura física da cidade. Ambos os termos, ao longo da história, tiveram os seus campos semânticos ampliados e passaram a incorporar a ideia de progresso e modernidade. Não por acaso, hoje, os termos civilidade e urbanidade são adjetivos de valor positivo relacionados a tais ideias (SILVA, 2006, p. 439).

Ao longo de boa parte da história do Ocidente, sedimentou-se a ideia da cidade como lugar do progresso e da racionalidade. A antítese de tal concepção definia-se na perspectiva de um mundo rural considerado como o lugar da tradição e do atraso. O reflexo dessa mentalidade ainda persiste na atualidade, mesmo que tenham ocorrido significativas reduções. Pelo menos no senso comum continua arraigada a percepção de que aquilo que se relaciona ao campo possui um status inferior ao urbano; tome-se como por exemplo a figura do camponês, do caipira em oposição ao homem urbano, civilizado. Assim, não deve causar surpresa o fato de que as cidades sempre exerceram grande fascínio sobre as pessoas, e desde sempre se constituíram em polos de atração das populações (OLIVEIRA, 2002).

De fato, ao longo da história, a cidade foi adquirindo o status de paradigma universal através do qual a sociedade poderia alcançar seu próprio sentido. A evidência disso é perceptível na importância do simbolismo construído em torno da figura da cidade. Tanto a religião quanto a filosofia – a propósito, o surgimento desta se deu no contexto de formação da pólis¹ – utilizaram a figura da cidade como metáfora da evolução espiritual e temporal da humanidade. A “cidade celestial” e a “cidade ideal” eram colocadas como modelo de perfeição ao qual o homem e a sociedade deveriam atingir². Todavia, foi no campo do pensamento

¹ Cf. aponta Jean Pierre Vernant na obra intitulada: “As origens do pensamento grego”.

² A alegoria da cidade foi bastante utilizada pelo pensamento religioso e pelo pensamento filosófico para simbolizar o sentido teleológico da sociedade humana. Tome-se como exemplo a “Callipolis” de Platão; a

utópico que se consolidou o uso da figura da cidade como elemento alegórico da sociedade perfeita.

É interessante observar que, principalmente no caso do pensamento utópico, a idealização da cidade perfeita reflete o descontentamento com a cidade real. Isso é um claro sinal de que desde a antiguidade as cidades já apresentavam um lado problemático. Mas, foi sobretudo a partir da Revolução Industrial que se consolidou a percepção dos problemas inerentes aos espaços urbanos.

O processo de industrialização iniciado na segunda metade do século XVIII e intensificado no século XIX, sobretudo na Europa, trouxe profundas transformações para a sociedade. As cidades passaram a ser os centros de produção da economia, atraindo imensos contingentes de mão de obra vindos do campo. Desde então, o fenômeno do êxodo rural, sempre em tendência crescente, tornou-se um dos fatores mais importantes para a concentração populacional urbana e os problemas dela decorrentes. A acelerada concentração de pessoas, somada à voracidade predatória do capitalismo, tornavam as cidades industriais do século XIX, locais onde as condições socioambientais eram aterradoras (HOBSBAWM, 1979, p. 36).

Sobre isso, é ilustrativo o exemplo que o historiador E. Hobsbawm apresenta, ao citar as palavras de Alex de Toqueville, contemporâneo dessa época, sobre a cidade de Manchester na Inglaterra:

Desta vala imunda a maior corrente da indústria humana flui para fertilizar o mundo todo. Deste esgoto imundo jorra ouro puro. Aqui a humanidade atinge o seu mais completo desenvolvimento e sua maior brutalidade, aqui a civilização faz milagres e o homem civilizado torna-se quase um selvagem (HOBSBAWM, 1979, p. 36).

A emergência da percepção da cidade como portadora de problemas decorrentes da forma de ocupação dos espaços levou, ainda no século XIX, ao surgimento de campos de saberes relacionado à solução de tais problemas. A crença médica, hoje ultrapassada, de que os ambientes urbanos eram capazes de gerar miasmas serviu de base ao surgimento do sanitarismo. De modo semelhante, surge o urbanismo em função da necessidade de readequação e planejamento do espaço urbano. É interessante observar que tanto um como outro são frutos de construções ideológicas que denotam a vinculação que foi sendo

“Cidade de Deus” de Agostinho de Hipona; as “cidades da ilha” de Thomas More; a “Cidade do Sol” de Tomasso Campanella ou, ainda, a “Nova Atlântida” de Francis Bacon.

historicamente estabelecida entre o sistema de reprodução capitalista industrial e a dinâmica de formação e usos dos espaços da cidade.

Embora o referido sistema econômico-social seja um fenômeno muito posterior ao surgimento das cidades, é notório a maneira como estas se adequaram e se adaptaram em consonância com tal sistema. Nesse sentido, a modernização verificada nas grandes cidades, transcorrida entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX, pode ser entendida como um processo de transformação do espaço urbano, baseado na busca da racionalidade e na lógica do capitalismo.

A cidade de São Paulo não ficou imune às grandes transformações urbanas que o século XIX viu serem estabelecidas como uma certa tendência, principalmente nas cidades industriais da Europa. As características mais evidentes de tais transformações eram o aumento vertiginoso da população e as intensas mudanças no espaço urbano. Todavia, diferentemente do que sucedeu a essas cidades, o processo de transformações urbanas em São Paulo ocorreu tardiamente, de forma muito intensa e abrupta. Até meados do século XIX a cidade não passava de um pequeno aglomerado de feições coloniais. Sua população, segundo Rolnik (1997, p. 28), em 1886 era de 47.697 habitantes; em 1893 sobe para 120.775; e de forma impressionante, em 1940 a cidade atinge a marca de 1.326.261 habitantes.

Com uma trajetória histórica bastante peculiar, a cidade de São Paulo desde o início foi marcada por contrastes e paradoxos. De acordo com Prado Jr. (1983), era uma cidade improvável, pois o núcleo de povoamento que lhe deu origem, fundado em 1554 no planalto interior por padres jesuítas que desejavam catequisar os índios, contrariava a lógica colonial de exploração baseada na costa litorânea. Em função de sua localização geográfica que lhe conferia um certo isolamento, aliada a outros fatores de ordem econômica, durante muito tempo São Paulo ocupou uma posição secundária em relação a outras cidades coloniais como Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Segundo Bruno (1954, v. 1, p. 96) até o primeiro quartel do século XIX, o “caráter fundamental da povoação paulistana era a de um arraial de sertanistas”. Ao longo desse período, sobretudo nos primeiros séculos de colonização, a condição de “isolamento” imprimiu feições próprias à formação da cidade: São Paulo permaneceu uma “cidade rural” com forte herança do elemento indígena.

Por outro lado, Prado Jr. (1983) assevera que a localização do núcleo urbano de São Paulo era estratégica em vários aspectos: primeiro, porque a topografia favorecia a defesa da cidade; segundo, porque a exuberante rede fluvial além de fornecer fontes de alimentação permitia a navegação ao interior do sertão; e em terceiro lugar, devido ao fato de situar-se no

centro de antigos caminhos indígenas que se irradiavam em várias direções. Assim, quando o eixo de produção econômica começou a se deslocar do litoral para o interior, São Paulo seria imensamente beneficiada como entreposto comercial e ponto de interligação entre várias regiões; tornando-se passagem obrigatória para o fluxo de mercadoria demandado pelo porto de Santos. Paradoxalmente, o que antes representava uma situação de “isolamento” veio a se tornar uma posição privilegiada no contexto econômico que se desenrolaria a partir de meados do século XIX.

O desenvolvimento da cultura do café nas regiões da província a oeste da cidade representou o início de um novo ciclo econômico no qual São Paulo assumiu posição central no fluxo produtivo, trazendo várias implicações para o desenvolvimento da Cidade. Para poder escoar a produção cafeeira constitui-se todo um sistema ferroviário que se amoldou à condição de centralidade de São Paulo; tais ferrovias se tornaram vetores de expansão da Cidade, além disso permitiram que os fazendeiros enriquecidos e os grandes proprietários afluíssem para a capital paulista, onde passaram a investir na construção imobiliária (PRADO JR., 1983). Também, é à produção cafeeira que se deve, direta ou indiretamente, a ocorrência de um fenômeno que influenciou demasiadamente as transformações da urbe paulistana: a imigração de imensas quantidades de estrangeiros, sobretudo, italianos que concorreram para mudanças não só na arquitetura urbana, como em várias dimensões da sociedade (BRUNO, 1954, v. 3).

O café foi fundamental ao ímpeto de transformações ocorridas na capital paulista. Possibilitou o estabelecimento de uma elite sobejamente endinheirada e desejosa pela modernização da Cidade. Era essa elite que detinha, quase que por completo, o poder político na Câmara. A junção desses ingredientes somadas às inovações tecnológicas decorrentes da Segunda Revolução Industrial, e à racionalidade técnica do urbanismo modernizador compunham o quadro do último quartel do século dezanove e primeiro do vinte, onde prosperaram intensas e aceleradas transformações urbanas. Foi neste período que, sob o impulso do vertiginoso crescimento populacional, a Cidade se expandiu para os arrabaldes através inúmeros arruamentos e loteamentos; foi também no decorrer dele, que diversas redes de serviços foram implementadas.

Em paralelo a tais transformações, estruturou-se uma ampla legislação urbana que disciplinava os mais diversos aspectos da Cidade. A grande quantidade de Posturas e Regulamentos elaborados pela Câmara fez surgir a necessidade de sistematização destas normas. Assim, surgiram os Códigos de Posturas, que nada mais eram do que a consolidação das várias Posturas dispostas organicamente em um único texto. O mais importante deles foi o

Código de Posturas de 1886 cuja notoriedade se deu não só pela longa vigência e pela envergadura, mas por ter se constituído na principal base de toda a legislação urbana da cidade de São Paulo.

Assim, é perceptível uma estreita relação entre o processo de transformação urbana e uma legislação que aos poucos foi sendo construída. Através da elaboração de leis, atos e resoluções o Poder Municipal foi determinando um certo direcionamento às transformações em curso. Tal relação torna-se ainda mais evidente quando focalizamos os aspectos referentes à expansão e à configuração espacial da Cidade. É o caso, por exemplo, da legislação que disciplinava a abertura de ruas. Sua influência foi determinante na conformação da malha urbana da capital paulista.

A legislação de arruamento, como a maior parte da legislação urbana da cidade de São Paulo, teve seu desenvolvimento a partir do Código de Posturas de 1886. Posteriormente vieram outros regulamentos como a Lei 1.666/1913, o Ato 769/1915 e a Lei 2.611/1923. Conforme a Cidade se expandia, e tornava-se mais complexo o processo de constituição da malha viária, a legislação foi sendo aperfeiçoada. De modo que passou também a abranger outros aspectos relacionados às vias públicas, como por exemplo, o calçamento, o passeio, o emplacamento e numeração dos logradouros, a arborização, etc.

Assim, o presente trabalho tem por objetivo demonstrar a evolução dessa legislação, bem como, sua relação com o processo de constituição da malha viária da Cidade. Mais especificamente ainda, demonstrar o sentido ideológico que perpassou o conjunto de tal legislação, tendo como balizas o recorte temporal que vai do Código de Posturas de 1886 até a Lei 2.611/1923.

Os subsídios para o trabalho foram resultado de uma minuciosa pesquisa realizada junto à legislação da cidade de São Paulo e, também, junto às Atas e Anais da Câmara. Estas fontes encontram-se disponíveis no *site* oficial do Centro de Memória da Câmara Municipal, que além de possibilitar a consulta *on-line*, possui um eficiente mecanismo de busca avançada que permite pesquisar termos e expressões tanto nas ementas como no conteúdo dos documentos. As Atas e os Anais encontram-se disponíveis em sua totalidade; já no caso da legislação, apenas a que vai de 1892 em diante. A legislação anterior a esta data encontra-se disponível no *site* da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, onde também há ferramentas de pesquisa, e a consulta pode ser feita de forma *on-line*. É importante lembrar que no período anterior a 1892, as Posturas da Câmara eram promulgadas pela Assembleia Legislativa da Província de São Paulo.

O trabalho está estruturado em três capítulos. O primeiro capítulo será destinado a tratar de algumas nuances referente ao período, a fim de melhor contextualizá-lo historicamente. Começaremos por demonstrar a importância deste período evidenciado na historiografia, como um período de acentuadas transformações urbanas. Mostraremos, ainda que rapidamente, algumas destas transformações que contribuíram para a modernização da Cidade, e bem assim, abordaremos alguns aspectos desta modernização.

Entrando definitivamente nos subsídios da pesquisa, os demais capítulos serão reservados a apresentação e análise das informações extraídas das fontes. Nesses dois capítulos analisaremos a legislação de arramento, cotejando e complementando com os registros das Atas e Anais, e com a bibliografia. Assim, no segundo capítulo demonstraremos como o caráter dessa legislação evoluiu no período, ao deslocar o discurso da organização espacial para a organização viária. No terceiro capítulo, iremos abordar dois aspectos relacionados a transformação espacial das ruas, que denotam essa mesma evolução.

Vamos a eles!

“E a Paulicéia, como que vexada de seu vestuário, originalmente combinada, por unir os elegantíssimos adornos modernos, peças vetustas e feias está transformando-se rapidamente. Dentro em breve tempo do antigo S. Paulo pouco mais restará além da posição geográfica, pois mesmo a topografia, e ainda mais a superfície do solo, vai-se modificando à vista d'olhos”.

(Crônica do Correio Paulistano, 1890 *apud* SEGAWA, 2000, p.26).

1 – Um período de intensas transformações

A historiografia da cidade de São Paulo consolidou a ideia de que foi a partir das últimas três décadas do século XIX que se desencadearam as transformações que levariam a capital paulista a um contínuo processo de metropolização. Vários autores colocam esse período como um marco referencial que inaugura um novo ritmo de expansão e desenvolvimento da cidade. De fato, a partir dos anos de 1870 a capital paulista parece entrar em um ciclo de crescimento cujos indícios quantitativos mais notáveis são o vertiginoso aumento populacional e acelerada expansão da malha urbana.

A partir desse período as transformações do espaço urbano ganham novos contornos, passando a se desenvolverem de forma mais profunda e acelerada. Tal perspectiva torna-se mais evidente quando se coloca em contrapartida o fato de que até então a cidade de São Paulo era eminentemente marcada pelo provincianismo remanescente de sua histórica condição de isolamento nos tempos da colônia. Além de reflexos na estrutura social, esse caráter se refletia sobretudo nos aspectos físicos da urbe: uma cidade de taipa de pilão que para Bruno (1954, v. 1, p.71), até 1828 não passava de um “arraial de sertanistas”.

As transformações urbanísticas desencadeadas desde então foram de tal ordem a ponto de Toledo (1981, p. 67) afirmar que “a cidade de São Paulo é um palimpsesto -- um imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para receber outra nova, de qualidade literária inferior, no geral uma cidade reconstruída duas vezes sobre si mesma, no último século”

Sobre o ímpeto das transformações vivenciadas pela capital paulista, Toledo acrescenta, ainda:

Poucas vezes na história do urbanismo terá ocorrido um fenômeno semelhante, uma cidade reconstruída duas vezes sobre o mesmo assentamento. A descoberta de uma cidade inteiramente construída de barro surpreendeu os viajantes no início do século XIX, como surpreendera anteriormente o Morgado de Mateus. Há um século, a cidade contava com trinta mil habitantes e, a partir do momento em que a ferrovia chegou às novas terras produtoras de café, a cidade conheceu um crescimento incontrolado. Crises econômicas, revoluções, guerras, nada conseguiu infletir a curva de crescimento da cidade. Com os imigrantes vieram novas técnicas de construir e a cidade foi reconstruída integralmente, disso resultando uma nova imagem: a metrópole do café. (TOLEDO, 1981, p. 141).

Tudo isso se deve ao fato de que é justamente a partir desse período que uma série de fatores se conjugam e começam a impulsionar o desenvolvimento econômico da capital. Assim, sob uma atmosfera de crescente acumulação de capitais decorrentes da economia cafeeira, e sob o discurso da modernização proporcionado pela introdução de novas tecnologias, a cidade testemunhará a implementação de inúmeras melhorias e a construção de uma infraestrutura de serviços, que certamente implicariam em transformações para o espaço e para a sociedade.

Nesse sentido, uma das obras de referências é a “História e tradições da cidade de São Paulo” do historiador Ernani Bruno. Nos densos três volumes da referida obra o autor constrói a trajetória histórica da Cidade, indo desde a colonização até meados do século XX. Neste longo percurso, através de uma perspectiva linear cuja ênfase recai nas transformações materiais, Bruno estabelece três períodos distintos da evolução histórica da cidade. O primeiro período que vai de 1554 (ano de fundação da cidade) até 1828 (ano de instituição do Curso Jurídico), no qual o ritmo das transformações é muito lento e a cidade permanece ligada às feições e tradições coloniais, não passando de um simples “Arraial de sertanistas”; de 1828 a 1873, período em que se destaca as implicações decorrentes do funcionamento da Academia de Direito, e que confere à Cidade o caráter de um “burgo de estudantes”, embora ainda mantivesse o ar provinciano; um terceiro período que vai de 1872 a 1918, caracterizado por aceleradas transformações urbanas decorrentes sobretudo da emergência da economia cafeeira, no qual o autor denomina a Cidade como “metrópole do café”. Bruno ainda se refere a um quarto período – de 1918 a 1953, ano de publicação da obra – em que ele destaca o processo de consolidação da industrialização da cidade de São Paulo.

É interessante observar que a narrativa de Bruno se desenvolve de modo a privilegiar

dois aspectos da história da Cidade. De um lado, são colocados em evidência as transformações materiais e espaciais, destacando-se o ritmo, as rupturas e as permanências; do outro, são apresentadas as tradições, os hábitos e os costumes da sociedade paulistana, suas mudanças e continuidades. De maneira que, mesmo quando o autor não expressa explicitamente as relações de implicações entre os dois aspectos elencados, é possível inferir, sobretudo, o quanto as transformações materiais influenciaram nas mudanças dos hábitos, costumes e na relação dos cidadãos com a própria Cidade.

De fato, se representarmos a trajetória da cidade de São Paulo numa curva que tome por base as transformações urbanas em função do tempo, veremos que a partir dos anos 1870 há uma inclinação vertiginosa em tal curva. Isto se deve ao fato de que é justamente a partir desse período que, sob o discurso da modernização e mediante a introdução de novas tecnologias, serão implementadas melhorias e a construção de uma infraestrutura de serviços, que certamente implicaram em transformações para o espaço e para o cotidiano dos paulistanos. Sobretudo a rua, enquanto elemento estruturador do espaço urbano e enquanto elemento de suporte das relações sociais, sofreu profundas influências dessas inovações como por exemplo na pavimentação das vias, na iluminação pública, nos bondes e na eletrificação.

Todo esse contexto de transformações da cidade que se dava cada vez mais de forma acelerada, fez-se acompanhar por intenso processo de expansão da malha urbana. Até meados do século XIX a configuração espacial da cidade se definia por um pequeno núcleo que ocupava a colina, limitado pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú, e rodeado de chácaras que se multiplicavam além dos limites desses rios. Porém, nas três últimas décadas do século teria início o que Bruno chamou de “marcha para os arrabaldes”: a Cidade entraria num processo contínuo de crescimento horizontal que se intensificaria nas primeiras décadas do século XX.

Contudo, conforme aponta Rolnik (1997), tal crescimento se deu de forma desordenada, produzindo espaços vazios e territórios de segregação. Enquanto a elite burguesa se fixava nas áreas mais altas e salubres, formando os bairros aristocráticos; a massa pobre era “empurrada” para as várzeas e terrenos insalubres, dando origem aos bairros operários e aos famigerados cortiços. Na maioria das vezes a única lógica que permeava esse processo era a lógica do mercado imobiliário.

Por outro lado, um fator que demandou continuamente expansão da mancha urbana foi a explosão demográfica a que a cidade foi submetida. A partir da década de 70 do século XIX a população começou a crescer em escala geométrica. Ao referir sobre esse vertiginoso crescimento populacional Jorge *et al.* (2003, p. 10) aponta o seguinte: “(...) a cidade, que em

1872 possuía 31 mil habitantes, passou a contar 239 mil em 1900. No ano de 1920, quando São Paulo já se consolidara como importante polo industrial do país, eram 579 mil os moradores da capital paulista, número que em 1940 atingiria a marca de 1.326.261 pessoas”. No entanto, é preciso destacar que a expansão horizontal da cidade, demandada pelo aumento populacional, não significou a contemplação de moradias para todos; ao contrário, o déficit habitacional foi (e ainda é) um dos maiores problemas urbanos da cidade de São Paulo.

1.1 - As redes de serviços e as inovações tecnológicas

Paralelamente à expansão da malha urbana e ao vertiginoso crescimento da população, estabeleceu-se toda uma estrutura de serviços que, mesmo não abrangendo toda a população ou se efetivando de forma paulatina, representaram uma significativa transformação nos hábitos e na vida cotidiana dos cidadãos. Para Carvalho *et al.* (2003, p. 25) serviços como a iluminação elétrica, os bondes elétricos e a telefonia significaram uma verdadeira revolução, e contribuíram decisivamente para alteração de muitas práticas sociais, além do que influíram de forma considerável na configuração espacial da cidade.

De certa forma, é quase impossível tratar das transformações urbanísticas sem fazer referências a esses serviços que, no contexto de modernização da cidade de São Paulo, passaram a ser incorporados à própria noção de infraestrutura urbana, tornando-se um dos pressupostos do urbanismo modernizador.

Outro aspecto relevante é que a emergência e a expansão dessas redes de serviços derivaram de um lado, da evolução técnico-científica capitaneada pela segunda revolução industrial que, sobretudo, na Europa proporcionava a criação de novos materiais e novos equipamentos; e por outro lado; conforme aponta Rolnik (1997, p. 147) pela disponibilidade de capital financeiro -- geralmente pertencente a ingleses, canadenses e norte-americanos -- constituído na forma de empresas privadas que recebiam do poder público concessões monopolistas recheadas de privilégios, de modo que tornaram-se política e economicamente poderosas, desempenhando papel influente no processo de reformulação do espaço urbano paulistano.

Segundo Dietrich *et al.* (2003, p. 19) “o paulistano da segunda metade do século XIX almejava dois serviços básicos: a água e a luz”. De fato, os problemas relacionados a esses dois serviços, juntamente com a problemática da pavimentação das ruas estiveram sempre presentes não só nos reclamos da população, mas principalmente nas esferas que debatiam tais questões,

como por exemplo a Câmara dos Vereadores e os jornais da época. A busca de soluções se estenderia pelo final do século, só alcançando resultados palpáveis nas primeiras décadas do século XX; mesmo assim de forma parcial, pois o acelerado crescimento populacional dificultava a universalização dos referidos serviços.

O abastecimento de água foi de longe o maior problema de infraestrutura urbana enfrentado pela cidade. As referências à escassez de água para o consumo humano remontam aos tempos da vila colonial. Fato que pode parecer paradoxal, tendo em vista a existência dos fartos rios que cercavam o núcleo urbano. Bruno (1954, v. 2, p.649) afirma que “o abastecimento de água nunca chegou a ser satisfatório. Os chafarizes — como nos tempos primitivos as fontes — eram locais de aglomeração de gente, que precisavam por isso de ser policiados pois as brigas e as desordens eram frequentes em torno deles”. De modo que era comum o conflito entre escravos e aguardeiros na disputa pela água em torno dos chafarizes. Além disso, “as torneiras e os canos muitas vezes eram furtados, ou quebrados de propósito”; porém isso representava “coisa menos grave do que a sujeira que frequentemente se infiltrava no líquido servido aos moradores pelos chafarizes” cujos encanamentos eram construídos de material deficiente: tubos de papelão revestidos de betume (BRUNO, 1954, v. 2, p. 653 e 658).

Assim, um abastecimento de água ineficiente, fragmentado em chafarizes, tanques e pipas de aguardeiros cuja água muitas vezes provinha do insalubre Tamanduateí, permaneceu por muito tempo. Somente a partir dos anos de 1870 teria início um processo de modificação completa de tal situação. Em 1877 é, então, criada a Companhia Cantareira de Água e Esgotos, empresa constituída por capitais privados, que obtém a concessão para implantar um sistema de água encanada proveniente do abundante e salubre manancial da Serra da Cantareira. Segundo Bruno (1954, v. 3, p.1122), “em 1878, no então Alto da Consolação, começaram a ser feitas as obras da primeira caixa de abastecimento para o serviço a cargo da companhia” e cinco anos depois, “em 1883 era entregue à população o uso do primeiro distrito servido por esgotos (no bairro da Luz) sendo beneficiadas de início setenta e uma casas”.

Os anos de 1870 também representaram um marco significativo na iluminação pública da cidade de São Paulo. Em 1872, sobre uma imensa área aterrada na Várzea do Carmo, a companhia inglesa The San Paulo Gas Company concluiu a construção do Gasômetro, dando início definitivamente a um novo período na história da iluminação da urbe. O antigo e ineficiente sistema baseado no uso do azeite e do querosene seria substituído pelo gás proveniente do carvão mineral. Além da introdução de uma nova fonte de iluminação, a referida companhia almejava o assentamento de 700 lampiões na cidade. Tal evento, de acordo com

Dietrich *et al.* (2003, p. 21), teve grande repercussão na imprensa da época. O ato inaugural da “primeira experiência da iluminação a gás no Gasômetro” foi noticiado com entusiasmo pelos jornais, de modo que teve “grande concorrência do povo e dos empresários”. Fato compreensível tendo em vista que representava a “esperança de uma cidade finalmente iluminada”.

De fato, o uso do gás significou uma grande revolução quando comparado a má qualidade e os demais problemas enfrentados pela iluminação pública a base de azeite e querosene. “Poucos lampiões, bastantes distantes entre si, produziam uma luz tênue e que não raro se apagava no meio da noite, deixando a cidade no mais profundo breu”, conforme aponta Dietrich *et al.* (2003, p. 19). Contudo, no contexto das constantes inovações tecnológicas do final do século XIX, com a invenção da lâmpada incandescente, a eletricidade passou a despontar como solução ainda mais eficiente. Assim, a partir da década de 1880 a luz elétrica entra em pauta como principal alternativa à iluminação a gás. Porém, ao contrário do que ocorrera com o uso do gás, a introdução da luz elétrica se deu de forma paulatina, diluindo-se em várias iniciativas isoladas; e mesmo com a inauguração da Companhia Paulista de Eletricidade em 1888, as lâmpadas a eletricidade só se tornariam uma realidade efetiva nas ruas paulistanas a partir de 1900 quando a "São Paulo Tramway Light and Power Co., conhecida simplesmente como Light, passa a monopolizar não só a construção, uso e gozo de bondes elétricos, como o da produção e transmissão de energia elétrica em São Paulo" (SEGAWA, 2004, p. 347).

A Light é um exemplo emblemático do quanto essas companhias prestadoras de serviços influenciaram no processo de formação da metrópole paulistana. Em primeiro lugar porque ela conseguiu de forma efetiva introduzir o uso da energia elétrica não só nos serviços de infraestrutura urbana como também em grande parte do setor industrial. E como é notório, em termos tecnológicos a energia elétrica era o que de mais inovador havia na época; certamente, o principal símbolo da modernização. Assim, tudo isso representava uma grande transformação para a cidade; tanto para a configuração do espaço urbano, quanto para a configuração da própria sociedade na medida em que influía nos hábitos dos cidadãos e nas relações sociais.

Em segundo lugar porque a Light, ao ter em suas mãos o monopólio de uma ampla gama de serviços, tornou-se poderosa tanto do ponto de vista político quanto do ponto de vista econômico. Isso se refletia nos privilégios e benefícios obtidos perante a Administração Pública, que lhes permitia através das suas ações mesclar interesses públicos com interesses

privados. Tem-se como exemplo a questão da especulação imobiliária decorrente da faculdade que a Companhia possuía em desapropriar terrenos, ou mesmo a concessão de extensas áreas que após valorizadas pelos melhoramentos dos seus serviços, eram então negociadas no mercado imobiliário. De acordo com Rolnik (1997, p. 148), “esse monopólio simultâneo à prestação dos serviços mais essenciais dotara a empresa de um grande poder de gerar valorizações urbanas. Associando-se a empreendedores imobiliários, a Light corrompia autoridades e instituições para ver aprovados seus desígnios”.

Contudo, neste momento não interessa entrar no mérito da questão política e social que envolveu a Companhia nos quase trinta anos que ficou à frente dos principais serviços de infraestrutura urbana da cidade de São Paulo. A intenção é destacar, ainda que brevemente, a conexão com o processo de transformações urbanísticas e modernização da cidade. Nesse sentido, o bonde elétrico é paradigmático; Segawa (2004, p. 347) aponta esse aspecto ao enfatizar que o monopólio do transporte público através do bonde elétrico inaugurou "um novo capítulo na organização dos fluxos paulistanos", tendo em vista que no itinerário de suas linhas e adjacências ocorria toda uma valorização imobiliária e um certo dinamismo urbano. Desse modo, o bonde elétrico acabou constituindo-se numa espécie de vetor da espacialização, na medida em que “ajudava a desenhar as zonas especializadas na Cidade”.

A “geringonça que andava sozinha sem burro nem nada” (DIETRICH *et al.*, 2003, p. 22) era a prova incontestada de que a Cidade estava deixando para trás a sua atmosfera provinciana e entrando numa rota de progresso irrefreável. Porém mais do que isso, o bonde elétrico representava uma nova experiência para os cidadãos paulistanos: a verdadeira experiência dos tempos modernos na urbe, definida pelo ritmo acelerado dos fluxos e pela mobilidade das linhas que pouco a pouco irradiavam-se pela Capital. Esse caráter de uma cidade em constante movimento se tornaria a marca indelével da São Paulo moderna.

1.2 - Os fatores do crescimento

Vários são os fatores históricos que concorreram para o processo de metropolização da cidade de São Paulo. Certamente, alguns tiveram maior influência do que outros ainda que seja mais provável que foi a conjugação de todos eles que determinou o caminho que a cidade trilharia no seu desenvolvimento.

O café e as ferrovias firmaram-se na historiografia como os principais antecedentes

de tal processo. De acordo com Bruno:

Desde meados do século dezenove vários fatores -- de ordem econômica, social ou simplesmente técnica -- ligados a fenômenos de caráter nacional ou regional se entrosaram de forma a contribuir para que a partir de 1870-1872 aproximadamente se marcasse uma fase nova na existência da cidade de São Paulo. Em primeiro lugar, o reflexo daquela febre de reformas que principalmente de 1851 a 1855 [...] se registrou no país: o começo do movimento regular de sociedades anônimas; a fundação do segundo Banco do Brasil; a primeira linha telegráfica; a organização do Banco Rural e Hipotecário; a primeira estrada de ferro do país. Particularmente agiria sobre o destino da Cidade de São Paulo a ligação dela por estrada de ferro com o porto de Santos e depois com a cidade de Jundiaí, também em meados do oitocentismo. E ainda o fato que nessa época o café começou a suplantar o açúcar na economia da província (BRUNO, 1954, p. 900, v. 3).

O desenvolvimento da cultura do café nas regiões da província a oeste da cidade representou o início de um novo ciclo econômico no qual São Paulo assumiu posição central no fluxo produtivo, trazendo várias implicações para o desenvolvimento da cidade. Para poder escoar a produção cafeeira constitui-se todo um sistema ferroviário que se amoldou à condição de centralidade de São Paulo; tais ferrovias tornaram-se vetores de expansão da cidade. Além disso, permitiram que os fazendeiros enriquecidos e os grandes proprietários afluíssem para São Paulo, onde passaram a investir na construção imobiliária (PRADO JR, p 35,36). Também, é à produção cafeeira que se deve, direta ou indiretamente, a ocorrência de um fenômeno que influenciou demasiadamente as transformações da cidade: a imigração de imensas quantidades de estrangeiros, sobretudo, italianos que concorreram para mudanças não só na arquitetura urbana, como em várias dimensões da sociedade (BRUNO, 1954, v. 3, p. 907).

Segundo Holanda (1995), o café influenciou as macroestruturas sociais, política e econômica. Concorreu efetivamente para o deslocamento do eixo de poder do campo para a cidade. O modelo clássico da economia açucareira fortemente ligado às tradições rurais que perdurava desde os tempos coloniais, cedeu lugar ao dinamismo da produção cafeeira, muito mais integrada ao mundo urbano. A figura do antigo senhor de engenho aos poucos foi sendo substituída pelo fazendeiro de café, "um tipo citadino, mais do que rural, e um indivíduo para quem a propriedade agrícola constitui, em primeiro plano, meio de vida e só ocasionalmente local de residência ou recreio". Além disso, o desenvolvimento das linhas férreas que tinham nas cidades seus pontos de convergências tornava mais acentuada a nova relação de dependência entre o campo e a cidade. "A evolução para o predomínio do urbano fez-se rápida

e com ela foi aberto o caminho para uma transformação de grandes proporções" (HOLANDA, 1995, p 175).

Igualmente, o processo de industrialização que tomaria corpo a partir da virada do século XIX para o século XX, e que levaria a cidade de São Paulo à condição de metrópole industrial durante a maior parte desse século, guarda estreita relação com a cultura do café. Segundo Bruno (1954, v. 3, p. 1131), foi a produção cafeeira que criou as condições necessárias ao desenvolvimento da indústria paulistana. O acúmulo de capitais proporcionado pela alta margem de lucro decorrente das exportações do café garantiu a fonte de investimentos nas atividades industriais, ao passo que a malha ferroviária já estabelecida garantiu a logística necessária para o transporte da matéria prima requerida e a circulação dos produtos manufaturados. Não por acaso, "a paisagem industrial de São Paulo foi se localizando ao longo de um eixo formado pela linha da antiga São Paulo Railway" (BRUNO, v. 3, p. 1174), em torno da qual surgiram os bairros proletários. Segundo Holanda (1995, p. 175) outro aspecto importante é que a cultura do café ajudou a preparar o terreno para a "aceitação de um regime de trabalho remunerado", fato entendido como relevante no sistema de produção industrial.

É interessante observar o quanto as cidades modernas, no contexto de transformações de suas estruturas urbanísticas, guardam estreita relação com o processo de afirmação e expansão do sistema capitalista. Houve uma verdadeira simbiose entre o capitalismo e a tendência de modernização das cidades. Isso nos remete aos apontamentos de Carlos (2007, p 21), onde a autora afirma que a cidade é "um produto histórico-social" e, por conseguinte, reflete as relações de produção/reprodução no plano econômico, político e social.

1.3 - O desejo de “modernização”

Na cidade de São Paulo o acúmulo de riquezas situado em um contexto econômico externo de afirmação do capitalismo industrial essencialmente marcado pelo crescente desenvolvimento tecnológico levou a elite paulistana a um desenfreado desejo de “modernização” cujo espelho eram algumas cidades da Europa. Em contrapartida, a Cidade começou a desvincular-se dos seus traços coloniais, que passaram a ser associados a ideia de “atraso”.

Conforme aponta Bruno (1954, v 3, p 911), “consciente ou inconscientemente, o governo municipal e o poder eclesiástico iam eliminando da cidade os seus aspectos e os seus costumes de feição tradicional ou provinciana mais acentuada”. Nesse sentido, muitas festas

religiosas e procissões associadas às tradições coloniais foram sendo extintas. O autor prossegue em suas afirmações:

As próprias igrejas antigas, feitas de taipa segundo os rudes moldes coloniais — a de Santa Ifigênia, a de São Bento, a Sé — desapareceram para dar lugar, no começo do novecentismo, a templos edificadas segundo estilos universalmente consagrados e portanto mais de acordo com a feição tanto quanto possível europeia que a cidade procurava assumir — às vezes sem dúvida mediante esforço deliberado de administradores como Antônio Prado — escondendo ou eliminando qualquer traço não-europeu ou "caipira" que porventura perdurasse em suas ruas, em suas casas, em seus jardins, em seus costumes. (BRUNO, 1954, v. 3, p 911)

O afã de modernização que predominava, sobretudo, entre a elite dirigente da cidade de São Paulo também possuía um componente que expressava cientificismo característico da segunda metade do século XIX. Nesse período, surgem na Europa vários campos de saberes com o objetivo solucionar problemas decorrentes do crescimento das cidades. A crença médica, hoje ultrapassada, de que os ambientes urbanos eram capazes de gerar miasmas serviu de base ao surgimento do sanitarismo. De modo semelhante, o urbanismo surge em função da necessidade de readequação e planejamento do espaço urbano. É interessante observar que tanto um como outro são frutos de construções ideológicas que denotam a vinculação que foi sendo historicamente estabelecida entre o sistema de reprodução capitalista industrial e a dinâmica de formação e usos dos espaços da cidade.

Qualquer trabalho que vise analisar e entender as transformações urbanas no recorte temporal referido não tem como se furtar ao estudo, ao menos superficialmente, das estruturas mentais que condicionaram historicamente as ações dos sujeitos de tais transformações. É preciso entender a lógica em que os homens dessa época – sobretudo aqueles que se colocavam à frente das intervenções urbanísticas – estavam imersos. Nesse sentido, as observações até agora apontadas, que referenciam a inclinação ao cientificismo técnico, ao higienismo, ao desejo de romper com um passado sempre associado ao atraso, ao anseio pelo progresso e pelas inovações tecnológicas, ao capitalismo industrial, ao esvaziamento das tradições religiosas: tudo isso remete ao espírito da modernidade.

Para um termo que possui variada semântica, é razoável lembrar que o sentido que se quer evidenciar, aqui, é o proposto por Habermas (2000, p. 5); para esse autor a modernidade é sinônimo de sociedades modernas e se caracteriza historicamente pelo domínio da racionalidade em todos os setores da vida humana. A consequência de tal racionalidade é o que ele chama de “modernização”, cuja a conceituação exprime da seguinte forma:

O conceito de modernização refere-se a um conjunto de processos cumulativos e de reforço mútuo: à formação de capital e mobilização de recursos; ao desenvolvimento das forças produtivas e ao aumento da produtividade do trabalho; ao estabelecimento do poder político centralizado e à formação de identidades nacionais; à expansão dos direitos de participação política, das formas urbanas de vida e da formação escolar formal e, à secularização de valores e normas (HABERMAS, 2000, p.5).

Habermas está pensando a modernidade além da concepção de recorte temporal. Ele a enquadra ao nível de um processo histórico ao qual as sociedades tendem a ser submetidas no decorrer do tempo, ainda que não considere que tal processo seja algo absoluto ou inexorável. Em que pese a ressalva apontada pelo autor, o fato é que o paradigma da modernização dá conta de explicar muitas das transformações ou permanências ocorridas ao longo dos últimos séculos. Alguns desses processos referidos parecem comportarem-se como estruturas que se repetem e que se inter-relacionam, gerando mecanismos que condicionam e reproduzem formas de sociedades própria da modernidade.

Nesse sentido, talvez nenhum aspecto seja tão representativo de tais relações quanto a que se estabeleceu entre a modernidade e as transformações urbanas ocorridas, sobretudo, na segunda metade do século XIX. Em tal contexto, as grandes cidades, através de suas paisagens, passaram a representar a imagem emblemática da modernização. Isto porque eram nelas que se faziam perceptíveis as marcas da Segunda Revolução Industrial, fenômeno inteiramente atribuído à era moderna.

Marshal Berman, um dos mais recentes e importantes teóricos a escrever sobre a modernidade, apresenta-nos uma visão panorâmica e bastante elucidativa ao referir-se a tal contexto:

[...]. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíferas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de media, que se comunicam em escala cada vez maior; Estados nacionais cada vez mais fortes e conglomerados multinacionais de capital; movimentos sociais de massa, que lutam contra essas modernizações de cima para baixo, contando só com seus próprios meios de modernização de baixo para cima; um mercado mundial que a tudo abarca, em crescente expansão, capaz de um estardaloso desperdício e devastação, capaz de tudo exceto solidez e estabilidade. (BERMAN, 1989, p. 18).

Berman não se detém em analisar apenas as transformações materiais das cidades

decorrentes do processo de produção industrial. Ele vai além ao descortinar outras forças que tanto ou mais contribuíram para estreitar a conexão entre a modernidade e a expansão dos centros urbanos. Neste sentido, ele traz à tona a importância do papel do Urbanismo como campo de conhecimento, gestado no seio da racionalidade moderna e na crença de que a ciência e a técnica poderiam ser empregadas como instrumento de racionalização do espaço urbano. Este, em outras palavras, deveria adequar-se ao espírito do capitalismo industrial, de modo que a sua morfologia permitisse os fluxos de mercadorias e de pessoas.

Assim, com base nestes pressupostos, entra em voga os grandes projetos de reformulação dos velhos centros urbanos cuja concepção se deu sob a lógica de tempos passados. Em tais projetos, na maioria das vezes, os objetivos resumiam-se a dotar esses espaços de um sentido funcional dentro da nova lógica do capitalismo industrial. Daí as largas e retilíneas avenidas que tinham como finalidade otimizar o escoamento da produção fabril; os bulevares voltados para a circulação em massa, e que em sua concepção estava implícito o apelo ao consumismo (BERMAN, 1989, p 147 e 153).

O exemplo emblemático colocado por Berman (1989, pp 145 e 146) foi a profunda reformulação urbanística implementada no antigo centro de Paris, pelo barão de Haussmann, no final dos anos de 1850. Investido no cargo de prefeito através de um mandato imperial de Napoleão III, Haussmann implantou uma “vasta rede de Bulevares no coração da velha cidade medieval”. Ambos conceberam “as novas vias e artérias como um sistema circulatório urbano” no qual “os novos bulevares permitiram ao tráfego fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo ao outro”. Segundo esse autor, “o novo bulevar parisiense foi a mais espetacular inovação urbana do século XIX, decisivo ponto de partida para a modernização da cidade tradicional”.

O grande detalhe é que as intervenções urbanísticas sucedidas na capital francesa se constituíram em um importante marco na história do urbanismo, não só pelo fato de inaugurar uma perspectiva que pensa a cidade como uma totalidade orgânica e funcional; mas, sobretudo, por constituírem-se como referência mundial da modernização urbana. De tal modo que “por volta de 1880, os padrões de Haussmann foram universalmente aclamados como o verdadeiro modelo do urbanismo moderno. Como tal, logo passou a ser reproduzido em cidades de crescimento emergente, em todas as partes do mundo, de Santiago a Saigon” (BERMAN, 1989, p. 147).

Assim, o “urbanismo modernizador” que nasce e toma corpo no contexto de um século XIX profundamente marcado pelo domínio da racionalidade técnica e científica, torna-se o

elemento legitimador das mais diversas formas de intervenção no espaço urbano. Sob o seu manto podiam se esconder os mais variados tipos de interesses, sobretudo, aqueles relacionados ao poder econômico das classes dominantes. Não é de causar espanto o fato de que, via de regra, tais intervenções também resultavam na expulsão das populações marginalizadas, e na valorização imobiliária de áreas que curiosamente iam parar nas mãos das elites.

Por outro lado, em que pese a substancialidade e a coerência de tal argumento, é preciso ponderar o fato de que considerá-lo em termos absolutos, à semelhança de uma macroestrutura que guia inescapavelmente as vicissitudes das transformações do espaço urbano, seria negar às classes subalternas a possibilidade de assumirem o papel de sujeitos históricos em tais transformações. Em outras palavras, seria conceber as populações marginalizadas como um a massa inerte, contrariando totalmente o movimento dialético da história.

Torna-se prudente uma certa dose de relativização nas perspectivas históricas que almejam elucidar as transformações urbanas. Neste sentido, é interessante observar as considerações de Cerasoli (1993, p. 14) ao analisar o surto de intervenções urbanísticas ocorridas na cidade de São Paulo nas décadas finais do século XIX e início do XX.

Segundo essa autora, a alusão aos “saberes técnicos especializados”, sob o aparente manto da objetividade e neutralidade científica, era uma forma de legitimação utilizada pelo poder público para justificar as intervenções na cidade. Tal argumentação foi largamente utilizada nas diversas obras públicas, nos projetos urbanísticos e nas ações de saneamentos.

Contudo, a autora discorda que o processo de transformações a que a cidade de São Paulo foi submetida se deve unicamente as “idealizações das elites letradas”. No seu entendimento, “parece pouco provável que toda a população da capital apenas observasse extasiada as transformações”, ou que houvesse o “predomínio da imposição de uma ordem pelos grupos dominantes, meramente incorporada pela maioria”; admitir tais possibilidades como verdadeiras seria simplificar um processo que em essência é marcado pela complexidade. Nesse sentido, baseada em ampla pesquisa na documentação administrativa da cidade de São Paulo, Cerasoli sustenta que tal processo se dava de forma conflituosa, com significativa atuação de diversos atores sociais de amplos setores da sociedade, os quais muitas vezes também se utilizavam desses “saberes especializados” para debater e refutar as ações do próprio poder público (CERASOLI, 1993).

Embora o trabalho de Cerasoli aponte para uma dimensão plural do processo de modernização da cidade – fundamentado em extensa documentação por ela analisada – é

preciso considerar a possibilidade de haver, aí, um problema de escala. Pois, ainda que seja evidente a resistência e interação da população com relação a algumas intervenções no espaço urbano; ao que parece, a hegemonia no embate de forças que permeava tais transformações era da elite que via de regra dominava os instrumentos do poder político. Um dos aspectos que indicam isso é o fato de que o desenvolvimento da cidade se fez acompanhar por uma intensa segregação social. De fato, era essa a lógica que se colocava como pano de fundo da modernização e da expansão urbana.

É emblemático o exemplo das várzeas, locais onde iam parar as “imundícies”, e para os quais a população pobre era frequentemente empurrada; diferentemente do que ocorria com a elite “abastada” que sempre ocupou os terrenos salubres do planalto. Por outro lado, mesmo quando o poder público, sob o argumento do “higienismo” ou do “urbanismo modernizador”, empreendia ações de “melhorias” nas áreas de várzeas não significava que resultassem em benefícios para a camada mais pobre; geralmente, tais ações resultavam em benefícios para o mercado imobiliário cujo domínio estava nas mãos da elite.

Outro aspecto relevante que emerge no contexto das transformações urbanas principiadas na segunda metade do século XIX é a construção sistematizada de um arcabouço legal que vai pautar e objetivar as ações e intervenções direcionadas ao espaço urbano, pelo Poder Público. Em termos mais amplos isso pode ser entendido como um reflexo da burocratização do Estado e da sociedade erigida no bojo da modernidade.

Na cidade de São Paulo, tal fenômeno é verificado através das várias tentativas de estruturação de uma legislação urbanística que até então era consubstanciada em várias Posturas e Resoluções, instituídas isoladamente, muitas vezes, sobrepondo uma as outras no trato das mesmas questões. O resultado será a elaboração de um código no qual esses diversos dispositivos legais serão sistematizados e articulados num único corpo, nascendo assim, após algumas versões, o duradouro Código de Posturas do Município de São Paulo, de 6 de outubro de 1886. É também neste mesmo ano, em 11 de agosto, que a Câmara fará publicar o Padrão Municipal, instrumento legal que consignava as normas construtivas das edificações e demais obras. É importante mencionar que embora a publicação tenha se dado nessa ocasião, as referências ao Padrão Municipal já ocorriam em tempos anteriores. Isso porque o termo representava uma denominação genérica dos padrões a que as construções deveriam seguir, ainda que tais padrões fossem sendo alterados com o passar do tempo.

Assim como o “urbanismo modernizador” que, no dizer de Souza (2004, p. 523), “tem

pelo menos três pilares importantes: a noção da ordem e organização, a circulação e a Saúde”; a legislação urbanística da Cidade também instituiu-se seguindo alguns eixos finalísticos semelhantes àqueles pilares. Quando observada em todo seu conjunto sob uma perspectiva histórica é possível perceber facilmente os principais sentidos de tal legislação.

Da análise minuciosa dos dispositivos constantes no Código de Postura e no Padrão Municipal, ambos de 1886, resta claro a existência de cinco esferas temáticas que não necessariamente aparecem expressamente delimitadas, a saber: organização do espaço, circulação, higiene ou saúde pública, segurança – incluindo-se aqui a moral e os bons costumes – e a estética. Tais assuntos permeiam todo o texto dessa legislação a despeito do esforço do legislador da época em sistematizá-los em blocos, como por exemplo no caso do Código de Postura no qual os 318 artigos são divididos em vinte grupos denominados de “Títulos”.

A identificação dos eixos temáticos é facilitada não só pela análise do conteúdo, mas pelo formalismo e pela tradição que tinham os legisladores e administradores da Cidade em motivar os dispositivos legais e os atos administrativos. Assim, é comum encontrar no texto da lei várias expressões que o legislador utilizou como forma de justificação das proposições imperativas de cada dispositivo. Expressões, como por exemplo: “*para o ordenamento da Cidade*”, “*para o aformoseamento da Cidade*”, “*para o bem da saúde pública*”, “*pelos preceitos higiênicos*”, “*para a comodidade e tranquilidade pública*”, etc³.

Por outro lado, é interessante observar também que no recorte temporal considerado pela pesquisa houve uma variação em termos proporcionais na forma como essas temáticas são apresentadas ao longo da evolução da legislação urbana. Se no Código de Postura de 1886 a ênfase recaía nas questões relacionadas à higiene e saúde pública; nas inúmeras leis e regulamentos que o sucederam, paulatinamente a ênfase vai se deslocando para as questões relacionadas à circulação e à organização do espaço urbano. Ambas as temáticas irão convergir no grande tema do uso e ocupação do solo; questão chave que estará no cerne de todos os problemas que a grande metrópole paulistana irá enfrentar.

Ao que tudo indica essa tendência que foi se estabelecendo no âmbito do processo de construção da legislação urbana da Cidade, tem sua explicação em algumas circunstâncias que acompanharam tal processo. De uma parte, as vicissitudes das estruturas políticas e jurídicas em função do advento da República fez com que algumas questões, como por exemplo a saúde pública, fossem deslocadas para competência legislativa estadual; de outra parte, o vertiginoso

³ Todas as ocasiões em que se fez necessário recorrer à citação de trecho das fontes, optou-se por manter a sua grafia original.

crescimento da malha urbana resultou numa constante complexificação da relação da Cidade com o seu território, de modo a demandar dos legisladores e administradores um certo enfoque nas questões relacionadas ao espaço urbano.

No capítulo que segue, iremos demonstrar a emergência e “prevalência” dessas questões concernentes à formação e configuração espacial da Cidade de São Paulo, no conjunto da legislação urbanística do período. Iremos evidenciar o seu sentido e a sua relação com as transformações urbanísticas que integraram o contexto de modernização e metropolização da capital paulista.

“Caíam as rótulas, as mantilhas, arruavam-se o campo do Chá, o Bexiga, o Zunega; entravam no alinhamento o Brás, a Mooca, a Ponte Grande. A Penha perdia o encanto, uma vez servida pelas locomotivas, pelo bonde e pelo gás corrente”.
(Almeida Nogueira apud BRUNO, 1954, v. 3, p. 907)

2 – A Lei e a rua: organizando os espaços

Dentre os elementos que compõe a morfologia urbana, o traçado das ruas assume papel importante, tanto para determinar a configuração espacial da cidade, quanto para determinar a capacidade de efetivação dos fluxos necessários ao funcionamento da cidade. Esse aspecto relacionado ao espaço urbano, torna-se mais evidente no contexto de modernização das grandes cidades a reboque das transformações tecnológicas da segunda Revolução Industrial. Em tal contexto, a forma e a função do espaço urbano ganham dimensão relevante, e, por conseguinte, o arruamento passa a ser encarado como um elemento estratégico de planejamento da cidade.

No Brasil de um modo geral as cidades coloniais não seguiam nenhum traçado que fosse minimamente planejado. Segundo Rolnik (1997, p. 16), o colonizador português não possuía nenhum “conjunto sistemático de regras escritas para o desenho da cidade”. A preocupação estava voltada para a ocupação da colônia, não interessando qual a forma, desde que resultasse na consecução de seus propósitos, dentre os quais, o auferimento de lucros e riqueza. As vilas e os núcleos de povoamento, que se configuravam em instrumentos efetivos de ocupação, eram estimuladas a crescerem livremente. Bruno (1954, v. 2, p. 503) aponta que nos primeiros séculos, nos traçados irregulares das áreas urbanas, as casas se “esparramavam” tal qual na zona rural.

Em São Paulo, a ideia de uma cidade minimamente organizada na perspectiva de uma rede de ruas só tem lugar a partir do século XIX. Até então, a preocupação urgente do colonizador era assegurar o povoamento do pequeno núcleo urbano. De acordo com Silva (1984, p. 110), a partir de uma apurada leitura das Atas da Câmara, "a opção dos colonizadores até final do século XVIII não era em momento algum marcada por um projeto urbanístico, mas apenas pela concessão de datas, nas quais se viam obrigados a edificar". O que definia a forma

e os contornos que o núcleo urbano ia tomando era o relevo do sítio no qual estava localizado e os vários caminhos que dele se irradiavam.

No que tange ao relevo cabe observar que aí comporta tanto as particularidades da topografia, quanto da rede fluvial que caracteriza a área em que a Cidade foi se estabelecendo. Tais aspectos constituíram-se em fatores que durante toda a história de São Paulo influenciaram a sua configuração espacial; mesmo depois de constituída toda uma legislação, em fins do século XIX, que regulamentava a abertura de novas ruas, definindo alinhamento, nivelamento, largura, extensão, etc. Mais do que a lei, os altiplanos, os espigões, os vales, as várzeas e os rios foram determinantes para moldar o traçado das ruas e das vias.

Ao contrário do que geralmente se imagina no senso comum, a constituição e expansão da malha urbana da cidade de São Paulo não ocorreu de forma homogênea ou em círculos concêntricos a partir do núcleo central do triângulo histórico. Na verdade, o crescimento se deu de forma esparsa, e em diferentes ritmos; de modo que muitos vazios foram se mesclando aos descontínuos bairros que se proliferaram nos arrabaldes. A princípio os locais que apresentavam maior altitude como por exemplo os espigões que separavam os vales de rios e córregos tiveram precedência no processo de arruamento.

Uma amostra de tal propensão foi a expansão inicial da cidade no sentido oeste. Aí, os terrenos mais altos satisfaziam os preceitos de salubridade demandados pela ótica higienista do século XIX. Não por acaso foi nessa parte da cidade que se concentraram as classes sociais mais abastadas; arruamentos como o de Santa Ifigênia, Campos Elísios, Higienópolis e Avenida Paulista acabaram se caracterizando por tornarem-se regiões de residência da burguesia paulistana.

É interessante observar que esses bairros destinados às elites além de possuírem “ares mais saudáveis” tinham um traçado de ruas que se diferenciava do existente no núcleo central do Triângulo, que se caracterizava pela existência de ruas estreitas e desalinhadas. Naqueles, as ruas eram mais retilíneas e mais alargadas; os lotes possuíam dimensões maiores. Em função deste caráter, acabaram se estabelecendo leis exclusivas que visavam proteger a padronização urbanística de tais bairros. Nesse sentido Rolnik (1997) aponta que a lei exerceu papel determinante na territorialização da cidade, influenciando diretamente na forma de ocupação do espaço urbano, pois se de um lado os territórios da elite eram sempre super-regulados, padronizados e bem localizados; por outro, os territórios populares eram marcados pela ausência da lei e pela insalubridade.

A cidade de São Paulo no contexto de sua formação inicial se esparramou desordenadamente seguindo apenas a fisionomia determinada pelo relevo e pelos meandros dos antigos caminhos e várzeas. Somou-se a isso a licenciosidade na posse e uso da terra representada pelo sistema de concessão de datas cuja a única exigência era que casas fossem construídas, não importando padrão nenhum. O resultado não poderia ser outro, senão uma profusão de ruas estreitas e tortuosas cuja correção se tornaria um dos principais aspectos do urbanismo modernizador.

2.1 - O arruador

Embora a concepção de organização e ordenamento do espaço urbano seja uma ideia tributária do urbanismo que se afirmava como saber especializado em fins do século XIX; na cidade de São Paulo, cerca de um século antes, é possível observar que já havia uma preocupação em ordenar a forma pela qual os espaços da cidade iam se constituindo. É o que se infere do Termo de Vereança do dia 2 de junho de 1753:

[...] Nesta vereança foi requerido pelo procurador do concelho aos officiaes da Camara que por evitar os inconvenientes das ruas, beccos, que deviam ser direitas nesta cidade estão todas sem ordem por falta de haver um official arruador, e porque se continuam a fazer casas na mesma forma requereu fosse nomeado por este Senado um official capaz para arruador, ao qual encarregassem a occupação de ir assistir a todas as obras novas edificadas dentro desta cidade, assim casas como quintaes, fazendo tudo por corda assim das faces da rua como de quintaes e bens; [...] nenhuma pessoa dos moradores poderá fazer obras novas nem levantar muros cahidos sem assistencia medição e aprovação do arruador com pena de seis mil réis de condemnação e vinte dias de cadeia, para o que mandaram lavrar um edital para ser notorio a todos sendo publicado e fixado com todas as condições necessarias acima declaradas.(ATAS..., v. XIII, p. 429)

É bem provável que, subjacente aos motivos que levaram a Câmara a criar o cargo de arruador, no contexto referido, houvesse outras questões implícitas que não se afiguravam aos anseios urbanísticos do final do século XIX. Neste sentido, a figura do arruador, para além de representar a incipiente preocupação em ordenar o espaço urbano, também representava o poder da municipalidade em organizar e demarcar a ocupação do solo, visto que o crescimento da cidade era estimulado através da doação de datas pela Municipalidade. De modo que essa

circunstância mais do que uma incipiente racionalidade representava uma certa instrumentalização de reprodução das relações de poder.

É bem verdade que esses dois aspectos são indissociáveis, e são faces de uma mesma moeda. Eles perpassaram desde sempre a legislação urbana e, perpassaram também, a aparente racionalidade objetiva do urbanismo modernizador do final do século XIX. Como afirma Souza (2004, p. 524), “o urbanismo não pode ser visto apenas como um processo técnico de ordenamento e construção da Cidade. Ele é parte integrante de um poderoso processo político de uso do território”.

De todo modo, a instituição do cargo de arruador afigura-se como a primeira iniciativa no âmbito da legislação e da administração pública em organizar o espaço urbano. Nas Atas da Câmara há inúmeras referências a esse caráter da função do arruador. A este sempre convergiam os discursos dos vereadores quando entrava em pauta questões relacionadas aos problemas decorrentes da desorganização espacial dos terrenos e edificações que espraivavam a Cidade. Em resposta a tais problemas era comum os edis sugerirem a atuação dos arruadores, ou sugerirem a nomeação de arruadores para as freguesias que ainda não dispunham do cargo.

Nesse sentido, o parecer da comissão permanente na sessão ordinária de 26 de setembro de 1857 é exemplar:

A comissão Permanente examinando a petição de João José dos Santos, e a informação do Fiscal da Frega. da Penha, reconheceu que é exacto que a povoação de São Miguel tem estado na maior relaxação, a respeito de alinhamentos, de sorte que muitas são as tortuosidades que se observão, e prejuisos de servidões públicas com os terrenos que se tem cercado, talvez sem título algum de propriedade, e em taes circumstancias é de parecer: Que se ordene ao fiscal que execute as Posturas 1ª, 2ª, 3ª e 4ª de 8 de Fevereiro de 1830, propondo para este fim a esta Camara uma pessoa q. sirva de Arruador podendo juramental-a para exercer o cargo desde logo, como interino. (ATAS..., v. XLIII, p. 121)

É interessante notar que a preocupação em ordenar os espaços da Cidade ultrapassava o perímetro do núcleo urbano central, haja vista a distância em que se encontrava o pequeno povoado de São Miguel. Isso demonstra por parte dos legisladores e administradores a consciência de que se fazia urgente regular e acompanhar a constituição da malha urbana.

Infere-se também que além da questão da organização do espaço estava em jogo a questão da apropriação do território da Cidade. Além da competência para determinar e verificar os alinhamentos dos imóveis junto ao logradouro, o arruador possuía fé pública para efetuar medições de terrenos e edificações. Como implicação direta disto, tem-se o fato de que

o arruador através de sua atuação se convertia em verdadeiro instrumento do poder político na legitimação da posse e propriedade dos espaços da Cidade.

O papel do arruador ganhou contornos bem definidos com o ímpeto de organização das leis urbanísticas ocorrido na segunda metade do século XIX. A manifesta intenção de ordenação do espaço urbano paulistano ficou mais do que evidenciada na composição do Código de Posturas de 1886 e no Padrão Municipal, também do mesmo ano. Nestes dois instrumentos legais aparecem expressamente consignados os principais dispositivos mediante os quais o poder público irá reordenar e reconfigurar a Cidade.

O Código de Posturas de 1886 atribuiu grande importância à função do arruador. E isso se deve ao fato de que o escopo da legislação que ora se estruturava dependia em grande parte da atuação correta desse funcionário. Dar um mínimo de ordenamento espacial a uma Cidade que entrava num período de intensa expansão de seu território tornava-se uma questão de máxima prioridade. Não por acaso, ante a relevância e responsabilidade imputadas à função, o próprio Código de Posturas estabeleceu mecanismos de punição aos que a exercessem fora de sua finalidade. Assim, o arruador que desse alinhamento em desacordo com o plano estabelecido pela Municipalidade ficava sujeito a multas e ainda arcava com as perdas e os danos decorrentes do alinhamento dado erroneamente.

Vide o que reza o artigo 6º do Código de Posturas de 1886:

Art. 6º - A Camara nomeará um ou mais Arruadores, a quem compete: § 1º Alinhar e regular a frente do edifício, conforme o plano estabelecido, sob pena de 10\$ de multa, desde que se afaste desse plano por erro, em boa fé, e de 30\$, quando por dolo, além de responder por perdas e danos.
§ 2º Os alinhamentos serão feitos em presença do Fiscal e do Engenheiro da Camara, com o concurso do Secretario.

Como se pode notar o legislador do Código trata com rigor as questões afetas ao ordenamento do território da Cidade. Isso fica evidenciado ao expressar taxativamente as responsabilidades daqueles que tem por dever de ofício zelar pela correta ocupação e utilização dos espaços. Esse rigor também é expressado no artigo 8º que prevê multa aos empregados encarregados do alinhamento e nivelamento que não comparecerem aos locais indicados, dentro do prazo de vinte e quatro horas.

2.2 - Alinhar e nivelar

Igual rigor é dispensado à questão do alinhamento e nivelamento. Na verdade, esses dois fatores serão tomados pela legislação como peças fundamentais no esforço de estabelecer uma padronização dos elementos morfológicos do espaço da Cidade. De fato, o ato de alinhar e nivelar, estabelecido e tutelado pela Câmara pressupunha que todos os demais elementos construtivos ou de retalhamento do solo urbano seguissem o leito planejado e predeterminado para cada rua que se abrisse na Cidade.

O Padrão Municipal publicado juntamente com o Código, e que também era uma espécie de compilação de prescrições extraídas de várias Posturas emitidas e colocadas em vigência pela Câmara há algum tempo, também reforçava a importância do alinhamento e nivelamento de “obra de qualquer natureza” na Cidade:

Nenhuma obra de qualquer natureza que seja, poderá ser feita no alinhamento das ruas, praças, etc., sem que tenha obtido o respectivo alinhamento e nivelamento.

Para execução desta postura, o interessado fará um requerimento à Câmara, que depois de despachado pelo presidente, será entregue ao engenheiro, que juntamente com o arruador e o Fiscal, procederá as necessárias diligências. Todo aquelle que deixar de observar as prescrições que lhe foram dadas, incorrerá na multa de 30\$000, e será obrigado a demolir a obra feita.

Assim, instituídos como prerrogativas exclusiva do Poder Público e elevados ao patamar de importância de uma questão de interesse público, o alinhamento e o nivelamento, levados a cabo por Fiscais e Arruadores, garantiram pelo menos em tese um certo controle sobre a forma como as ruas da cidade se “esparramaram” para além da colina histórica.

Sem dúvida nenhuma, foi o “monopólio” do alinhamento que permitiu à Câmara impedir que “ruas estreitas e tortuosas se multiplicassem na marcha de expansão para os arrabaldes. Bruno (1954) aponta que ruas desse tipo se constituíram no grande problema do triângulo central, sendo por muito tempo motivo de reclamação dos que transitavam pela cidade. Por outro lado, as ruas além Triângulo, abertas na vigência do Código, contrastavam por apresentarem-se mais largas e com traçados mais retilíneos.

A ênfase em questões relacionadas ao alinhamento, ao nivelamento, ao papel dos arruadores, que o legislador quis estampar logo nos artigos iniciais do Código de Posturas de 1886, reflete um contexto -- de transformações materiais, transformações do ritmo de crescimento, transformações nos fluxos -- no qual se fazia urgente criar diretrizes que

possibilitassem induzir uma conformação espacial adequada aos novos ritmos e as novas dinâmicas da Cidade. Segawa (2004, p. 343) refere-se a esse ímpeto de intensas transformações vivenciadas pela capital paulista como o despertar da longa sonolência colonial.

Os quatro artigos iniciais que encabeçam o Código de Posturas de 1886 são de uma clareza impressionante e revelam enfaticamente o posicionamento dos legisladores ante a necessidade de regular o processo de constituição do espaço urbano:

Art. 1º - Todas as ruas que se abrirem nesta Cidade, ou em outras povoações do municipio, terão a largura de deseseis metros. As praças e largos serão quadrados, tanto quanto o terreno o permitir.

Art. 2º - Ninguém poderá abrir ruas em seus terrenos e edificar, sem pedir à Camara alinhamento e nivelamento, sob pena de multa de 30\$, além de ser obrigado à demolição das obras que se fizerem.

Art. 3º - O proprietario que abrir rua torta ou com menor largura que a marcada no art. 1º, ficará sujeito ao endireitamento ou alargamento dessa rua, sem direito a indemnisação.

Art. 4º - A Camara fará levantar a planta da Cidade, fazendo observar as dimensões acima estabelecidas, e tel-a-á patente no paço de suas sessões, fazendo extrair cópias para serem distribuidas pelos Fiscaes e Arruadores.

Não deixa de ser verdade que as disposições do Código soam como uma espécie de legitimação dos desígnios de uma elite que certamente dominava a Câmara e que pretendia defender seus interesses mediante o estabelecimento de um modelo de apropriação e uso do solo urbano, que lhe fosse favorável. Por outro lado, também é verdade que a configuração urbana herdada do passado colonial em nada se harmonizava com os anseios de modernização da Cidade. Modernização que exigia ruas largas e bem traçadas, capazes de dar vazão aos fluxos, cada vez mais crescentes, de pessoas e mercadorias. Ruas capazes de comportarem toda uma infraestrutura de serviços que se faziam cada vez mais presente no cotidiano da Cidade.

Essas disposições além de garantirem uma largura padrão para as novas ruas, também sinalizavam a opção por uma malha urbana de traçado mais geométrico. Inclinação que se compatibilizava totalmente com os pressupostos do urbanismo modernizador que postulavam um espaço urbano racional, dotado de funcionalidade e de constituição estética. Dentro dessa lógica, as ruas da Cidade ganharam destaque não só no conjunto da legislação, mas principalmente, nas inúmeras intervenções ocorridas durante o período, sobretudo, nas ruas centrais. Intervenções que segundo Campos (2007, p. 21) resultaram em melhoramentos materiais na malha viária através da adoção de novos sistemas de pavimentação, do alargamento e retificação do traçado de vias e logradouros existentes, e da abertura de novas ruas.

Vejam que, ao estipular uma largura padrão para as ruas, não passava pela cabeça do legislador a ideia de hierarquização das vias de circulação. Ao que tudo indica, tal necessidade ou pelo menos a percepção dela não se fazia presente à época da elaboração do Código. Do mesmo modo, as prescrições para abertura de novas ruas não eram tão restritivas, visto que qualquer pessoa poderia abrir ruas em sua propriedade, não importando qual o lugar, bastando apenas que fossem solicitados alinhamento e nivelamento à Câmara. A legislação posterior faria evoluir tais prescrições, tornando-as mais rígidas e mais abrangentes.

É importante reafirmar que o Código de Posturas de 1886 representou um marco na legislação urbanística da Cidade de São Paulo. Tanto na forma quanto no conteúdo, a influência dos seus dispositivos sobre a legislação subsequente é incontestável. No entanto, o dinamismo das transformações requeria cada vez mais que as leis fossem adequadas ao contexto que se instaurava. Assim, não obstante as vicissitudes do Poder Municipal em função da passagem do Império para a República, várias leis foram elaboradas no período que se seguiu. Em geral, eram leis não muito extensas que complementavam as disposições do Código, ou contemplavam situações novas não abrangidas por ele.

Em 1913 é promulgada a Lei 1.666 que “Dispõe sobre a abertura de ruas, avenidas ou praças”. Dois anos depois, em 1915, é publicado o Ato nº 769 que “*Regulamenta a lei n. 1.666 [...] e as disposições legais referentes a vias publicas por essa lei não revogadas*”. Em essência, estes dois instrumentos legais sintetizavam as várias leis e regulamentos posteriores ao Código, especificamente da última década do século XIX e da primeira do século XX. E conforme já mencionado, eram muito mais rígidas e levavam em consideração outras nuances na questão da organização do espaço urbano.

É preciso ter em mente que o contexto referido é justamente aquele no qual se deu um intenso crescimento na malha urbana da capital paulista. As décadas circunvizinhas à virada do século testemunharam um vertiginoso aumento populacional na Cidade. Conforme Rolnik (1997, p. 19) a população que em 1886 era de 47.697 habitantes, pulou para 570.033 habitantes em 1922; ou seja, em pouco menos de quatro décadas a população aumentou em mais de dez vezes. Evidentemente, um aumento dessa ordem demandaria significativa expansão da cidade, o que de fato acabou acontecendo.

Sobre esse movimento de expansão irrefreável através do qual a Cidade, definitivamente, rompeu os limites naturais impostos pelo Anhangabaú e pelo Tamanduateí, são muito elucidativas as palavras de Bruno:

Não foi tímido, como no período anterior, o crescimento da cidade de São Paulo na fase representada pelas três últimas décadas do século dezenove e as duas primeiras do século vinte. Sabe-se que já na época da proclamação da República quase todos os donos de chácaras antigas localizadas perto da área central ou em alguns de seus arrabaldes, começaram a mandar abrir em suas terras avenidas, ruas, alamedas e largos, vastas áreas descampadas recebendo arruamento e loteação. Foram bem poucas as chácaras que resistiram, nessas áreas, até os últimos anos do oitocentismo ou os primeiros do século atual. Esse crescimento respondia sem dúvida ao desenvolvimento da população urbana, determinado inclusive pela fixação na cidade de imigrantes sobretudo italianos. (BRUNO, 1954, v. 3, p. 1025).

“Marcha para os arrabaldes”, foi assim que Bruno se referiu ao processo de expansão efetivado por intermédio de inúmeros loteamentos que retalharam o cinturão de chácaras que envolvia o antigo núcleo urbano. Bairros como o de Santa Ifigênia, Brás, Bom Retiro, Consolação, liberdade e Cambuci encheram-se de ruas e avenidas de modo que passaram a ser efetivamente povoados. Da mesma forma pode se dizer da Avenida Paulista, do bairro de Higienópolis, Mooca, Pari, Ipiranga, Barra Funda e Água Branca. Em todos eles, sucedeu uma profusão de arruamentos geralmente executados por particulares ciosos pelos lucros do crescente mercado imobiliário. Arruamentos e loteamentos na maioria das vezes desconectados uns dos outros, desprovidos de um sentido de integração com o conjunto da Cidade. Não é por acaso o fato de o referido autor enfatizar o caráter fragmentado dessa expansão ao apontar os vazios que se intercalavam: "formavam-se bairros a distâncias consideráveis ao mesmo tempo que restavam, nas vizinhanças da área central, longos espaços desaproveitados" (BRUNO, 1954, p. 1026).

Pode se dizer que a lei 1666 de 1913 foi a primeira a tratar especificamente e de forma mais detalhada da abertura de ruas e avenidas na cidade de São Paulo. Torna-se perceptível uma certa tendência de especialização das normas e regulamentos atinentes ao assunto. Isso demonstra que a temática ganhou destaque no conjunto da legislação, refletindo, por conseguinte, sua importância no contexto das transformações urbanas do período.

A referida tendência apresenta-se com muita clareza quando vislumbramos o aperfeiçoamento das normas que se seguiram, especialmente a lei 2611 de 1923 que estabelecia o “plano de arruamento” e uma classificação hierárquica das vias públicas. Por enquanto, fiquemos com a análise dos dispositivos da lei 1666 de 1913 e suas potenciais implicações para a conformação espacial da Cidade; atentando para a evolução que tais dispositivos representaram em relação as disposições do Código de Posturas de 1886.

Sem dúvida nenhuma, a lei 1666 de 1913 apresentava dispositivos muito mais rigorosos no disciplinamento da abertura de novas ruas e avenidas. A partir de então, nos loteamentos que avançavam nos arredores do núcleo central da Cidade, a abertura de novas vias além de sujeitar-se ao alinhamento e nivelamento determinado pelo poder municipal, dependia da expressa autorização do Prefeito. Em outras palavras, isso significava que os arruamentos executados em propriedades particulares, ainda que a execução se desse de acordo com o alinhamento e nivelamento oficialmente estabelecidos, não podiam ser incorporados a malha viária da Cidade caso não recebessem o aval da autoridade máxima do Município. Mais do que isso, o artigo 8º da referida lei dispunha que *"As ruas que não estiverem de acordo com as disposições desta lei serão consideradas como terreno em aberto, e o Prefeito, de acôrdo com as disposições municipaes, mandará intimar os proprietarios para fechal-as."*

Os avanços em relação ao Código de 1886 são bastantes visíveis não só ao que se refere o dispositivo acima mencionado, mas em vários outros. Vejam, por exemplo, que a lei colocava como requisito obrigatório que os proponentes apresentassem previamente plantas contendo *"os perfis necessarios, com secções transversaes e longitudinais que indiquem o movimento de terra e declive maximo"* (Art. 2º, § 1º) dos arruamentos, sendo a aprovação de tais plantas condição necessária para a autorização do loteamento por parte do Prefeito.

Embora não houvesse no texto da lei a menção expressa ao termo "projeto técnico", a referida obrigatoriedade implicava em que a implementação de arruamentos -- fato tornado tão corriqueiro entre os particulares, proprietários de chácaras -- também passava a depender do crivo dos *"conhecimentos técnicos especializados"*. Pelo menos em tese, os traçados das novas ruas e o retalhamento dos lotes deveriam ser projetados por engenheiros, arquitetos ou urbanistas.

2.3 - Para uma boa circulação

Outro aspecto inovador diz respeito a determinação de larguras mínimas para as novas ruas e avenidas, assim como também o comprimento e largura mínimos para as novas praças. Ao contrário do Código de 1886, que estipulava uma largura padrão de dezesseis metros para todas as ruas, a lei 1666 de 1913 além de fazer uma diferenciação entre rua e avenidas, apenas determinava dimensões mínimas conforme o artigo 4º que expressava: *"As ruas deverão ter no mínimo 16 metros de largura, as avenidas 25 e as praças 70 de largura por 100 de*

comprimento". Presume-se daí que quanto mais largas, ruas e avenidas, melhor seria ao propósito "funcional" da Cidade no contexto da modernização e das transformações urbanas do período.

De fato, as inovações consolidadas na lei 1666 de 1913 denotam, em sentido mais amplo, o aperfeiçoamento das normas relativas ao ordenamento dos espaços da Cidade. A intensificação das transformações materiais e sociais, e o desejo de modernização da urbe, nutrido pela elite que dominava o poder municipal, impunham a necessidade de uma legislação que contemplasse as vicissitudes do processo de formação da malha urbana. Assim, ao tratar da largura das ruas, avenidas e praças, a lei estava refletindo a premência de vias adequadas aos fluxos que se faziam cada vez mais intensos no interior da cidade.

Por outro lado, não podemos perder de vista o fato de que a legislação de um determinado período não representa apenas o reflexo de uma dada conjuntura; mais do que isso, ela representa também um importante fator de influência no próprio contexto em que é aplicada. Aliás, esse duplo caráter constitui-se numa particularidade inerente à própria natureza das leis, sobretudo quando se trata de leis urbanísticas. Assim, à semelhança de um "círculo virtuoso", o aperfeiçoamento das leis tornou-se causa e também consequência das transformações urbanas que ocorriam na cidade de São Paulo. E é por esse prisma que devem ser vislumbradas as inúmeras intervenções e "melhoramentos" que ocorreram na Capital paulista no intervalo que vai a partir da elaboração do Código de Posturas de 1886 até o advento da Lei 1666 de 1913.

Efetivamente, foi nesse intervalo que se concentraram uma série de mudanças que levariam a Cidade a apresentar uma nova fisionomia em sua malha urbana. Ruas foram retificadas, alargadas e prolongadas; abriram-se avenidas amplas e arborizadas; parques e praças foram implantados; novas técnicas e materiais foram empregados no calçamento das vias. Foi o período em que a capital paulista definitivamente despiu-se dos seus traços coloniais e passou a assumir uma fisionomia condizente com a verdadeira condição de metrópole do café.

Na justa medida das palavras de Bruno:

Retificaram-se ruas, regularizaram-se velhos largos tortuosos e desnivelados e sobretudo abriram-se avenidas e se fizeram arruamentos mais perfeitos, de forma que já em fins do oitocentismo um observador podia distinguir com nitidez, pelo desenho dos quarteirões, a parte velha da parte nova da cidade. Esse esforço de remodelação retomou seu impulso no começo do século vinte, embora por vezes esbarrasse com o obstáculo representado pelas exigências

absurdas dos donos de terrenos necessários a muitas dessas transformações urbanas. Em certos bairros novos foram mesmo se abrindo ruas sem o menor plano de conjunto, visando apenas a valorização de terras particulares. É verdade que por outro lado se abriram ruas e avenidas com todas as condições para um desenvolvimento amplo, como a Avenida Paulista, que foi por muitos anos um motivo de orgulho para os moradores da cidade. (BRUNO, 1954, p. 968).

Também, foi no ínterim que separa a publicação das referidas leis, que foram construídos os primeiros viadutos da Cidade. Empreendimentos que permitiam, com efeito, uma maior articulação dos espaços desconectados sobretudo em função das particularidades do relevo paulistano. O vale do Anhangabaú já não se colocava mais como obstáculo intransponível ao crescente fluxo que integrava o “centro histórico”, e a “cidade nova” que se expandia na direção sudoeste. Outrossim, logradouros e vias públicas passaram a contar com o serviço de iluminação a gás, que seria logo otimizado com a paulatina substituição pela luz elétrica. A propósito, além da iluminação, a eletricidade -- que certamente representou a mais importante inovação tecnológica para a Cidade, nesse período -- possibilitou a implantação do bonde elétrico e do telefone; serviços que expressavam a crescente modernização da metrópole do café.

A Cidade que desde a sua fundação teve o seu caráter associado à circulação -- seja como ponto de irradiação de antigos caminhos indígenas, entreposto de sertanistas, ou como entreposto de tropeiros conforme aponta Prado Jr. (1983) --, no período em discussão, mais do que nunca demandava espaços racionalmente organizados para comportar os fluxos característicos da modernização urbana e do capitalismo industrial em franca expansão. A partir da primeira década do século vinte, sobretudo no triângulo central as vias congestionavam-se em função do tráfego “extremamente difícil”, segundo Bruno (1954, v. 3, p. 1027). Ao que tudo indica, pedestres, bondes, carruagens e carroças de todo tipo disputavam cada centímetro das estreitas ruas do triângulo; isso sem contar a presença cada vez maior dos primeiros automóveis a rodar pela cidade.

Nos três anos que antecederam a publicação da lei 1666 de 1913 houve um grande esforço no sentido de solucionar os problemas relacionados à circulação nas principais ruas do centro. Esse esforço foi consubstanciado através de vários planos que previam a reformulação viária da referida região. De acordo com Segawa (2004, p. 376), foi um momento de considerável debate em torno dessa questão envolvendo a municipalidade, o poder estadual e grupos privados; inclusive, com grande repercussão na imprensa da época. De certa forma, cada plano apresentado trazia embutido os interesses daqueles que o patrocinavam. Assim, por

parte do poder municipal foi apresentado o plano “Freire-Guilhem” elaborado por Victor da Silva Freire, engenheiro que conduziu a Diretoria de Obras do Município de 1899 a 1926, e pelo seu auxiliar também engenheiro Eugênio Guilhem; de sua parte, o Governo do Estado acabou apresentando um plano alternativo elaborado pelo arquiteto Samuel Augusto das Neves. A discussão acentuou-se mais ainda quando um grupo de empresários e proprietários de terrenos da região resolveram contratar o engenheiro e arquiteto Alexandre de Albuquerque, o qual elaborou o plano “grandes avenidas”. Para resolver o impasse, a Câmara buscou então uma opinião apartidária, de modo que contratou o famoso arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard que desenvolveu um projeto que ficou conhecido como “Plano Bouvard”. Segundo Segawa (2004, p. 377), Bouvard foi conciliador em relação as propostas de Freire-Guilhem e de Samuel das Neves, acolhendo recomendações de uma e de outra, ao passo que descartou as contribuições do plano de Alexandre Albuquerque, que era de um “haussmanismo empobrecido”. O plano formulado por Bouvard na prática resultou, entre outras melhorias para o centro, na criação do Parque do Anhangabaú, concluído em 1917, e no Parque da Várzea do Carmo, inaugurado em 1922 como Parque D. Pedro II.

Não é objetivo do presente trabalho pormenorizar esses planos. A menção a eles é apenas para pontuar o momento e o contexto nos quais emergiu uma forte consciência das questões relacionadas à circulação. Eles fomentaram o debate e a “mobilização” de alguns setores da sociedade em torno dos problemas viários da capital paulista. Tal consciência fez se refletir na legislação que regulamentava a constituição do tecido urbano na medida em que passou a apresentar dispositivos voltados a organização dos fluxos presentes na Cidade. Nessa perspectiva, a organização do espaço urbano muito mais do que uma questão de ordem e estética passa a ser também uma questão de mobilidade.

Certamente, foi no *Acto 769 de 1915* que a questão viária da Cidade passou a ser tratada de forma mais enfática no conjunto da legislação. Este dispositivo legal além de regulamentar a aplicação da Lei 1666/1913, consolidava uma série de prescrições relacionadas às vias públicas, que constavam de maneira esparsa em outras leis e regulamentos. Assim, de modo detalhado e sistematizado, foram reunidas várias disposições que tratavam da abertura de novas vias públicas, do calçamento, dos passeios, do emplacamento das ruas e da numeração das casas, da arborização dos logradouros, etc.

Quanto à abertura de novas vias, o referido dispositivo legal reforçava aquilo que já constava na Lei 1666/1913. Novas ruas, avenidas e praças só poderiam ser abertas com expressa autorização do Prefeito. Além disso, condicionava tal autorização ao cumprimento de

uma série de requisitos, entre os quais, uma largura mínima que no caso das ruas era de 16 metros, 25 metros para avenidas e 75 metros de largura por 100 de comprimento para as praças. Também estipulava que toda via pública deveria ter um plano geral de alinhamento, estabelecido pelo Poder Municipal, no qual constasse a largura, a direção e o alinhamento. Exigia, ainda, a apresentação de plantas e projetos elaborados por profissional habilitado; e que a abertura da nova via não resultasse em desapropriação às custas do Município.

A ênfase à circulação pode ser também observada nas prescrições referentes aos passeios. Estes deveriam ser “*de um typo uniforme*” em todas as vias públicas da Cidade; e todos os proprietários eram obrigados a “*construir, reconstruir e conservar*” os passeios defronte de suas propriedades tão logo fossem assentadas as guias do logradouro. Além disso, tais proprietários deveriam seguir à risca as determinações da Prefeitura, inclusive aquelas “*relativas ao material que deverá ser empregado e a tudo mais que seja julgado indispensavel à solidez e à boa esthetica dos passeios*”. O ato determinava também que os serviços de construção ou reparo dos passeios fossem “*executados com presteza, afim de interromper pelo menor tempo possivel o transito*”.

Vejamos na própria letra do *Acto* 769/1915, alguns trechos que bem indicam a preocupação da Municipalidade em relação aos passeios:

Art. 52 - Cada passeio terá, em média, a largura de um quinto da largura total da rua, contada aquella da fachada do predio à guia inclusive, não podendo ser inferior a 1,80 m nem superior a 3 metros, nas ruas cuja largura fôr até 16 metros, nem a 6 metros, naquellas cuja largura exceder a 16 metros.

Paragrapho unico - A declividade normal do passeio será de 4% da fachada da casa para o leito da rua, salvo nas partes correspondentes às portascocheiras, nas quaes será admitida até 10%.

Art. 54 - São prohibidos degraus nos passeios, salvo quando a modificação do nivelamento da rua, pela Prefeitura, não permitta fazer a concordancia por meio de rampas, cuja declividade não exceda de 20%.

Olhando em retrospecto e considerando a situação deplorável dos passeios públicos nos dias atuais, estas prescrições soam como uma espécie de utopia. Obviamente não devemos perder de vista que a lei, antes de tudo, é uma projeção daquilo que se considera como ideal. A concretização nos moldes em que foi objetivada depende da ocorrência de vários fatores. O fato relevante é que tais prescrições realmente revelam a preocupação do Poder Municipal com as questões afetas à circulação nas vias públicas da cidade de São Paulo. Preocupação que ficou mais explícita ainda na lei de arruamento que sucedeu ao *Acto* 769 de 1915.

Não demorou muito para que sobreviesse uma nova regulamentação tratando da abertura de vias públicas na Cidade. Em 1923, oito anos depois da publicação do Acto 769, a Câmara aprovou a Lei 2.611, que entre outras coisas tratava do plano de arruamento, das vias públicas em geral, das vias particulares, dos lotes, das construções e do calçamento. Não representava uma mudança radical das normas que disciplinavam o arruamento, visto que mantinha várias disposições da legislação anterior; porém, introduzia algumas novidades que influenciariam significativamente a expansão e a configuração da malha urbana, sobretudo, nas regiões mais periféricas.

O viés relacionado aos aspectos viários foi bastante enfatizado nos dispositivos da lei. A novidade ficou por conta da introdução do conceito de hierarquização das vias públicas. De acordo com este conceito as ruas deveriam ter suas larguras dimensionadas em função do volume de fluxo demandado. Assim, foi estabelecido uma escala com faixas de larguras que determinavam a classificação das vias. Em todo loteamento as ruas deveriam ser dispostas em obediência a tal classificação, de modo que ficassem devidamente articuladas e adequadas à fluidez do trânsito.

Art. 9º - Para os efeitos desta lei, ficam as vias públicas do Municipio classificadas nas seguintes categorias:

- 1) - Estradas (só na zona rural) largura mínima de 13 metros;*
- 2) - Ruas de interesse local ou de caracter exclusivamente residencial - 8 a 12 metros;*
- 3) - Ruas secundarias - 12 a 18 metros;*
- 4) - Ruas principaes - 18 a 25 metros;*
- 5) - Vias de grande comunicação e arterias de luxo - mais de 25 metros.*

A lei atribuía ao Poder Municipal um protagonismo maior no planejamento viário. Determinava que todo aquele que desejasse lotear terrenos deveria apresentar um plano de arruamento, elaborado a partir das diretrizes viárias imposta pela Prefeitura. Dentre uma série de exigências, o loteador tinha que apresentar uma *“planta em duplicata, assignada por engenheiro, em escala de 1:1000 dos terrenos a arruar, com curvas de nivel de metro em metro, indicando com exactidão os limites do terreno em relação aos terrenos vizinhos e a sua situação em relação às vias publicas já existentes”* (Art. 2º da Lei 2.611/1923). No parágrafo 1º deste mesmo artigo dispunha, ainda: *“nessa planta, a Prefeitura, pela Directoria de Obras, traçará as vias principaes de comunicação ou espaços livres que julgue necessários ao interesse geral da cidade e ao seu systema geral de viação, e a elles tem de sujeitar-se o interessado na organização do projecto”*. Neste projeto, o loteador ainda tinha que indicar o

plano de alinhamento e nivelamento, o sistema de escoamento das águas pluviais, o traçado das vias secundárias e residenciais, bem como, o retalhamento dos lotes. Estes deveriam ter área mínima de 300 metros quadrados, com frente mínima de 10 metros.

Do ponto de vista técnico a lei se mostrava bastante inovadora. Segundo Rolnik (1997, p. 49), “incluíram -se na fórmula urbanística as regras modernas de abertura de loteamento”. A autora se refere não só às inovações nas diretrizes viárias, mas à “associação da atividade de arruar com o uso e a ocupação do lote”. Isto porque a lei determinava o tipo de construção que poderia ser levantada em cada categoria de via pública e a área máxima a ser construída no lote.

A face “moderna” da lei também se revelava no vanguardismo em abordar certas questões, como por exemplo, aquelas afetas ao saneamento ambiental:

Art. 5º - Não poderão ser arruados os terrenos baixos, alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providencias para assegurar-lhes o escoamento das agua. As obras necessarias para tal fim poderão ser projectadas juntamente com a das ruas a serem abertas. Do mesmo modo não se permitirá o arruamento de terrenos que tenham sido aterrados com materiaes nocivos à sauda publica, sem que elles sejam préviamente saneados.

Apesar de todo esse viés “moderno”, a lei trazia outro lado que representava um certo retrocesso. Ao contrário da legislação anterior, que proibia rigorosamente a abertura de novas ruas, condicionando o ato à expressa autorização do Prefeito, a lei 2.611/1923 se mostrava mais tolerante, inclusive criando a figura das “ruas particulares”. Ruas abertas sem que necessariamente satisfizessem os preceitos da legislação. O resultado foi a proliferação de arruamentos nos subúrbios populares, sem que jamais se adequassem à lei.

As “ruas particulares” representaram uma verdadeira brecha na legislação. A intenção dos legisladores em trazer para a legalidade os arruamentos irregulares até então existentes, acabou fomentando a atuação dos loteadores clandestinos, que ante a possibilidade de legalização *a posteriori*, retalharam os subúrbios longínquos da Cidade de São Paulo.

Esta contradição da lei Rolnik denominou de dualidade legal/extralegal. Segundo ela:

Não estaria completo o menu sem um mecanismo que, por um lado, delimitasse uma lei absolutamente detalhada e milimétrica, baseada na homogeneidade de um padrão ideal, e, por outro, abrisse um pedaço da cidade (a zona rural ou zona suburbana não-ocupada) e uma categoria (a via particular), onde tudo o que não se adequasse à fórmula poderia ocorrer, embora não sob a responsabilidade do estado (ROLNIK, 1997, p. 50).

Provavelmente, foi em razão de dualidades desse tipo que, em paralelo à cidade formal e regular, tomou corpo uma cidade ilegal e informal, a ponto de, “em 1931, quando a cidade passou da marca do milhão, o então prefeito Anhaia Melo, armado de mapas e estatísticas, contou à plateia reunida no Congresso de Habitação do Instituto de Engenharia que a cidade clandestina era muito maior que a cidade oficial” (ROLNIK, 1997, p. 149).

De certo modo, a Lei 2.611/1923 e suas contradições são frutos dos conturbados anos de 1920, uma década marcada por crises políticas e econômicas. Por um lado, acentuavam-se as questões viárias com o rápido crescimento do número de automóveis e o surgimento dos primeiros ônibus; por outro lado, as massas urbanas, com um número cada vez maior de proletários, demandavam terrenos e moradias, o que implicava numa crescente expansão da malha urbana. Expansão que nem sempre ocorria sob a égide da lei.

No próximo capítulo iremos demonstrar o desenrolar de outros aspectos relacionados à legislação de arruamentos, do período. Sabemos que esta legislação era bastante ampla, e ia além da simples prescrição de preceitos, dimensões ou classificações das vias públicas. Outras faces do arruamento também foram contempladas na legislação. Em especial, a face referente à nomenclatura e numeração das ruas, e a face referente ao calçamento e pavimentação das vias públicas. Vejamos qual o sentido que tiveram na própria legislação, e no contexto de transformações urbanas da cidade de São Paulo.

Entre estas artérias históricas irradiantes, como os dedos de uma gigantesca mão espalmada sobre o território paulista, medeava o deserto, o verdadeiro sertão, ampliando-se sempre, e cada vez mais ignorado à proporção que as estradas se afastam, e todavia não mais conhecido nas próprias vizinhanças da capital, que era o centro verdadeiro deste sistema da viação interior.
(Teodoro Sampaio *apud* PRADO JR, 1983, p. 28).

3 – A lei e a rua: organizando os fluxos

A formação da cidade de São Paulo desde os tempos mais remotos teve sempre como fator de influência um ingrediente relacionado à circulação. Segundo Prado Jr (1983) os Campos de Piratininga, à época do assentamento do colégio dos jesuítas, já era um núcleo de convergência de vários caminhos indígenas provenientes do litoral e do sertão. Condicionados pelo relevo e pela hidrografia, esses antigos caminhos imprimiram à Vila o caráter de ponto de articulação entre a região litorânea e as demais regiões do planalto paulista. "Combinam-se de tal forma rede hidrográfica e relevo, ambos determinantes da expansão demográfica paulista para darem a [cidade] São Paulo a primazia do centro do povoamento do planalto"(PRADO JR, 1983, p. 26); condição que se fez refletir com bastante nitidez nas vias de circulação que se irradiavam a partir da capital.

O famoso Caminho do Mar, de inigualável importância nos tempos da colônia, nasceu a partir de uma trilha antiga há muito utilizada pelos índios. E foi justamente pelo fato de se colocar como ponto intermediário, de passagem obrigatória, nesse caminho de intenso intercâmbio entre o litoral e o interior da província, que a cidade de São Paulo auferiu significativas vantagens econômicas. A condição de entreposto comercial e de pouso obrigatório de tropeiros que afluíam de diversas direções conferiu à cidade um certo dinamismo econômico, que se refletiu na sua importância e no seu desenvolvimento. "Mas, não é só esta posição central na grande encruzilhada do planalto que dá a São Paulo na era colonial a preeminência que sempre desfrutou. É ele, além disto, o ponto intermediário, a escala necessária das comunicações entre o planalto e o litoral" (PRADO JR, 1983, p.28).

Esse aspecto peculiar inerente a própria formação histórica da Cidade, e que a coloca como um centro de convergência e circulação de fluxos, perfeitamente perceptível na disposição dos antigos caminhos e estradas que se irradiavam a partir da colina central, tal qual “os dedos de uma mão espalmada”, também foi refletido no desenho da rede de ferrovias implantada desde a segunda metade do século dezenove. Assim, “o sistema ferroviário que então se constitui amolda-se, como é natural, a tal estrutura, e é de São Paulo que vão irradiar as novas vias de comunicação. Basta observar o mapa atual de São Paulo para se verificar que as estradas de ferro repetem, com pequenas variantes, os antigos caminhos de penetração, fluviais e terrestres, da Capitania” (PRADO JR, 1983, p.35).

Em suas memoráveis reflexões, Prado continua:

Como se vê, através de toda a história colonial da capitania, São Paulo ocupa o centro do sistema de comunicações do planalto. Todos os caminhos, fluviais ou terrestres, que cortam o território paulista vão dar nele e nele se articulam. O contato entre as diferentes regiões povoadas e colonizadas se faz necessariamente pela capital. O intercâmbio direto é impossível (PRADO JR, 1983, p. 27).

O autor também é categórico em afirmar que toda essa posição de centralidade, tanto em relação ao relevo, quanto à rede fluvial e quanto aos antigos caminhos, foi determinante na configuração espacial da Cidade. No que concerne ao sistema viário a influência foi profunda visto que se amoldou quase que completamente, com ruas e avenidas deitadas sobre as linhas naturais dos espigões, dos fundos de vales e sobre o leito de antigos caminhos. De modo semelhante, também influenciou no processo de expansão da malha urbana, na medida em que essas vias orientadas pelos fatores referidos, constituíram-se, com raras exceções, nos eixos de irradiação da Cidade. Nas próprias palavras de Prado:

Daí [da colina central] irradiou a cidade; e as linhas pelas quais se fez esta irradiação que acompanhou, como era natural, as antigas estradas, fixaram o traçado das grandes artérias de hoje. Desceu para o Tietê seguindo as elevações que ficam no ângulo formado pelas várzeas deste rio e do Tamanduateí, e riscando o traçado atual das ruas Brigadeiro Tobias e Florêncio de Abreu. Para o Tamanduateí, atravessando-o e seguindo além, sempre para leste, foi margeando a estrada que levava às cidades e povoações do Vale do Paraíba. Em sentido oposto, a expansão da cidade encontra os obstáculos da topografia acidentada do maciço. Envereda pelos espigões, acompanhando as estradas que procuram os altos porque aí encontram um terreno melhor e porque, para irem além, têm de galgar o espigão mestre do maciço que fecha a cidade para o sul. Três são estas estradas principais: a primeira toma o divisor entre o Tamanduateí e o Anhangabaú -- e é hoje representada pela Rua da Liberdade, que continua pela Rua Vergueiro até a estrada do mesmo nome. A outra, começando no fundo do Vale do Anhangabaú, no ponto em que este recebe o seu afluente Saracura (hoje esse

ponto é o Largo da Memória) procura o divisor destes riachos, e é nos dias que correm a Rua Santo Amaro, prolongada pela Avenida Brigadeiro Luís Antônio (cujo setor mais próximo do centro é de origem muito mais recente). Finalmente, a última destas estradas que seguem para o sul é a que demanda as aldeias e povoações que se formaram nas margens do rio Pinheiros e seus afluentes (Pinheiros -- hoje bairro desse mesmo nome -- Mbói, Itapecerica, Ibirapuera, o nosso Santo Amaro), bem como o oeste da capitania: Parnaíba, Porto Feliz, Sorocaba. Esta estrada, principiando no mesmo ponto que a anterior, alcança por uma ladeira íngreme (ladeira do Piques, hoje Rua Quirino de Andrade) o alto do espigão que separa o Anhangabaú do Pacaembu, seguindo por ele; e é hoje reproduzido pela Rua da Consolação (PRADO JR, 1983, p. 66, 67).

Não resta nenhuma dúvida sobre essa estreita relação entre o processo de formação territorial da cidade de São Paulo e sua vocação, histórica e natural, à circulação. Foi nestes termos que a malha urbana se capilarizou, geralmente em sentido perpendicular as grandes linhas radiais representadas por vias que se assentaram sobre os caminhos, sobre o leito ou margens de rios canalizados, e pelas ferrovias.

Pode se dizer que essa vocação à circulação se tornou, no contexto das transformações urbanas da virada do século dezanove para o vinte, uma espécie de atributo funcional da Cidade que cada vez mais se via às voltas com o capitalismo industrial e com as inovações tecnológicas da modernidade. As ferrovias, as pontes, os viadutos, as grandes avenidas, o bonde elétrico: tudo isso representava transformações que não perdiam de vista esse caráter relacionado à circulação, e que segundo Prado JR (1983) constitui-se em um dos principais fatores que levaram a cidade de São Paulo a tornar-se uma grande metrópole e principal centro econômico do país.

O fato é que tanto a legislação quanto as intervenções e melhorias que tinham como escopo organizar o espaço urbano passaram a ter a circulação como premissa principal. Expressões como “boa circulação” ou o “bom trânsito” passam a fazer parte do repertório da edilidade e administradores públicos da Cidade, nos discursos e justificação das leis e ações urbanas. Assim, além de ser elevada ao patamar de uma questão de interesse público geral, a circulação tornou-se um pressuposto basilar na constituição da malha urbana.

3.1 – A denominação das ruas e a numeração das casas

Uma das interfaces que denota a intersecção da preocupação da organização do espaço urbano com a preocupação da circulação foi esforço realizado pelo poder municipal no sentido

de dotar a Cidade de um sistema de nomenclatura das ruas e numeração dos imóveis. Vários dispositivos legais foram instituídos, “procurando-se acabar com a balbúrdia de nomes e a vagueza de indicações que vinham dos tempos coloniais” (BRUNO, 1954, p. 516).

Embora essa questão tenha se tornado premente na legislação que regulava os arruamentos, das primeiras décadas do século vinte, em especial o Ato 769 de 1915 – que trazia o capítulo, “Emplacamento e Numeração” –, desde início do século dezenove já era assunto mencionado nas Atas da Câmara. Segundo Bruno (1954, v. 2, p. 504), “é certo que no começo do oitocentismo já se cogitava da nomenclatura oficial das vias públicas”. Ao que parece, foi no Termo de vereança de 9 de setembro de 1809 que os edis mencionam, pela primeira vez, um “*ofício*”, encaminhado de um certo “*desembargador ouvidor geral*”, o qual mandava “*logo numerar as casas desta cidade, e pôr nomes nas ruas para effeito de se fazer a cobrança da decima*”. No Termo de Vereança de 28 de outubro de 1809 há referência a “*dois editaes para se pôr em praça publica o numeramento das ruas e casas desta cidade, por quem menos fizer*”. Logo em seguida, no Termo de Vereança de 5 de novembro do mesmo ano, é mencionado que “*se convencionou este Senado para ajuste de empreitada com Silvestre da Silva para numerar os predios urbanos desta cidade pela quantia de cincoenta e dois mil reis, assistindo o dito Silvestre com todos os materiaes precisos*” (ATAS..., 1809, v. XXI, p. 48, 55, 57 e 58).

Com relação a nomenclatura das ruas, Dick *et al* (1993, p. 70) afirma que o século dezenove, “que foi uma época de transformação, modificação ou reformulação do antigo em moldes novos”, é referenciado pelo surgimento de uma “*toponímia oficializada e não popular convivendo, porém, com heranças espontâneas, restos de um passado não tão remoto*”. No entanto, essa oficialização por parte do poder municipal não parece que tenha sido algo fácil. É o que se infere de um parecer dado por uma comissão da Câmara, na sessão do dia 11 de maio de 1831, que negava a indicação de alteração das denominações populares de ruas, sob a alegação da “*difficuldade que de ordinario se encontra em o povo deixar as antigas e arraigadas denominações*” (ATAS..., 1831, v. XXVI, p. 70).

Na primeira metade do século dezenove não se sabe qual foi o grau de efetivação do sistema de numeração e nomenclatura dos logradouros públicos. Mas, é certo que na sessão ordinária de 16 de fevereiro de 1846 os vereadores deliberaram sobre uma portaria do Governo da Província, “*recommendo à esta Camara providencie à cerca da numeração dos predios, e denominação das ruas publicas*”. Nesta ocasião os vereadores decidiram pela realização de um orçamento “*pela numeração e denominação preta e branca, seguindo-se as formalidades*

do estillo", e bem assim, pela nomeação de uma comissão "*que indique quaes os pontos que devam ser denominados*". É bem provável que a determinação do Governador tenha sido motivada por uma eventual inconstância da municipalidade na concretização do referido sistema (ATAS..., 1846, v. XXXVI, p. 15 e 16).

Nove anos depois, na sessão ordinária de 14 de junho de 1855 é feita a indicação "*que se faça novame. a numeração das cazas da Cide., em ordem alternada dos dous lados de cada rua, e se tome pr. ocasião nota no numero total de cazas, com distinção das de sobrado e terreas*". Vejam que pela primeira vez é mencionado o modo como se deve proceder a numeração, alternando-se entre os dois lados da rua, de maneira que resulta, como é hoje, um lado com numeração ímpar e o outro com numeração par. Além disso, é sugerida uma espécie de recenseamento dos imóveis, distinguindo-se as casas dos sobrados. No entanto a indicação apesar de aprovada não se concretizou, visto que na sessão ordinária de 23 de outubro do mesmo ano, fez-se menção a um ofício do Fiscal "*participando que ainda não deu principio à nova numeração das casas da cide. por querer Silvestre do Sacramento (pintor) encarregar-se deste trabalho dando-se-lhe a diaria de dous mil reis, e as tintas necessarias, e pr. isso consulta a Camara se deve mandar fazer este trabalho*". Nesta ocasião a Câmara acabou decidindo pelo adiamento do trabalho. Outra observação importante é que, a partir do trecho citado, pode-se deduzir que a numeração das casas – e muito provavelmente a nomenclatura das ruas também -- eram feitas em tinta sobre a parede (ATAS..., 1855, v. 41, p. 84, 169).

Contudo, foi em 1865 que o poder municipal promoveu uma grande alteração na nomenclatura das ruas da Cidade. Ante a alegação de que havia muitas ruas com denominações sem significado algum, e aproveitando a execução do trabalho de numeração das casas, a Câmara nomeia uma comissão para analisar as "*substituições que entenderem precisas*". No decorrer desse mesmo ano, a edilidade apresenta um plano "*para a numeração das Cazas da Cidade e Freguesias de Santa Efigenia e Braz, afim de ser prehenchida a denominação das ruas*" (ATAS..., 1865, v. LI, p. 200, 233).

Tendo em vista a extensão das alterações que foram efetuadas nas denominações dos logradouros públicos, àquela época, vale apenas transcrever aqui o "ofício" apresentado na sessão ordinária de 28 de novembro de 1865, que relata tais alterações:

Officio do Sr. Vereador Malachias: Apresentando a conta das despesas feitas com a numeração das casas, e inscripções dos nomes de cada hua das ruas da Cidade, de que fui encarregado pr. esta Camara, levo a seu conhecimento as alterações que fiz de accordo com as Commissões nomeadas, e são as seguintes:

Os largos -- do Pelourinho passou a denominar-se 7 de 7bro. -- do Bexiga Riachuelo -- do Curro 7 de Abril -- do Tanque do Arouche, Campo do Arouche -- do Zunega, Praça de Paissandú -- do Campo redondo, dos Guayanazes -- e o do Braz do lado da Chacara do Dr. Ignacio José d'Araujo -- Praça da Concordia.

As ruas -- de traz do Carmo passou a denominar-se dos Carmelitas -- a de traz do Quartel, do Trem, -- a de detraz da Sé, Santa Theresa, -- a de Santa Theresa, do Carmo, -- do Conego Leão, da Liberdade -- a detraz da Cadêa, da Cadêa, -- a do Rego, de Santa Cruz, -- a das Casinhas, do Palacio, -- a de Baixo, 25 de Março, até a projectada praça do mercado, -- a da Freira, do Senador Feijo, -- a da Caza Santa, do Riachuelo, -- a do Mata fome unida a da alegria, do Ipiranga, -- a da America, do Paraiso, -- a do Acú, do Seminario d'Educandas -- a de Santo Elesbão, d'Aurora -- a Bella, dos Tymbiras -- a do Meio -- d'Amador Boeno, a do Campo redondo -- dos Guayanazes, -- a Estreita, do Bom retiro.

Os Becos e travessas: 2º do Quartel, passou a denominar-se -- rua do Theatro, do Imperador, digo, do Inferno, travessa do Commercio, -- das 7 casas, da Caixa d'agua, da Casa Santa, da Faculdade de Direito, -- o beco dos sapos, travessa do Seminario, -- as travessas entre as ruas da Constituição e bom retiro, rua episcopal, -- e a do Jardim, rua do Jardim Botanico.

As ladeiras -- do bexiga passou a denominar-se de Santo Amaro -- a do Dr. Falcão, de Santo Antonio -- e a da Ponte do Acú, de São João.

Não tendo combinado com as Comissões de que acima fallei acerca d'algvas ruas novissimas, que contão mui poucas cazas, até as divisas dos districtos, ultimamente feitas, paraceu-me ser melhor deixar a denominação dellas a cargo dos Senrs. Vereadores a cujos destrictos pertencem.

Todos os trabalhadores empregados no serviço da numeração &a., forão pagos em dia, e a mais rigorosa economia foi observada pr. mim nesse serviço, não me poupando até a percorrer as ruas hua pr. hua para dar as precisas explicações aos trabalhadores. São Paulo 27 de novembro de 1865 Salles Guerra (ATAS..., 1865, v. LI, p. 306).

De fato, tratou-se de um grande trabalho no intuito de dotar as ruas centrais da Cidade com denominações mais “precizas”, eliminando-se a dubiedade de alcunhas impostas popularmente, mas que no contexto de expansão da Cidade perdiam seus sentidos. A rua que fica “detraz” da Cadeia, do Quartel ou do Carmo poderia facilmente ser encontrada quando fosse ela a única a existir ali; a partir do momento que a cidade cresce e outras ruas surgem, esse referencial indicativo perde a sua precisão. Tal fato em nada se compatibilizava com a índole de uma cidade cada vez mais voltada à circulação.

Vale lembrar que esse esforço além de ter sido a primeira ação de caráter mais amplo e articulado da Municipalidade no que se refere a implementação do sistema de numeração e dominação de vias públicas, deu-se às vésperas do período ao qual a historiografia da Cidade o reporta como ponto de partida de intensas transformações urbanas, levadas a cabo a partir de

1872 com a gestão do Presidente da Província de São Paulo, João Teodoro Xavier, que segundo Bruno (1954, v. 3, p. 970), revelou-se um urbanista de grande visão.

A numeração das casas e as inscrições das ruas que até então eram feitas com tinta, passaram a ser executadas em placas metálicas a partir de 1885, após um longo processo de escolha entre as várias propostas que eram apresentadas. Embora a adoção das placas representasse uma inovação, não alterava o caráter precário como o serviço era implementado em grande parte da Cidade. Muitos eram os requerimentos de Fiscais participando à Câmara sobre ruas que não dispunham de numeração nem indicações de denominação. Na sessão do dia 16 de outubro de 1894, foi apresentado um projeto de lei que autorizava o Intendente municipal a dispor de uma quantia de até 28:000\$000 com emplacamento de ruas e numeração de casas. Na justificativa do projeto, o vereador argumentava: "*o serviço de numeração de casas e emplacements de rua foi a tempos sustado por não haver no orçamento verba por onde corresse a despesa*"-- continuava ele -- "*grande é o número de ruas, algumas das quaes com não pequeno numero de edificações que se acham privadas desse melhoramento, acarretando dificuldade na entrega da correspondência postal, distribuição de água, gaz, etc.*" O autor do projeto ainda apresentava uma estimativa na qual calculava em 320 o número de ruas que precisavam de placas, e de 5.000 a quantidade de placas para numeração das casas (ATAS..., 1894, v. LXXIX, p. 173).

Na legislação urbana que começa a ser melhor estruturada a partir dos anos 1870, a questão da numeração de casas e da nomenclatura de ruas passa a figurar com maior rigor, embora o assunto já tivesse sido objeto de Posturas anteriores baixadas pela Câmara, como é o caso do Código de Posturas de 1875 no qual constavam algumas disposições referentes à matéria.

Contudo, foi no Código de Posturas de 1886, caracterizado pela amplitude temática e pela longa vigência, que foram disciplinados alguns aspectos relativos à numeração dos imóveis. Em seu artigo 24 rezava que todas as casas deveriam ser "*numeradas de uma a outra extremidade da rua, por uma série de números, sendo a dos pares de um lado e a dos impares do outro*". Mencionava também que as casas que fossem reconstruídas ou substituídas deveriam manter a numeração de antes, e que as construções novas em ruas com numeração já sequenciadas, deveriam ter "*o numero do predio que lhe ficar à direita e mais uma letra do alphabeto*". Esta última prescrição é importante porque a partir dela é possível concluir que a numeração era atribuída apenas aos edifícios construídos, sendo os lotes ou terrenos vagos não considerados na sequência da numeração, como é feito nos dias de hoje.

A elaboração do Código de 1886 se deu quase que simultaneamente à contratação, por parte da Câmara, de um sistema de numeração e nomenclatura por meio de placas metálicas. Para ser mais preciso, tal contratação ocorrera um ano antes da publicação daquele. Isto significa dizer que a elaboração do Código ocorreu em um contexto de transição, onde o novo sistema estava em vias de implantação. O que explica a disposição que estabelece que "os numeros nas ruas que não forem numeradas pelo Systema de placas, continuarão a ser postos em fundo preto, e collocados na verga principal de cada predio, ainda que o proprietario resolva fazel-o em placa de ferro, ou abertas na bandeira da porta principal do mesmo edificio" (CÓDIGO DE POSTURAS, 1886, Art.24, § 4º).

Embora o referido código trouxesse algumas disposições acerca da numeração das edificações, silenciava quanto à nomenclatura ou denominações dos logradouros públicos. Silêncio também observado no Padrão Municipal de 1886, que fora publicado à mesma época, em anexo àquele Código. Ao que parece não havia ainda entre os legisladores qualquer preocupação sobre a quem competia propor as denominações novas, ou as alterações das denominações já existentes. Até então, a Câmara o fazia através de comissões exclusivamente nomeadas para tal fim. No entanto, com o surgimento do poder executivo no âmbito municipal, impulsionado pelas inovações político-administrativas do advento da República, a competência foi estendida aos Intendentes, e posteriormente aos Prefeitos. Assim, mediante a lei 77 de 1893 a Câmara determinava que "*o Intendente fará dar nomes às ruas e praças que não tiverem, substituindo ou mudando as que estão com nomes em duplicatas, respeitando quanto possível aquelles pelos quaes já estiverem conhecidos*". Esta atribuição foi incorporada de forma implícita às prerrogativas do Prefeito, quando da instituição de tal cargo. É bem provável que a atitude tomada pela Câmara tenha ocorrido com o intuito de tornar mais célere a adequação da confusa nomenclatura das ruas da Cidade.

Nos anos finais do século dezenove e na primeira década do século vinte, a legislação – leis, atos e resoluções – e os instrumentos de formalização e publicação dos atos oficiais do Poder Municipal – atas, ofícios, etc. – fazem referência a inúmeros casos de alteração, substituição ou atribuição de nomes a diversos logradouros públicos. Não se tratava de grandes ações, mas de casos pontuais nos quais a municipalidade tentava resolver os inconvenientes dos logradouros com a mesma denominação ou da abundância de "rua sem nome" que se multiplicavam na Cidade. Estas adequações na nomenclatura das vias se tornaram frequentes, de modo que, tempos depois, a própria estrutura administrativa do município passou a contar com um serviço especificamente designado para tal fim.

Mas, voltando a legislação. Foi o Acto 769 de 14 de junho de 1915, que deu considerável destaque à questão da ordenação das vias públicas da Cidade. Em seus 92 artigos são tratados vários assuntos relacionados às ruas, avenidas e praças da capital paulista. Assuntos que vão desde a abertura de novas vias, calçamento, passeio, etc., até a arborização. Neste extenso diploma legal, há um capítulo que trata exclusivamente do emplacamento das vias públicas e numeração das casas da Cidade.

Dentre outras prescrições, o referido *acto* determinava que o serviço de emplacamento e numeração deveria ser feito pela Diretoria de Obras e Viação, e que caberia ao Prefeito dar "*denominação às ruas, avenidas e praças que não a tiverem substituindo ou mudando as que tiverem duplicata, respeitando quando possível aquellas pelas quaes já forem conhecidas.*" Minuciosamente, também descrevia em detalhes a forma com que o serviço teria de ser executado.

Art. 74 - As placas de denominação de vias publicas serão de fundo azul escuro, com as letras brancas e terão as dimensões de 0,45 (m) de comprimento por 0,25 (m) de altura.

Paragrapho unico - Nas mesmas placas ou em outras do mesmo comprimento, com um terço de altura e da mesma côr, serão collocadas flechas brancas indicativas da direcção do transito de vehiculos, quando a rua permitta esse transito em uma só direcção.

Art. 75 - Todas as casas serão numeradas de uma a outra extremidade da rua, por uma série de números, sendo a dos pares do lado direito e a dos ímpares do lado esquerdo.

Art. 76 - Os lados direito e esquerdo de uma rua serão determinados pela direita e esquerda do transeunte, partindo este da desembocadura da rua a numerar para uma outra principal. considera-se rua principal, para effeitos deste artigo, aquella cuja extremidade ficar mais próxima da praça Antonio Prado.

Art. 77 - Os numeros serão collocados em placas de fundo azul, com algarismos brancos, tendo as dimensões de 0,15 (m) de comprimento por 0,09 (m) de altura.

Além de ter sido o primeiro dispositivo legal a disciplinar o serviço de numeração e emplacamento das vias públicas nos seus pormenores, o Acto 769/1915 apresenta alguns aspectos importantes que devem ser observados. Em primeiro lugar, ainda que seja óbvia a conexão entre o referido serviço e a questão da circulação na Cidade, é oportuno mencionar que a obrigatoriedade de que o emplacamento de determinadas vias também contivesse a indicação de direção do trânsito era um sinal claro da ideia subjacente àquele serviço. Em segundo lugar, o tipo de emplacamento proposto, pelas suas cores e dimensões, tornou-se quase

um padrão universal. Na legislação posterior houve poucas variações nas dimensões das placas, ao passo que as cores praticamente se mantiveram as mesmas.

Por outro lado, o mesmo não aconteceu com a metodologia utilizada para atribuição de numeração às casas. Sete anos depois da publicação do Acto 769/1915, o Poder Municipal instituiu a Lei 2.451/1922 que autorizava a Prefeitura a fazer significativas modificações no emplacamento das ruas e prédios da Cidade. As mudanças previstas não eram direcionadas ao emplacamento em si; mas, à forma como a numeração era determinada. Em outras palavras, a referida lei estabelecia novos parâmetros a serem utilizados no cálculo da numeração de cada imóvel.

Sabe-se que até então a legislação não explicitava claramente a maneira pela qual se determinava a numeração de um determinado edifício, ou a sequência numérica de uma determinada rua. O Código de Posturas de 1886 e o Acto 769 de 1915 apenas estipulavam que a numeração deveria ser alternada entre um lado e outro da rua, de modo que resultasse em um lado com números ímpares e o outro com números pares, e que as casas que se fizessem entre um intervalo já numerado deveriam tomar o número da direita acrescidos de letras do alfabeto em ordem crescente. Não tratava, portanto, da lógica que fundamentava o estabelecimento da numeração de cada edifício. Ao que tudo indica, além da sequência em ordem crescente não havia nenhum critério que relacionasse, com maior precisão, a numeração das casas à posição que elas ocupavam na extensão do quarteirão e da rua. Daí que, de tempos em tempos, surgia a necessidade de trocar a numeração face a quantidade de novas edificações que iam se intercalando na numeração antiga.

A Lei 2.451 de 1922 trouxe importantes modificações na metodologia pela qual se atribuía numeração das casas. Na verdade, foi o primeiro dispositivo legal a objetivar detalhadamente os parâmetros a serem seguidos na determinação da numeração dos logradouros públicos da Cidade. Embora estipulasse um método bastante complexo, permitia que a numeração de cada imóvel fosse estabelecida em função do seu posicionamento em relação ao início do quarteirão, e do posicionamento deste em relação ao início da rua. A cada edificação era atribuído um número cujos algarismos que o compunham formavam uma espécie de referência através da qual era possível determinar em que distância e em que quarteirão se localizava. Assim, os algarismos da unidade e da dezena referenciavam a distância em metros a partir do canto inicial do quarteirão cujo comprimento não ultrapassasse os cem metros; ou, a distância em centésimas partes do comprimento do próprio quarteirão cuja extensão

ultrapassasse os cem metros. Os algarismos da centena e da unidade de milhar referenciavam o número de ordem do quarteirão contado a partir do início da rua.

Vejamos, na letra da lei, alguns trechos da referida metodologia:

Art. 4º - A numeração dos prédios começará sempre da extremidade da rua que mais próxima ficar do edifício da Cathedral de S. Paulo, ficando os numeros pares do lado direito e os impares do lado esquerdo da rua ou praça.

Art. 5º - Os numeros dos prédios serão compostos da seguinte fôrma:

a) - nos quarteirões de cem metros ou menos de extensão, os algarismos da unidade e dezena conjuntamente designarão o numero de metros que a porta de entrada do predio distar do canto do quarteirão em que estiver situado, tomado do canto em que fôr mais baixa a numeração;

b) - as portas de entrada independente para os altos dos prédios terão numeração propria, de accôrdo com a letra A deste art.

c) - nos quarteirões de mais de cem metros de extensão, esses mesmos algarismos designarão tantas centesimas partes do quarteirão, quantas distar essa porta do predio daquelle ponto;

d) - os algarismos da centena e da unidade de milhar conjuntamente designarão o numero de ordem do quarteirão contado a partir do inicio da rua em que estiver situado o predio, desde onde começar a numeração.

Paragrapho unico - O algarismo da unidade, a que se refere este artigo, será sempre impar ou par, de accôrdo com o disposto no art. 4º, devendo-se sempre subtrahir uma unidade quando a medição der um numero par do lado esquerdo ou vice-versa.

De fato, a Lei 2.451 de 1922 representou um significativo esforço, por parte do Poder Municipal, no sentido de aperfeiçoar o sistema de numeração das vias públicas da cidade de São Paulo. Aparentemente, resolvia os problemas decorrentes das intercalações de edificações novas cuja confusa numeração gerada, composta de algarismos e letras, não designava referência espacial alguma. O novo método possibilitava a inserção de novos números aos já existentes na rua, sem a necessidade do uso de letras e sem interferir na ordem crescente da numeração. Porém, o mais importante é que ao referenciar as distâncias a partir de um ponto central, essa metodologia permitia imprimir ao conjunto da numeração, um sentido capaz de expressar uma certa dimensão espacial da Cidade.

É importante observar que a legislação urbana é essencialmente dinâmica. As frequentes alterações refletem as vicissitudes e os anseios próprios de uma determinada época. Assim, o aperfeiçoamento da legislação relativa ao disciplinamento da numeração e da nomenclatura das vias públicas reflete as pretensões de uma elite política em organizar de forma racional os espaços da Cidade. No entanto, esse esforço perfeitamente perceptível no conjunto da legislação não era desprovido de sentido; ao contrário, possuía um sentido bem definido que se compatibilizava com o sentido subjacente às inúmeras “melhorias”

implementadas nos logradouros públicos da capital paulista. “Melhorias” impulsionadas pelas inovações tecnológicas e pela racionalidade técnica do “urbanismo modernizador”.

3.2 - A pavimentação das ruas

É bem verdade que a regulamentação e implantação do sistema de numeração das edificações e nomenclatura das vias públicas tornava a Cidade mais organizada do ponto de vista espacial. Não há dúvidas de que o labirinto reticulado de ruas e becos que se estendiam continuamente, sem numeração ou denominações adequadas, cada vez mais representava um óbice à “boa circulação”. De modo que se fazia urgente dotar a malha urbana de referências que possibilitassem a localização precisa dos lugares mais recônditos da Cidade.

No entanto, essa não é a única face da história da cidade de São Paulo, que denota uma certa convergência entre a construção da legislação e as vicissitudes das transformações urbanas. Há outros pontos onde é possível perceber, ainda com maior nitidez, como o sentido ideológico – explícito ou implícito -- da legislação, em concurso com as inovações tecnológicas, influenciaram o processo de transformação dos espaços da Cidade e, porque não dizer, da própria sociedade.

Neste ponto talvez seja salutar trazer as reflexões apontadas por Carlos (2007): segundo ela, é na concretude da vida cotidiana que o espaço urbano ganha significado enquanto suporte das relações sociais e enquanto meio através do qual se torna perceptível o movimento dialético da história.

As relações do cidadão, do homem comum, se realizam, concretamente no lugar, no plano da vida cotidiana. Neste sentido o homem não habita a metrópole, mas lugares da metrópole onde se desenrola a sua vida, marcada pelos trajetos cotidianos. (...) O uso deixa marcas profundas no espaço, cria traços que organizam comportamentos, determinam gestos, explicitando-se através das formas de apropriação dos lugares da metrópole enquanto microcosmo que ilumina a vida. (CARLOS, 2007, p 14).

Nessa perspectiva, uma das importantes transformações do espaço urbano foi a pavimentação das ruas, não pelo fato de representar uma grande inovação tecnológica – ainda que no decorrer do período estudado tenha ocorrido uma importante evolução –, mas pelo fato de causar relevante impacto na vida dos cidadãos. A pavimentação ou calçamento como era referido nos primeiros tempos da urbanização para além da utilidade prática, revestia-se de

valor simbólico, pois em um contexto onde ainda o rural e o urbano se confundiam, era ela um dos elementos que proporcionava aos habitantes a percepção do espaço urbano em contraposição ao espaço rural. Não é incomum na legislação que os legisladores se refiram às obras de colocação de guias e calçamento como sendo o próprio processo de urbanização; ou seja, o calçamento era o sinal incontestado da urbanização.

Até meados do século XIX praticamente não havia pavimentação nas ruas da cidade. Somente algumas ruas do núcleo central do triângulo possuíam calçamento que, verdade seja dita, era de péssima qualidade. Alguns viajantes ou cronistas contemporâneos dessa época são incisivos em apontar o estado calamitoso do leito das ruas da capital paulista. Bruno (1954, v 2, p 506) apresenta alguns desses relatos que bem ilustram tal situação. O memorialista Francisco Assis Vieira Bueno escreveu que o calçamento "era péssimo, feito de pedras não aparelhadas e além disso de qualidade má para a sua aplicação por serem de forma irregular e sem nenhuma resistência". O missionário americano reverendo Fletcher escreveu que as ruas eram "estreitas e não delineadas de acordo com qualquer sistema ou plano geral" e que eram "pavimentadas com um conglomerado ferruginoso muito parecido com o velho arenito vermelho". Outro depoimento também interessante é o do Barão de Paranapiacaba, se referindo ao calçamento: "O centro da cidade estava calçado. Mas que calçamento, Santo Deus! Eram pontalotes eriçados, desiguais, espécies de bocas-de-lobos a descoberto".

Na visão de Bruno (1954, v 2, p 506) esses relatos mencionados são "generosos" em relação a situação das vias públicas da cidade de São Paulo, visto que no período referido o problema se mostrava bem pior. Sobre isto, é demonstrativo os exemplos que ele apresenta: "Basta a gente lembrar que a do Carmo -- que era uma rua importante, entrada da cidade para os que procediam do Rio de Janeiro -- sempre viveu esburacada pelas rodas dos carros de boi e enlameada pelas enxurradas. Que em 1833, de ponto dos mais centrais (a rua da Quitanda e o beco da Lapa) foram retiradas certa vez trinta e seis carradas de estrume. E que em 1834 havia um pântano permanente na praça da Alegria, na rua que atravessa a de São João."

O contínuo crescimento da cidade e a sedimentação da noção do espaço da rua como um direito e como um elemento funcional da cidade fez com que a questão da pavimentação ganhasse destaque nas discussões da Câmara Municipal. Geralmente tais discussões giravam em torno da ampliação do calçamento para as ruas dos arrabaldes, e da necessidade de adoção de um sistema que dotasse a pavimentação de uma melhor qualidade. Na sessão da Câmara do dia 30 de janeiro de 1858, ao deliberarem sobre a pavimentação da rua São Bento, os vereadores reclamam do sistema normalmente utilizado: "Estando já reprovado pela Camara, como um

máo systema para dentro das ruas da Cidade o pedregulhamento, é indubitável que não o devemos adotar para uma das principaes ruas da Cidade". Mais adiante, na mesma sessão, os vereadores recomendam a utilização de um sistema segundo eles perfeito: "Que se adopte o systema perfeito de Mackadam, não só na rua de S. Bento, como nas demais da Cidade." (ATAS..., 1858, v. XLIV, p. 29, 30)

Na capital paulista, por essa época, a macadamização como sistema de pavimentação do leito das ruas representava uma inovação tecnológica; muito embora, já fosse utilizada há algum tempo por algumas cidades da Europa. De fato, tal sistema apresentava notáveis vantagens em relação aos métodos de pavimentação até então utilizados na cidade de São Paulo; segundo os vereadores ele era "preferível pela sua solidez, elegancia e duração, e offerer perfectas condições de economia para sua conservação". Além disso, certamente proporcionava às carruagens e aos tilburis um tráfego mais "suave" em comparação aos "solavancos" do calçamento a pedregulhos. Assim, no decorrer da segunda metade do século XIX, principalmente a partir dos anos 1870 houve uma acentuada utilização do macadam, tendo sido pavimentadas inúmeras ruas.

Apesar das vantagens apresentadas, havia alguns inconvenientes no sistema de macadamização. O principal deles é que havia uma tendência ao desgaste em função da desagregação dos pedriscos da camada superior causado pelo tráfego de carros de boi e veículos de eixos rígidos. Para evitar tais problemas era comum a Câmara proibir o tráfego desse tipo de veículo em ruas pavimentadas com tal sistema. Como exemplo podemos aludir a lei 149 de 30 de abril de 1895 que proibia o tráfego nas ruas São Bento, 15 de Novembro e Direita.

Ao que tudo indica, a pavimentação a macadam não era feito dentro dos "preceitos da boa técnica". De acordo com Bruno (1954, v 2, p 524), "realmente não era rigorosamente o macadam que se empregava nessa época na pavimentação das ruas de São Paulo, mas um arremedo desse bom sistema". O processo de compressão era feito através do uso de cilindro e água; não se utilizava material ligante, o que fazia com que a parte superior, de menor granulometria, se desagregasse e formasse uma fina camada de pó. Com a chegada dos automóveis isso tornou-se um sério problema, pois em função da velocidade, e do vácuo formado pelas rodas desses veículos, formavam-se nuvens de poeira pelas ruas. Assim, à medida que o automóvel foi se popularizando como meio de transporte a macadamização das ruas caiu em desuso, embora nunca tenha sido totalmente descartada. Seu uso voltaria a ser intensamente empregado a partir da terceira década do século XX com o estabelecimento do asfalto como principal sistema de pavimentação das vias. Ambos os sistemas se

complementavam, pois, a macadamização fornecia a base sólida sob a qual se deita o asfaltamento, resultando assim no pavimento por excelência – não para as pessoas, mas para os futuros dominadores da paisagem urbana: os automóveis.

Contudo, foi o calçamento a paralelepípedo que predominou como sistema de pavimentação dos leitos das ruas e dos largos, principalmente nas décadas que se avizinham à virada do século XIX para o XX. Os blocos retangulares talhados a partir de rochas graníticas ofereciam uma excelente resistência ao tráfego de qualquer tipo de veículo; ademais, a execução do pavimento não requeria maior especialização. Pelo fato de suportar tráfego pesado era bastante recomendado para as ruas que passavam os trilhos dos bondes, conforme demonstra a indicação do presidente da Câmara na sessão ordinária do dia 26 de abril de 1877: "*O Senr. Presidente, indica, que, sendo de urgente necessidade o calçamento a parallelepipedos de algumas ruas da cidade, sobretudo d'aquellas por onde passam os trilhos da Companhia de Bonds, por meio de edital se abra um praso para a apresentação de propostas para essa obra*" (ATAS..., 1877, v. 63, p. 90).

Analisando a documentação da Câmara é possível perceber que, nas décadas finais do século XIX quando se intensificava a implantação de serviços cuja infraestrutura era diretamente relacionada ao espaço físico da rua, havia uma certa tensão entre a Administração Pública e as companhias prestadoras desses serviços, no que diz respeito a manutenção do calçamento.

Indicamos que em todos os casos em que tenha de ser feita remoção de calçamentos por parte de Companhias ou interessados que realizem obras na cidade, sejam obrigados as Companhias ou interessados a depositar uma quantia nos cofres da Intendência, afim desta mandar fazer a referida remoção e reconstrução debaixo de sua administração.(p. 6)

[...]

Indico que sejam intimadas as companhias de bonds para, no praso de 15 dias, recomporem o calçamento em suas linhas, findo esse praso será o serviço feito por essa Intendência, deduzindo-se a importância das cauções feitas pelas mesmas companhias (p. 33).

[...]

Indicamos que o engenheiro informe, até a primeira sessão, quaes as ruas em que a Companhia Cantareira e Exgottos, a Companhia de Gaz e as Companhias de Carris Urbanos têm feito estragos nos calçamentos, levantando os parallelepipedos e não recolocando-os devidamente; e ao mesmo tempo avalie os damnos causados afim de serem intimadas aquellas Companhias para pagarem a respectiva indemnisação, visto como o calçamento custou dinheiro aos cofres municipaes (p. 124) (ATAS..., 1891, p. 6, 33, 124).

Se por um lado tais registros apontam para o descaso que essas companhias tinham com a pavimentação das ruas da cidade, visto que eram empresas que exploravam os serviços sob a lógica do capitalismo – sendo algumas delas formada por capitais estrangeiros; por outro lado, demonstram a institucionalização, no interior da Administração Pública (Câmara e Intendência), da concepção da rua como espaço “sagrado” do fluxo. Neste sentido, tornava-se inaceitável qualquer óbice a este caráter funcional da rua que cada vez se acentuaria, mesmo quando estava em jogo interesses privados de companhias economicamente poderosas.

Conforme temos afirmado, reiteramos que as transformações materiais – ou, as “melhorias materiais” segundo os documentos oficiais da administração – observadas na cidade de São Paulo estavam relacionadas às inovações tecnológicas próprias do final do século XIX. Esta assertiva é ainda mais verdadeira no caso das transformações do espaço da rua, enquanto via de fluxo para coisas e pessoas. No âmbito dessas inovações, os meios de transportes seguramente foram os que mais evoluíram. Para uma cidade que às portas do século XX ainda se preocupava em proibir o trânsito de carros de boi em determinadas ruas, o bonde elétrico e o automóvel representaram uma novidade sem precedentes para os cidadãos.

No caso do automóvel, que foi se firmando nas décadas seguintes como meio de transporte predominante, a influência causada no espaço urbano é incontestável. Exemplo disso é o que ocorreu na pavimentação das ruas. O poeirento macadam e o velho paralelepípedo, que se mostrava inadequado ao tráfego dos automóveis entre outras razões pelo fato de que, quando chovia, tornavam-se extremamente escorregadio sendo causa de muitos acidentes, aos poucos vão cedendo lugar ao asfalto. Nas discussões da Câmara o tema aparece de forma incipiente em 1910 com os vereadores debatendo a viabilidade do “calçamento a asfalto”, sendo que alguns edis ainda se mostravam reticentes devido ao custo mais elevado desse sistema (ANAES..., 1910, p. 46 e 47). No entanto, em 1911 os registros deixam claro que a pavimentação pelo sistema de asfalto torna-se unânime na preferência dos membros da Câmara. Segundo um dos vereadores, o “*calçamento a asfalto*” é “*incontestavelmente mais aperfeiçoado e pelo qual faço votos para que, no mais breve tempo, possamos ver assim transformada grande parte das nossas ruas, si não todas*” (ANAES..., 1911, p. 460). Nesse mesmo ano a Câmara autoriza que seja substituído pelo asfalto o calçamento de várias ruas centrais da cidade. Também, é feita a indicação para asfaltamento da Av. paulista mediante as seguintes justificativas:

Considerando que é por todos reconhecida a necessidade de se substituir o calçamento a macadam da Avenida Paulista, cuja observação em perfeito

estado do transito é por demais dispendiosa e nunca será perfeita dado a natureza deste calçamento; considerando que, o calçamento indicado para aquela via publica, onde incontestavelmente se encontram os melhores predios da cidade, e para onde convergem os olhares dos visitantes desta cidade, é o de asfalto, que tão bem se presta ao nosso clima e, tão bons resultados tem dado; considerando mais que pela natureza dos vheículos, que por ali transitam, de pouca carga, será este calçamento de grande duração, não exigindo uma conserva continua, além de não ter os inconvenientes do macadam [...] e prestando-se não só a varreduras completas como a lavagem perfeitas.(ANAES..., 1911, p. 360).

Os vereadores demonstram que não só tinham conhecimento do que representava a pavimentação a asfalto no que se refere a qualidade em relação aos métodos utilizados, como também, tinham a consciência de que a introdução desse novo sistema se fazia em função da crescente utilização dos veículos automotores. Assim, ainda em 1911 a Câmara propõe o projeto de lei nº 45/1911 que estipulava a proibição do tráfego de veículos que não possuíssem rodas de borrachas nas ruas que fossem asfaltadas:

Considerando que os vehiculos de rodas de metal são os que estragam o asfalto das ruas, principalmente quando nellas existem trilhos; considerando que a tendencie m todas as grandes cidades é para se generalizar o calçamento a asfalto; considerando que não é justo que os vehiculos que têm rodas de borracha sofram nas ruas asfaltadas com os estragos produzidos pelos vehiculos de rodas de metal; considerando que os vehiculos de rodas de metal tornam muito dispendiosa a conservação em perfeito estado do asfalto das ruas pelos estragos que produzem; a Camara Municipal decreta:

Art. 1º - Só será permitido pelas ruas asfaltadas o transito de vehiculos que trouxerem as rodas revestidas de borracha. [...] (ANAES..., 1911, p. 305).

Como nessa época o incipiente asfaltamento se restringia às ruas centrais da cidade; na prática, o que se pretendia com o referido projeto de lei era retirar dessas ruas o tráfego de veículos ultrapassados como carroças e carruagens; e ao mesmo tempo estimular a inserção do automóvel, criando condições propícias para sua utilização como ruas com pavimento adequado aos pneumáticos e livres de veículos lentos capazes de embaraçar o “bom transito”.

A legislação que tratava do arruamento e das vias públicas reservou especial atenção ao calçamento. O *Acto* 769/1915 dedicou um capítulo ao tema. Da mesma forma, a Lei 2.611/1923 destinou uma seção com vários dispositivos sobre a questão. Isso, sem contar que no período objeto da pesquisa era comum que as operações de calçamento das ruas fossem precedidas de leis que autorizavam tais “melhoramentos”, e bem assim, estipulavam os termos de contratação e execução dos serviços.

O Acto 769/1915 estipulava que o leito pavimentado da rua deveria ter *"em regra a largura de tres quintos da largura total da rua, contada de fachada à fachada fronteira"*. Determinava ainda que sempre que a Prefeitura tivesse de realizar obras de calçamento, tornaria pública essa decisão através de edital. Da mesma forma, *"a nenhuma empresa, companhia ou particular é permitido abrir ou levantar o calçamento ou proceder a excavação nas ruas da cidade, sem anterior licença concedida pelo Prefeito"*. E mesmo assim, quem obtivesse a licença deveria *"manter no Thesouro Municipal caução no valor correspondente à garantia dos serviços a fazer"*.

Havia, ainda, uma série de disposições que visavam resguardar a “boa circulação”. Como por exemplo, a que estabelecia que a abertura de calçamento ou escavações no centro da Cidade só poderiam ser feitas depois das 22 horas e antes das 6 horas. Ou, a que determinava que as intervenções no calçamento fossem feitas por trechos que não excedessem a metade da largura da rua, a fim de não obstruir totalmente o trânsito. O mesmo se observava em relação à circulação dos bondes, uma vez que dispunha o seguinte: *"sempre que fôr necessaria a suspensão do trafego dos bondes, para as obras de calçamento, abertura de calçamento ou excavações necessarias ao serviço publico, a Prefeitura não o fará sem aviso prévio de cinco dias"*. Dispunha também que nos logradouros onde houvesse “trilhos de viação”, o serviço de calçamento seria executado de modo que as linhas ficassem em perfeito estado.

A Lei 2.611/1923 introduziu importante alteração na política de pavimentação das vias públicas da Cidade. Foi instituído um dispositivo que permitiu à municipalidade cobrar parte dos custos com a pavimentação das vias públicas, aos proprietários beneficiados. Era a *"contribuição para o calçamento"* que o artigo 28 da referida lei mencionava da seguinte forma: *"para as obras de calçamento dos novos logradouros públicos, abertos de accôrdo com a presente lei, os proprietarios lateraes concorrerão com 50% do seu custo, à razão de 25% por metro de testada do respectivo terreno, e o Município concorrerá com a metade do restante"*.

Segundo Ronilk (1997, p. 49), o rateio das despesas com calçamento entre o poder público e os loteadores tinha como objetivo “frear o crescimento desmensurado da cidade, inibindo a abertura de ruas”. No entanto, ao que parece, não surtiu efeito face ao número cada vez maior de loteamentos e, também, devido ao fato de que a própria lei atinava em sentido contrário ao permitir a abertura de vias particulares fora das normas urbanísticas. Por outro lado, possibilitou um incremento nas verbas destinadas ao calçamento, resultando num maior

número de ruas beneficiadas com tal “melhoramento”, conforme é possível perceber através da quantidade crescente de leis que autorizavam o serviço.

De todo modo, a pavimentação das ruas da cidade de São Paulo, pela sua evolução técnica, pelos debates gerados na Câmara, pelo significado que tinha no contexto das transformações urbanas do período, representa um dos ângulos da multifacetada legislação de arruamentos. Legislação que ao ser examinada na totalidade do seu conjunto revela um sentido latente que a própria lei e as transformações do espaço físico da Cidade jamais se desviaram.

Considerações finais

As décadas finais do século dezenove e iniciais do século vinte representaram um período de grandes transformações para a cidade de São Paulo. Em um intervalo de pouco mais de quarenta anos, caracterizado por um contexto em que se mesclavam a prosperidade da economia cafeeira e a emergência do urbanismo modernizador, a Cidade deixaria a sua notória modorra colonial e se transformaria em uma das grandes metrópoles industriais do mundo. Como tentei demonstrar no primeiro capítulo, foi justamente neste período que, ao lado de um intenso processo de expansão de sua malha urbana, e da implantação de uma significativa infraestrutura de serviços, a Cidade reconfigurou os seus espaços através de inúmeras ações de melhorias implementadas pelo Poder Municipal.

O ímpeto de expansão, iniciado há algumas décadas, consolidou-se e tornou-se mais intenso, levando a Cidade a romper definitivamente os limites impostos pela confluência dos cursos do Anhangabaú e do Tamanduateí. Da colina histórica, o pequeno núcleo urbano se espalhou para os arrabaldes, como tentáculos que se desdobram sobre vales e espigões, a desenharem os eixos da expansão. Os arruamentos cingiram o cinturão de chácaras que envolvia o núcleo urbano central. Multiplicaram-se, geralmente sem nenhum projeto de conjunto, seguindo apenas os desígnios da topografia e o traçado dos antigos caminhos coloniais que se irradiavam da colina histórica. Assim, foi se estendendo o reticulado da malha urbana, refletindo o irrefreável incremento populacional que crescia em progressão geométrica sobretudo em função dos milhares de imigrantes estrangeiros que afluíam à capital paulista.

O café trouxe a riqueza necessária à subvenção das transformações materiais. Contribuiu para a estruturação de uma rede de ferrovias que tinha a capital paulista como principal ponto de articulação. Assim, permitiu que a elite agrária enriquecida convergisse para a Cidade e aí passassem a dispor o capital acumulado. Era essa mesma elite que detinha o poder político e que nutria o desejo de modernização da urbe a exemplo do que ocorria nas grandes cidades da Europa.

Tal modernização foi colocada em prática não só através das transformações arquitetônicas, que aos poucos suplantou a velha taipa-de-pilão de aspecto colonial, mas, sobretudo, através da implantação de serviços que representavam os ares da modernidade e do progresso tecnológico. Foi o caso, por exemplo, do serviço de bonde elétrico, da iluminação pública, da rede elétrica, da rede de água e esgoto, do gás canalizado, etc.

O desenvolvimento de uma legislação urbana rigorosamente estruturada, foi outra dimensão importante desse período da história da Cidade. Enquanto expandia e configurava seus espaços, todo um arcabouço normativo foi sendo constituído. As posturas foram codificadas e o Poder Municipal passou a se manifestar através de leis, atos e resoluções. O aspecto importante de tal processo não se refere à organização burocrática da municipalidade; mas, ao fato de que essa legislação guardava uma profunda relação com as transformações urbanas às quais a Cidade era submetida.

A conexão entre a legislação e transformação urbana era mais acentuada, e mais visível, no âmbito da expansão e formação dos espaços da Cidade. É inegável o fato de que a legislação de arruamento, com todos os seus dispositivos que disciplinavam e regulavam a abertura de novas ruas, não tenha influenciado o processo de constituição da malha urbana. Influenciou não somente os arruamentos que se abriam na marcha para os arrabaldes; mas, também, a reconfiguração das antigas ruas do Triângulo, que tiveram nesse período a retificação e o alargamento de seus traçados tortuosos.

As normas referentes à regulação dos arruamentos estavam dispersas em várias posturas. Por intermédio da codificação estas normas aglutinaram-se e passaram a apresentar uma noção de conjunto. Foi o que ocorreu com Código de Posturas de 1886 cujo Título I (equivalente ao primeiro capítulo), que abre o conjunto de trezentos e dezoitos artigos, trouxe vários dispositivos que disciplinavam as vias públicas e a abertura de novas ruas.

À medida que o processo de expansão da Cidade tornou-se mais complexo e mais intenso, houve a necessidade de adequação das normas, o que levou a uma certa especialização dentro do conjunto da legislação, resultando em leis e atos específicos sobre o assunto, a saber: a Lei 1.666/1913, o Ato 769/1915 e a Lei 2.611/1923. Através da pesquisa foi possível fazer o mapeamento dessa legislação, bem como, proceder a uma análise profícua de modo a demonstrar a sua evolução e o seu significado no contexto das transformações a que a Cidade foi submetida.

Demonstrei no segundo capítulo que as normas referentes à constituição da malha urbana, durante o período que foi objeto da pesquisa, sofreu um processo evolutivo através do qual a legislação foi paulatinamente estabelecendo um sentido que pautava a forma pela qual a Cidade deveria constituir os seus espaços. Este sentido foi claramente percebido quando se colocou em perspectiva panorâmica toda a legislação referida, e algumas “melhorias” ou intervenções urbanísticas realizadas no período.

Até o Código de Posturas de 1886, a tônica da legislação era baseada nos dispositivos que privilegiavam a organização do espaço. Daí a importância que o Código atribuiu à figura do arruador, aquele a quem, por dever de ofício, competia zelar pela observância das medidas dos terrenos e pela observância do alinhamento e nivelamento das edificações. A ênfase era dada à arrumação simétrica do espaço; por isso, a preocupação em alinhar, nivelar, retificar, proibir ruas tortas, estabelecer uma largura padrão para as ruas e um formato quadrado para praças e largos.

Essas preocupações, embora não tenham deixado de existir, perderam nitidez na legislação que veio posterior ao Código. Paulatinamente, o foco da lei foi se desviando para a questão viária. A rua, mais do que um elemento de estruturação do espaço urbano passou a ser encarada como artérias onde os fluxos da Cidade moderna deveriam fluir. O primeiro sinal inequívoco dessa tendência em enfatizar os aspectos voltados à circulação foi a queda da obrigatoriedade de uma largura padrão para as ruas. O dispositivo do Código, que determinava que essa largura padronizada deveria ser de dezesseis metros, foi suplantado pelas disposições da Lei 1.666/1913 e do Ato 769/1915, que estabeleciam larguras variáveis para as vias públicas, de modo a diferenciar as dimensões de ruas e avenidas. Assim, estas deveriam ter largura mínima de vinte e cinco metros; e aquelas, largura mínima de dezesseis.

O que era tendência transformou-se em foco principal na Lei 2.611/1923. Foi esta lei que estabeleceu, pela primeira vez, uma classificação das vias públicas da Cidade. Tal classificação baseava-se na dimensão e na capacidade de fluxo das ruas. Desta forma, foram estabelecidos cinco tipos de vias públicas: as estradas, tão somente para a zona rural, com largura mínima de 13 metros; as ruas locais, com largura entre 8 e 12 metros; ruas secundárias, com largura entre 12 e 18 metros; ruas principais, com largura entre 18 e 25 metros; e por fim, as vias de grande comunicação e artérias de luxo, com largura superior a 25 metros. Os novos arruamentos deveriam obedecer a tais disposições, de modo que o traçado de suas vias formasse uma rede bem articulada capaz de atender o crescente fluxo da metrópole do café.

A ênfase no aspecto viário também se fez perceptível através de novas nuances que a legislação de arruamentos passou a apresentar. Foi o caso, por exemplo, do conjunto de dispositivos que disciplinava o sistema de emplacamento das ruas e numeração das casas. O objetivo não era outro, a não ser dotar a Cidade de um sistema de referências espaciais que facilitasse a localização dos lugares e, por conseguinte, a “boa circulação”.

O mesmo, vale dizer para o calçamento e pavimentação das ruas. Pois, além de ter se tornado objeto da legislação, foi durante esse período que houve um grande esforço de

pavimentação das vias públicas. A evolução da técnica e dos materiais contribui de forma significativa para que a Cidade, cada vez mais, dispusesse de ruas com leitos adequados ao trânsito de veículos.

O calçamento de pedras irregulares e ferruginosas, herdado do período colonial, e que predominava até meados do século dezenove, era alvo de críticas dos cronistas da época. A Câmara foi palco de calorosos debates sobre a escolha de um novo método de pavimentação que se mostrasse mais adequado à circulação nas ruas da Cidade. Inicialmente, pelo fato de ser de execução mais econômica, e de proporcionar mais conforto ao deslocamento dos carros e carruagens, o sistema a macadam se mostrou mais viável. Porém, com a introdução dos automóveis, que desenvolviam maiores velocidades, o trânsito em ruas pavimentadas com este sistema resultava em incômodas nuvens de poeira devido à grande quantidade de partículas que se soltava do pavimento. Também, não se mostrava adequado aos trilhos dos carris de ferro e das linhas de bondes que cada vez mais aumentavam na Cidade. Assim, o sistema a paralelepípedos, por não possuir tais inconvenientes, acabou se tornando a forma de pavimentação mais adequada, embora o macadam não tenha caído totalmente em desuso. No entanto, ambos os sistemas, ainda que de forma paulatina, viriam a ser substituídos pelo asfalto, método de pavimentação especialmente voltado aos automóveis e seus pneumáticos.

A evolução de uma legislação claramente voltada à organização dos espaços de circulação da Cidade; o aperfeiçoamento de um sistema de referenciamento espacial baseado na numeração e emplacamento das vias públicas; os esforços e a repercussão em torno das questões afetas à pavimentação das ruas: tudo isso nos leva a conclusão de que, de fato, o sentido que permeou a legislação e as transformações espaciais de São Paulo no decorrer do período pesquisado foi a busca pela melhoria dos fluxos da Cidade. Pelo menos em tese, esse foi o Norte que guiou legisladores e administradores na elaboração de leis e regulamentos que disciplinavam a constituição dos espaços da capital paulista.

Para uma cidade cuja a posição de centralidade se impôs como uma vocação natural e histórica, difícil seria imaginar que a sua condição de ponto de articulação do relevo, da rede fluvial e dos antigos caminhos indígenas não tenha influenciado a constituição de seus espaços. Decerto, esse caráter de centro de convergência e irradiação dos fluxos da província, antes representado pelas rotas dos tropeiros e depois pelos caminhos de ferro, fez-se refletir na configuração da malha urbana e na legislação que a regulamentava. Além disso, no período em questão, a cidade de São Paulo vivenciava a afirmação do capitalismo industrial, sistema de produção econômica fortemente dependente da circulação e dos fluxos no espaço urbano.

Por fim, não é prudente esquecer que a legislação é apenas a projeção da vontade de uma determinada sociedade -- ou pelo menos, parte dela que está no poder -- objetivada na letra da lei, sua implementação na prática depende de vários fatores. Não obstante isso, no período objeto da pesquisa, a desconformidade entre a legislação e a prática da abertura de novos arruamentos foi visivelmente menor em relação ao período posterior. Especialmente, em função do contraditório dispositivo colocado na Lei 2.611/1923, que autorizava a construção de arruamentos particulares com a possibilidade de regularização apenas na ocasião de incorporação à malha viária da Cidade. Talvez, o aumento populacional e a crescente demanda por moradias, tenham influenciado o legislador da época a introduzir essa “flexibilização” na legislação de arruamentos. Na prática, o que ocorreu foi que tal dispositivo acabou estimulando a abertura de loteamentos clandestinos, sobretudo, nas regiões periféricas da Cidade.

Mas, isso já é assunto para uma outra pesquisa.

REFERÊNCIAS

1 – Fontes

1.1 – Legislação

Código de Posturas do Município de São Paulo - 1886. Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo:

<<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/LCP1886.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Padrão Municipal anexo ao Código de Posturas de 1886. Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo:

<<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/LCP1886.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Lei 149 de 30 de abril de 1895. *Proíbe o transito de carros de eixo movel pelas ruas S. Bento, 15 de Novembro e Direita*. Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo:

<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L149.pdf>

Consultado em 28/01/2018.

Lei 1.666 de 03 de março de 1913. Dispõe sobre a abertura de ruas, avenidas ou praças.

Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo:

<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L1666.pdf>

Consultado em 28/01/2018.

Acto 769 de 16 de junho de 1915. Regulamenta a Lei nº 1.666, de 26 de março de 1913, e as disposições legais referentes a vias públicas por essa lei não revogadas. Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo:

<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/actos/A0769-1915.pdf>

Consultado em 28/01/2018.

Lei 2.451 de 14 de janeiro de 1922. Autoriza a Prefeitura a modificar o emplacamento das ruas e prédios da Cidade de São Paulo, e dá outras providências. Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L2451.pdf>
Consultado em 28/01/2018.

Lei 2.611 de 20 de junho 1923. Proíbe a abertura de vias de comunicação, em qualquer perímetro do município, sem prévia licença da Prefeitura. Disponível no portal da Câmara Municipal de São Paulo: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/leis/L2611.pdf>
Consultado em 28/01/2018.

1.2 – Atas e Anais da Câmara

Actas da Camara Municipal de S. Paulo: 1749 – 1755. Vol. XIII. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1749-1755v13.pdf>>
Consultado em 28/01/2018.

Actas da Camara Municipal de S. Paulo: 1809 – 1815. Vol. XXI. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1809-1815v21.pdf>>
Consultado em 28/01/2018.

Actas da Camara Municipal de S. Paulo: 1831 – 1832. Vol. XXVI. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1831-1832v26.pdf>>
Consultado em 28/01/2018.

Atas da Camara da Cidade de São Paulo: 1846 – 1847. Vol. XXXVI. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1846-1847v36.pdf>>
Consultado em 28/01/2018.

Atas da Camara da Cidade de São Paulo – 1855. Vol. XLI. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1855v41.pdf>>
Consultado em 28/01/2018.

Atas da Camara da Cidade de São Paulo – 1857. Vol. XLIII. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1857v43.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Atas da Câmara da Cidade de São Paulo – 1858. Vol. XLIV. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1858v44.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Atas da Câmara da Cidade de São Paulo – 1865. Vol. LI. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1865v51.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Atas da Câmara da Cidade de São Paulo – 1877. Vol. LXIII. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1877v63.pdf>>

Consultado em 28/01/2018

Actas das Sessões da Camara Municipal de São Paulo: 1891. Vol. LXXVII. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1891.pdf>

Consultado em 28/01/2018

Atas da Câmara da Cidade de São Paulo – 1894. Vol. LXXIX. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/at1894.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Annaes da Camara Municipal de São Paulo – 1910. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/an1910.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

Annaes da Camara Municipal de São Paulo – 1911. Disponível no portal do Centro de Memória da CMSP: <<http://129.191.25.220/docs/Volumes/an1911.pdf>>

Consultado em 28/01/2018.

2 – Bibliografia

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1986.

BRUNO, Ernani Silva. **História e Tradições da Cidade de São Paulo** (3 volumes). Vol. I. São

Paulo Arraial de Sertanistas (1554-1828). Rio de Janeiro: José Olympio, 1954.

_____. **História e Tradições da Cidade de São Paulo** (3 volumes). Vol. II. São Paulo Burgo de Estudantes (1828-1872). Rio de Janeiro: José Olympio, 1954.

_____. **História e Tradições da Cidade de São Paulo** (3 volumes). Vol. III. São Paulo Metrópole do Café (1872-1918). Rio de Janeiro: José Olympio, 1954.

CAMPOS, Eudes. A cidade de São Paulo e a era dos *melhoramentos materiaes*: Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863. **An. mus. paul.**, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 11-114, Jun 2007. Disponível em:

http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010147142007000100002&lng=en&nrm=iso

Consultado em 28/01/2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CARVALHO, L. Pinheiros de *et al.* Esboços da modernidade: bondes da Light e as transformações urbanas na São Paulo das primeiras décadas do século XX. **Revista Histórica**, São Paulo, n. 11, p. 23-29, ago. 2003.

CERASOLI, Josiane Francia. **Modernização no Plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX**. Tese de doutorado, Campinas: IFCH-Unicamp, 1993.

DICK, M. de Paula do Amaral *et al.* A ciranda dos nomes na toponímia de São Paulo. **Cadernos de história de São Paulo - A cidade e a rua**, Museu paulista da Universidade de São Paulo, n. 2, p. 61-71, jan-dez, 1993.

DIETRICH, A. Maria *et al.* A São Paulo iluminada do século XIX: do azeite de baleia à luz elétrica. **Revista Histórica**, São Paulo, n. 11, p. 16-22, ago. 2003.

HABERMAS, Jürgen. **O discurso filosófico da modernidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 540 p.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1979.

HOLANDA, Sergio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26^a. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 220 p.

JORGE, Janes *et al.* Rios e Várzeas na Urbanização de São Paulo: 1890 - 1940. **Revista Histórica**, São Paulo, n. 11, p. 9-15, ago. 2003.

OLIVEIRA, L. Lippi (Org). **Cidade: história e desafios**. Ed. Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 2002. 295 p.

PRADO JR., Caio. **A cidade de São Paulo: geografia e história**. 13. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983. 93 p. (Tudo é história).

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. Col Cidade Aberta. São Paulo: Studio Nobel - Fapesp, 1997.

SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX**. São Paulo, Ateliê Ed., 2000.

_____ *et al.* São Paulo, veios e fluxos: 1872 - 1954. In: PORTA, Paula (Org.). **História da cidade de São Paulo**. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 341-385. v. 3.

SILVA, Janice Theodoro da. **São Paulo 1554 – 1880**. Discurso ideológico e organização espacial. São Paulo: Moderna, 1984.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de conceitos históricos**. 2. ed. São Paulo (SP): Contexto, 2006. 439 p.

SOUZA, Maria Adélia A de, *et al.* Metrópole e Paisagem: caminhos e descaminhos da urbanização. In: PORTA, Paula et al. (Org.). **História da cidade de São Paulo**. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 517-553. v. 3.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1981. 179 p.