

1. O desabrochar de uma cidade - a segunda fundação de São Paulo

A cidade de São Paulo hoje, metrópole cosmopolita, tem suas origens aproximadas na metade do século XIX, mais decididamente após a expansão da lavoura cafeeira para o oeste paulista e a construção das estradas de ferro ligando os cafezais ao porto de Santos e tornando a cidade entroncamento obrigatório, centro político-econômico do Estado. Historicamente, a expansão da cidade se acelerou após a Guerra do Paraguai, a Convenção de Itú, que levou à fundação do Partido Republicano e o crescimento da imigração. No âmbito regional a data muito citada é 1872 quando do início da administração de João Theodoro Xavier de Mattos como Presidente da Província de São Paulo (1872-1875).

Em 1830, já no final do Reinado de D. Pedro I, São Paulo, apesar de capital de província e distinguida desde 1823 com o título de Imperial Cidade, não passava de uma povoação pobre. Nem a sua região nem a sua província podiam lhe dar elementos de prosperidade e de destaque dentro dos quadros da economia brasileira da época. O comércio de exportação da província, alimentado somente pelo açúcar produzido no interior, apenas atravessava a cidade, movimentado pelas tropas de bestas que passavam para o porto de Santos¹. Mesmo durante todo o período colonial, São Paulo fora, no arquipélago das regiões culturais brasileiras, das ilhas mais pobres e isoladas. Para que se tenha uma idéia do isolamento e do parco crescimento da cidade bastaria lembrarmos que quando da Independência, a cidade só tinha 25 mil habitantes, ou mesmo que de 1554, quando de sua fundação, até 1872 a cidade passou apenas de 100 habitantes para 31,4 mil².

A cidade continuou caipiríssima mesmo depois da Independência, apesar da presença alegre e instigante dos acadêmicos de direito vindos de todas as partes do país. Nem a discreta abundância advinda do açúcar ituano e da feira de muares sorocabana, conseguia alterar os hábitos e costumes singelos da sociedade; singelos e conservadores, plenos de fetiches, de tabus, de persistências e fixações culturais. Era um burgo de estudantes³. Sobretudo até meados do século XIX São Paulo não se distanciou por isso quase nada de sua fisionomia colonial, e nem de longe acompanhou a Corte no desenvolvimento urbano que se seguiu no Rio de Janeiro à fixação da família real portuguesa, ou algumas cidades do litoral do nordeste, desde os primeiros séculos beneficiadas – quando São Paulo era ainda um arraial quase perdido na boca do sertão – pela opulência das regiões em que a cana de açúcar se difundira⁴. O isolamento da cidade era tal que durante todo o período colonial a atividade predominante dos jovens paulistanos era abandonar a cidade tentando a sorte nos sertões, seja para capturar índios e revendê-los como escravos aos fazendeiros do litoral, seja procurando pedras preciosas; internamente a cidade se mantinha com plantações de mandioca e criação de porcos, sendo basicamente constituída de mulheres e crianças, em sua maciça maioria mestiças de índios e brancos⁵.

A industrialização na Europa e nos Estados Unidos e em especial a revolução científico-tecnológica ao redor de 1870, transformando o mercado de produtos primários, geraram uma demanda crescente por estimulantes de origem tropical, o que favoreceu o abrupto crescimento de um produto

até então quase obscuro e escassamente conhecido, o café, que de repente foi alçado a gênero indispensável às condições da vida moderna, elevado a ícone de fundamental importância no cotidiano da sociedade burguesa que se impunha ao mundo. Dessa forma a rápida expansão do consumo passou a proporcionar lucros elevados aos produtores que logo se deram das condições favoráveis ao plantio do café no Vale do Paraíba, no corredor geográfico que liga a capital paulista ao Rio de Janeiro. Quando o café atingiu a região do oeste paulista a expansão dos cafezais foi enorme, as colheitas chegaram a decuplicar, o Estado de São Paulo passou a produzir 70% de todo o café colhido no mundo. Desta forma, São Paulo transformou-se de vilarejo insignificante quando D. Pedro II assumiu o trono, em uma cidade em vertiginoso ritmo de metropolização em poucas décadas. Ao se tornar entroncamento ferroviário obrigatório, a cidade passou a atrair a maior parte da riqueza gerada pelo café, passando então a ser procurada por imigrantes de todo o Brasil e do mundo. Os vultosos recursos acumulados pelos negócios relacionados ao café foram se desdobrando rapidamente em variados outros investimentos comerciais, industriais e financeiros⁶.

Mas a repercussão profunda não se fazia sentir de forma visível sobre a cidade de São Paulo até aproximadamente 1870. Se não era mais um vilarejo colonial, era pouco mais que um burgo de estudantes. A capital era pobre em recursos próprios, faltava à cidade até abastecimento regular de água potável; no conjunto estadual a cidade tinha o mesmo porte que Santos e Campinas e no plano nacional estava em situação inferior não apenas ao Rio de Janeiro, mas também a Salvador, Recife, Belém do Pará, Fortaleza, Niterói, Porto Alegre e Cuiabá.

A Academia de Direito era a principal responsável na diferenciação possível entre a São Paulo colonial e a dos primeiros setenta anos do século XIX. Foram os estudantes de direito que vinham de fora que criaram as condições para que se inserissem na existência paulistana alterações em seus costumes tradicionais, com o aparecimento de teatros, cafés e atividades intelectuais. O burgo paulistano se enriqueceu com a presença dos estudantes, com as casas em que eles estabeleceram as suas repúblicas, com o movimento que passaram a dar a ruas e largos da cidade que começava lentamente a se transformar⁷. Estes estudantes de fora foram os precursores dos barões do café que anos depois iriam deixar suas fazendas do interior como local de residência para se fixarem na capital e mesmo dos imigrantes, que no final do século XIX transformaram totalmente esta cidade⁸.

Mas foi no período de 1872 até 1920 que a cidade se transformaria de burgo de estudantes a centro político-econômico do Estado e capital econômica do Brasil – dos seus aproximadamente 30 mil habitantes em 1872 São Paulo em 1920 passava a marca de meio milhão de habitantes. Para que se tenha uma idéia do quanto foi espetacular o salto de crescimento, o vale do Anhangabaú por volta de 1850, ocupado apenas por algumas chácaras e hortas, era durante o dia percorrido por escravos carregando água, tropeiros, gente de passagem por ali. O centro da cidade compunha-se de meia dúzia de ruas tortas, edifícios públicos acanhados, uma humilde catedral, alguns mosteiros. De fato, a partir de 1872 com a expansão da lavoura do café, a criação de ferrovias e a instalação maior do

trabalho livre a cidade passou por um processo tal de transformação que ficou conhecido como a “Segunda Fundação de São Paulo”.

A multiplicação das estradas de ferro foi de fundamental importância para a grande aceleração no seu ritmo de crescimento. Em 1867, inaugurou-se a São Paulo Railway Company; em 1873, a Companhia Ituana; em 1875, a Companhia Sorocabana e a Companhia Mogiana; e em 1877, a Companhia do Norte, ligando São Paulo à capital federal. A cidade começava a perder seu estado acanhado e a espalhar-se pelos arredores. Demonstrativo de seu acanhamento, a cidade ainda era cercada por chácaras ao seu redor. A partir do último quartel do século XIX, porém, começaram a se realizar os loteamentos dos belos sítios e vastas chácaras das redondezas do antigo centro urbano que, estruturando-se desde o Pátio do Colégio, correspondia às freguesias da Sé, de Santa Ifigênia, de Bom Jesus do Brás e da Senhora da Consolação. A Chácara das Palmeiras transforma-se no bairro de Santa Cecília, a do Carvalho na Barra Funda, e no Bom Retiro, a do Campo Redondo nos Campos Elíseos, a do Bexiga na Bela Vista, e assim por diante⁹.

Na esteira desse processo de expansão urbana, o governo de João Teodoro Xavier, considerado o segundo fundador de São Paulo pelos melhoramentos e mudanças que imprimiu à cidade, foi um marco fundamental. Seu governo constituiu um grande avanço. Organizou o sistema de iluminação a gás, tanto pública quanto residencial. A partir de 1872, começaram a funcionar setecentos lampiões de gás nas ruas de São Paulo e em 1880 tiveram início os suprimentos domiciliares para iluminação dos interiores, instalados pela San Paulo Gas Company Ltd.. Eliminaram o mau cheiro exalado pela combustão dos produtos caseiros como a banha, o óleo de mamona, além do querosene, dispensando o uso e a produção caseira de velas e candeieiros. No mesmo ano formou-se a Companhia Cantareira de Águas e de Esgotos que nas décadas seguintes iria cuidar do abastecimento da cidade.

Organizou também o sistema de transporte coletivo a tração animal. Ao instalar-se na Luz, a ferrovia constituiu o novo pólo de atração, depois da Sé. Em função de suas ligações com esta última é que se inaugurou o primeiro serviço de transporte de carros e de tálburis de aluguel, no Largo da Sé. Foi ainda em 1872 que apareceram as primeiras linhas de bondes a tração animal que iam da rua do Carmo à Estação da Luz e, em 1877, à Estação do Norte. Em 1886, inaugurou-se o trem a vapor para Santo Amaro, partindo da Liberdade, enquanto os bondes a tração animal serviam os bairros mais antigos como Santa Ifigênia, Santa Cecília, Consolação e Moóca. Seis anos depois, chegavam ao Ipiranga, ao Bom Retiro, à Bela Vista e à Avenida Paulista. Ainda foram muito importantes as melhorias relativas à circulação interbairros, às obras pioneiras de saneamento básico e ao embelezamento da cidade. João Teodoro ligou o Bairro da Luz ao Pari, o da Moóca à Liberdade e a Consolação ao Arouche. Retificou o primeiro trecho do rio Tamanduateí, o aterro do Gasômetro e o abastecimento de água na Freguesia do Brás. Reformou o Campo dos Curros (atual Praça da República) e o Jardim da Luz. João Teodoro criou condições para o melhor desempenho das atividades econômicas vinculadas à cafeicultura, possibilitando a ampliação do papel anterior da cidade como núcleo de um sistema comercial e administrativo.

Devido às necessidades inerentes à comercialização do café e às empresas subsidiárias, os fazendeiros obrigaram-se a uma convivência urbana. Esta premência econômica fez com que muitas famílias ricas, dispersas pelo interior, mudassem para São Paulo. Na dependência do transporte ferroviário, os recém-chegados moravam, de preferência, nas vias que conduziam à Estação da Luz e nos Campos Elíseos. As famílias ricas mais antigas, de origem paulistana ou que já haviam se mudado para cá há mais tempo, mantiveram-se, até o término do Império, nos sobrados ou velhas chácaras. Estes novos ricos do café instalaram-se em palacetes afastados das ruas e mobiliados e decorados de acordo com o gosto suntuoso do Segundo Império Francês, diferindo-se da velha aristocracia bandeirante instalada nos sobrados de taipa do Império que se despedia.

Essa expansão urbana gerada pela acumulação de renda advinda do café provocou o surgimento de novos bairros. Se as fábricas que se instalavam levaram ao surgimento de bairros operários, no que merece destaque o Brás, apareceram também os bairros elegantes pioneiros e, com eles, os palacetes que abordaremos mais à frente. Nesse sentido reocuparam-se duas velhas saídas da cidade: as ruas Alegre (depois rua Brigadeiro Tobias) e a da Constituição (atual Florêncio de Abreu), surgindo o bairro de Santa Ifigênia, o do Chá e o dos Campos Elíseos. Na década de 1860 apareceu o primeiro traçado ortogonal em São Paulo, constituído pelas ruas Ipiranga, Vitória e Aurora, que chegavam apenas até a Alameda dos Bambus (atual avenida Rio Branco). Poucos anos depois, ocupou-se a segunda parte desse bairro, entre a alameda dos Bambus e a Estação da Luz. Do lado esquerdo da rua São João, surgiu o traçado do bairro do Chá, correspondente à extensão ocupada pela antiga chácara do mesmo nome. Surgia uma “nova cidade”, cujo eixo principal era a rua Barão de Itapetininga, do outro lado do Vale do Anhangabaú. A Liberdade desenvolveu-se no rumo sul, espontaneamente, a partir da rua São Joaquim, graças à instalação do trem, em 1885, ligando a cidade a Santo Amaro.

Os Campos Elíseos, situados entre Santa Ifigênia e os trilhos das estradas de ferro nasceram dos loteamentos de duas chácaras, loteamento efetuado no período de 1880 a 1890. A iniciativa partiu dos comerciantes alemães Frederico Glette e Victor Nothmann, e o levantamento esteve a cargo do arquiteto alemão von Puttkamer. Em 1885, Elias Pacheco e Chaves loteou o seu haras, completando o lado ímpar da antiga alameda dos Bambus, atual avenida Rio Branco.

Paralelamente a isso começaram a chegar os imigrantes; se inicialmente em pequeno número, depois da República foram milhares. Encaminhados primeiramente às fazendas de café para substituírem o braço escravo, muitos vieram depois para São Paulo, se transformando em operários das nascentes fábricas que se alastravam pela cidade, bem como muitos também se transformaram em donos de fábricas e empreendedores, como os conhecidos Francisco Matarazzo e Alexandre Siciliano. A partir de 1890 houve uma profunda alteração demográfica nos contingentes imigratórios, permitindo uma expansão gigantesca da população da capital, que quadruplicou durante a década de 1890¹⁰.

Nestas duas décadas finais do Império é que começaram a se instalar diversas fábricas de sabão, fósforo, refinarias de açúcar e outras indústrias

voltadas para a produção de licores, chá, cerveja, chocolate, macarrão, vinagre, além de cigarros e charutos. Até 1889, a quantidade de açougues aumentou de 10 para 34 e a de casas de secos e molhados de 84 para 297; as 6 padarias então existentes passaram a 40; o número de cafés cresceu de 1 para 26. Instalaram-se torrefações de café e moinhos de fubá, arroz e trigo. A Casa Garraux e a Casa Worms vendiam móveis e objetos de arte importados. Mais numerosas foram as lojas de moda francesas. Em 1884 a instalação do telefone veio impulsionar ainda mais o crescimento comercial. Entre 1872 e 1884 foram inaugurados de 6 a 33 hotéis, e os primeiros hotéis de luxo, o Hotel de França e o Grand Hôtel, pertencentes a alemães; teatros como o Mineiro, o ginásio Paulistano e o São José; alguns cafés como o Java; restaurantes como o da Sereia Paulista e sociedades recreativas. Em 1876 fundou-se o Jockey Club, na Moóca¹¹.

Já na República, foi na administração do seu primeiro prefeito – Antônio da Silva Prado, até então a cidade era administrada por intendentes –, que a cidade vai deslanchar em termos de reurbanização. Antônio Prado, ex-conselheiro do Império, fazendeiro, industrial e influente paulista, permaneceu no cargo até 1911, ano em que foi inaugurado o Teatro Municipal. A cidade cresceu, tornou-se mais “bonita”, aterraram-se várzeas, vários bairros novos foram criados através de loteamentos, construíram novas pontes, brigadas de saneamentos, chefiadas por Vital Brazil e Saturnino de Britto, iniciaram a desinfecção de focos palustres e residências. Na virada do século a cidade era um verdadeiro canteiro de obras. Em 1900, com cerca de 240 mil habitantes, a capital tinha 21 mil prédios; em 1910, cerca de 375 mil habitantes e 32 mil edifícios. Ruas, praças e becos eram remodelados ou desapareciam, numa cruzada em nome da civilização. A avenida Angélica foi aberta; ruas e avenidas são arborizadas à maneira inglesa; o Jardim da Luz e a praça da República são remodelados; o centro da cidade – o Triângulo – ganha ares europeus. No largo do Rosário, a igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos foi demolida em 1904 e transferida para o Paissandu – era melhor manter bem longe qualquer referência à escravidão. Não havia um planejamento urbano definido, mas o prefeito, imbuído em transformar a cidade numa *urbis* com aspecto europeu, deixava entrever, na cidade em obras, o que pretendia: veredas maravilhosas para moradia dos abastados (Higienópolis, Campos Elíseos, Paulista e arredores); o centro e arredores para o comércio, negócios e lazer, e os bairros populares para os operários, junto às fábricas¹².

A avenida Paulista, inaugurada em 1891, fazia concorrência com os bairros chiques dos Campos Elísios e Higienópolis; o conjunto de edifícios construído por Ramos de Azevedo entre 1891 e 1896 no largo do Palácio, para abrigar as secretarias de Estado, traz a imagem de solidez, abundância e modernidade que o governo dos cafeicultores pretendia imprimir, assim como a Escola Normal na praça da República e o viaduto do Chá. Em 1894 a ciência e a racionalidade pedem passagem com o Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, a Escola Politécnica, a Sociedade de Medicina e Cirurgia de São Paulo e, um ano depois, o Museu Paulista. Ainda fechando o século, o Instituto Butantã e a Escola Livre de Farmácia, ambos de 1899¹³.

Na região central, a burguesia do café não deixava por menos. O coração da cidade, o Triângulo, pulsava orgulhoso: era pelas ruas Direita,

São Bento e 15 de Novembro, que circulavam políticos, jornalistas, artistas, mulheres bonitas, homens de negócios, estrangeiros. Lá estavam bancos, redações de jornais, comércio fino e variado, hotéis e restaurantes, teatros, confeitarias, charutarias, bilhares¹⁴. Lá era onde crescia a euforia do século XX que se anunciava, a festa do quarto centenário do descobrimento do Brasil era preparada com requintes em todas as partes. A jovem República tinha uma tarefa difícil a desempenhar: sobrepor a representação do Império e divulgar uma imagem de civilização. Em meio a uma verdadeira batalha simbólica, quando se mudaram nomes de ruas e de estabelecimentos que lembravam a extinta monarquia, em que se impuseram novas imagens para representar a nação – figuras de mulheres francesas substituíam os índios tropicais, Tiradentes entrava no lugar de marcos imperiais –, a República, representando a modernidade que se instalava no país, preparava-se para redesenhar a nação.

Ainda encerrando o século XIX, em 1897, o Governo outorgou a Francisco Gualco e Antonio de Souza a concessão para organizar, construir e usar linhas de bonde por tração elétrica para diversos pontos da cidade, mas por falta de capital esses não puderam executar o projeto. Gualco foi então para o Canadá onde encontrou homens dispostos a levar a cabo esse empreendimento no Brasil. Assim, Alexander Mackenzie e seus sócios fundaram a firma The São Paulo Railway, Light and Power Co., que no dia 7 de maio de 1900 inaugurou a primeira linha de bonde elétrico, com destino ao bairro da Barra Funda. A vida da Light se entrelaçou com a história de São Paulo. A luz – a Light também foi responsável pela iluminação pública da cidade por energia elétrica – e os bondes elétricos pareciam ser o aceno de boas-vindas ao novo milênio. Aos poucos os burros e os lampiões a gás foram ficando para trás.

Em 1901 a cidade ganhou o que parecia ser o símbolo da sua modernidade no início do novo século: a Estação da Luz, imponente, com seu restaurante elegante, construída com material importado da Inglaterra. Ali, nó central dos entroncamentos ferroviários, confluía, num vaivém sem fim, tudo o que fazia de São Paulo a promissora cidade do futuro. O café e outras mercadorias para exportação e os produtos importados para o consumo local eram carregados e descarregados em armazéns próximos à estação. Dali também saía a linha Luz - Brás, com destino à Estação do Norte, no Brás, e de onde partiam os trens para o Rio de Janeiro. De lá para cá, daqui para lá – barões do café, comerciantes, agentes, capitalistas, fabricantes, famílias, viajantes, o correio, as encomendas. Nos vagões da segunda classe chegavam as pessoas que deixariam sua marca na cidade nas primeiras décadas da República: os imigrantes que vinham trabalhar nas plantações de café e nas fábricas operárias¹⁵.

No ambiente urbano, as experiências vividas e pensadas por esses diferentes grupos sociais manifestavam-se nos processos de construção dos novos modos urbanos de vida. Na última década do século XIX, ao lado dos grupos tradicionais paulistanos, “os herdeiros dos bandeirantes”, e de levas flutuantes dos estudantes da Academia do Largo de São Francisco, estrangeiros trazidos pela corrente imigratória já compunham 55% da população da cidade, ladeando com uma população estimada de 11% de negros e mulatos e de percentual indefinido de migrantes vindos de várias regiões do Estado e até do país, que ganhavam a identidade de caipiras.

Instituindo espaços novos de convivência, ruas movimentadas, fábricas, oficinas, lojas, associações recreativas, culturais e políticas, cafés, teatros, cinematógrafos, escolas, etc., as experiências sociais desses sujeitos confrontam-se no desenho da nova cidade. A cultura letrada é valorizada, as artes gráficas desenvolvem-se rapidamente – cresce consideravelmente o número de tipografias na cidade. É significativo nesse momento à expansão dos estabelecimentos de ensino particular, religiosos e leigos e de instrução pública, de paralelo com o processo de letramento da população. A elite paulista, insatisfeitas com a educação dos preceptores domésticos, mobiliza-se na discussão e organização de um sistema particular de ensino que respondesse às suas necessidades e aspirações. No período, ordens religiosas como as irmãs São José, os beneditinos, os maristas, fundam prestigiosas escolas: o Externato São José, o Ginásio do Carmo e o aristocrático Ginásio São Bento. Grupos leigos e protestantes, principalmente de representantes das colônias estrangeiras na cidade, fundam importantes colégios, como o Moretz-Sohn, a Escola Alemã e a Escola Americana, que dá início à organização do Colégio Mackenzie. Com a República, a instrução pública é assumida como bandeira do progresso pelas classes dirigentes paulistas, que buscam renovar o sistema público de ensino através da Escola Normal e dos grupos escolares – a Escola Normal da Praça da República é fundada e dissemina-se a instrução pública através dos grupos.

Novidades tecnológicas também agitavam a cidade. A fotografia ganhava seu espaço. Tirar retrato transformava-se em algo já quase comum e talentosos fotógrafos como Militão, Gaensly e Valério Vieira contribuíam registrando as mudanças por que passava a cidade. A chegada dos automóveis deu o toque de modernidade que faltava às ruas da cidade. Em São Paulo, já em 1893, uma multidão aglomerada viu pasmada na rua Direita, em meio a estouros e estampidos, um carro aberto com quadro rodas de borracha maciça – era um Daimler, estranha máquina a vapor, com fornalha, caldeira e chaminé, com Henrique Santos Dumont, irmão do aviador, na direção. Em 1903, os automóveis têm inspeção obrigatória feita pela prefeitura, que lhes concede uma placa com número de matrícula, que devia ser fixada na parte posterior do carro, e a tão cobiçada placa P-1 vai para Francisco Matarazzo. Com a velocidade máxima decretada em 30 quilômetros por hora, em 1904 criou-se o exame para motorista, e a primeira carta de habilitação foi para Menotti Falchi, dono da fábrica de chocolates Falchi. Surgem os motoristas profissionais e os “carros de praça”, oficinas aparecem pela cidade. Logo em 1908 foi criado o Automóvel Clube de São Paulo, que no mesmo ano organiza a primeira corrida automobilística do Brasil no Parque Antártica – em 1925 a cidade já tinha 13 mil veículos¹⁶.

São Paulo, porém, não tinha ouvidos afinados só para motores. Concertos sinfônicos e de câmara agitavam os clubes de música. Ainda fundamental para a difusão da música, foi a chegada do gramofone, inventado por Thomas Edison em fins dos anos 1870 e aprimorado por Graham Bell com o nome de grafophone. Em 1892 a Casa Levy já anunciava a chegada das caixas de música que executavam milhares de melodias num equipamento só.

Era a cidade de São Paulo passando por um enorme processo de transfiguração urbana. Uma série de grandes prédios públicos foi edificada como marcos cívicos de referência, dentre eles o Museu Histórico do Ipiranga, de arquitetura neoclássica francesa, a Estação da Luz, importada quase inteira da Inglaterra, e o imponente Teatro Municipal, de inspiração neo-renascentista italiana. Os objetivos de Antônio Prado eram ambiciosos e, à parte a modernização, ele pretendia também disseminar um padrão de civilidade democrática pela população crescente da “nova” cidade¹⁷. Um extenso programa de retificações e alargamento das ruas centrais permitiu melhor definição dos espaços de circulação pública, garantindo fluidez viária e angulação aos novos edifícios erguidos. A área central, considerada não “civilizada”, também foi atingida por uma série de demolições. O prefeito seguinte, Barão de Duprat, prosseguiu no objetivo de modernizar e civilizar a cidade. Novas áreas de lazer da região central – o Parque do Anhangabaú e o D. Pedro II – contaram com o saneamento das várzeas. A partir de 1911 uma companhia recém-fundada, a Companhia City, iniciou a compra de enormes extensões de terras na cidade visando construir *gardens city*, as “cidades jardins”, bairros projetados a semelhança de bairros ingleses¹⁸.

Nas décadas seguintes foi enorme a expansão desses bairros-jardins, alimentada pela própria desestabilização dos bairros mais antigos, em que antes se concentravam as elites paulistas instaladas na capital. A partilha de heranças, as flutuações financeiras e o paulatino abandono dos modelos de família extensa, de muitos filhos e amplas parentelas, foram modificando as formas de sociabilidade que ergueram as residências elegantes da Belle Époque. As elites passaram a se concentrar nos isolados e caros bairros jardins enquanto os antigos bairros de elite, Luz, Campos Elíseos, Higienópolis, Consolação, Liberdade e posteriormente a região da própria avenida Paulista foram postergados a classe média ascendente. Em São Paulo, os edifícios de apartamentos foram ocupando muitos dos bairros que eram abandonados pelas elites, aproveitando os grandes lotes, a arborização das ruas ou o prestígio, empanado, dos antigos bairros elegantes. Já nas décadas de 40 a 60 a cidade acelerou seu crescimento com um espantoso boom econômico e uma grande quantidade de migrantes. A cidade se verticalizava pelo centro comercial e pelas moradias da classe média, enquanto os bairros populares mantinham-se nas regiões fabris e nos crescentes bairros periféricos e a elite se isolava atrás de redutos próprios. Os governantes voltaram a tentar organizar o crescimento da cidade através de uma série de planos, desde o famoso Plano de Avenidas do Prefeito Prestes Maia nos anos 30, preconizando a abertura da cidade em grandes artérias radiais, até os mais diversos e recentes “planos”¹⁹.

Notas

¹ BRUNO, Ernani Silva. *Histórias e tradições da cidade de São Paulo*. v.2 – Burgo de Estudantes (1828-1872). Editora Hucitec. 4. ed. São Paulo, 1991. pg. 441

² EMPLASA. *Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940*. v.1. Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, São Paulo, 2001. pg. 50

- ³ Lemos, Carlos. *Ecletismo em São Paulo* in *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*. org. Annateresa Fabris. Nobel, EDUSP. São Paulo, SP, 1987. pg. 71
- ⁴ BRUNO, Ernani Silva. op. cit. pg. 442
- ⁵ SEVCENKO, Nicolau. *Pindorama revisitada: cultura e sociedade em tempos de virada*. ed. Peirópolis, São Paulo, 2000. pg. 76
- ⁶ SEVCENKO, Nicolau, op. cit. pgs. 77e 78.
- ⁷ BRUNO, Ernani Silva. op. cit. pgs. 455 a 461
- ⁸ Em seu trabalho (especificado a seguir) Heloisa de Faria Cruz realçou a importância da Academia de Direito do Largo São Francisco como marco fundamente da cultura letrada paulistana. CRUZ, Heloisa de Faria. *São em papel e tinta: periodismo e vida urbana - 1890-1915*. EDUC, FAPESP, Arquivo do Estado, IMESP. São Paulo, 2000. pg. 50 e seguintes
- ⁹ CRUZ, Heloisa de Faria. op. cit. pg. 60
- ¹⁰ MARINS, Paulo César Garcez. *Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras* in *História da vida Privada no Brasil*. v.3 Companhia das Letras, 1998 pg. 172
- ¹¹ HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira: 1867-1918*. Martins Fontes, São Paulo, 1996. pgs. 63 a 110
- ¹² COSTA, Angela Marques da & SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. Companhia das Letras, São Paulo, 2000. pg. 34
- ¹³ COSTA, Angela Marques da & SCHWARCZ, Lilia Moritz. op. cit. pg. 32 e 33
- ¹⁴ COSTA, Angela Marques da & SCHWARCZ, Lilia Moritz. op. cit. pg. 72
- ¹⁵ COSTA, Angela Marques da & SCHWARCZ, Lilia Moritz. op. cit. pg. 35
- ¹⁶ EMPLASA, op. cit. pg. 53
- ¹⁷ SEVCENKO, Nicolau, op. cit. pgs. 80 e 81
- ¹⁸ MARINS, Paulo César Garcez, op. cit. pg. 180 e 181
- ¹⁹ MARINS, Paulo César Garcez, op. cit. pg. 186 a 189