



Coisas da cidade:

as transformações urbanas de São Paulo e seus debates na imprensa
periódica na década de 1920

Ana Luíza Mello Santiago de Andrade¹

Recebido em: 28/01/2019

Aprovado em: 28/02/2019

RESUMO

O presente artigo busca apresentar e analisar crônicas publicadas por Plínio Barreto durante a década de 1920 no jornal *O Estado de S. Paulo*, no período em que ocorriam diversas obras estruturais e nos hábitos cotidianos. Entende-se que o autor atuou como um intelectual que mediava a relação do público leitor com as obras públicas e promovia a ideia de São Paulo como uma das metrópoles do mundo em processo de modernização. O que se pretende neste artigo é perceber tanto o processo de modernização ocorrido na cidade como também a forma como a imprensa periódica atuava de forma pedagógica para ensinar os habitantes como usufruir da modernidade. Além disso, nota-se que Plínio Barreto usava do espaço nas *Coisas da Cidade* para articular projetos políticos. A intenção é, portanto, notar a relação do jornal com a cidade de São Paulo e sua projeção como capital cosmopolita.

Palavras-chave: São Paulo. Imprensa Periódica. Crônicas.

Coisas da Cidade: The urban transformations of São Paulo and its debates in the periodical press in the decade of 1920

ABSTRACT

The present article seeks to present and analyze chronicles published by Plínio Barreto during the 1920s in the newspaper *O Estado de S. Paulo*, during the period in which various structural reforms and daily habits occurred. It is understood that the author acted as an intellectual who mediated the relation of the readership with the public works and promoted the idea of São Paulo as one of the metropolises of the world in the process of modernization. The purpose of this article is to understand both the process of modernization that took place in the city and the way the periodical press acted in a pedagogical way to teach the inhabitants how to enjoy modernity. In addition, it is noticed that Plínio Barreto used of the space in the Things of the City to articulate political projects. The intention is, therefore, to note the relationship of the newspaper with the city of São Paulo and its projection as cosmopolitan capital.

Keywords: São Paulo. Periodic Press. Chronicles.

¹ Graduada e Mestra em História pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) e Doutora em História pela Universidade de São Paulo, onde desenvolveu a pesquisa intitulada: “Rubricas do Cotidiano: transformações urbanas e sociabilidades burguesas nas crônicas do *O Estado de S. Paulo* (década de 1920), que contou com apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1551512630032635> Endereço eletrônico: analuizaandrade@gmail.com



1 INTRODUÇÃO

Quem tivesse conhecido S. Paulo há uns vinte anos, e só voltasse a vê-lo agora, com as suas ruas movimentadas e rumorosas cheias de bondes e automóveis barulhentos – decerto, passado o espanto, haveria de sentir saudades daqueles bons tempos tranquilos, sem atropelamentos sem desastres, sem tumulto, sem a multidão nas ruas do Triângulo – e sem “camelots”!²

Barulho, trânsito, movimento: tudo isso parece se confundir com a identidade de São Paulo. Ela é a cidade dos excessos: muitas pessoas, muito trânsito, muitos prédios. O trânsito, de pessoas e de carros, num espaço em constante modificação desperta a curiosidade. Como São Paulo se tornou a metrópole que a tantos atrai e repele ao mesmo tempo? Para responder a esta pergunta é preciso voltar à década de 1920 para compreender o início de sua formação como cidade cosmopolita e centro irradiador de novidades. Pela crônica acima citada perceber-se que a cidade dos anos 1920 já se mostrava bastante diferente do que era apenas 20 anos antes. Passou, portanto, por um processo sistemático de transformações que mudaram a fisionomia e a forma de viver na cidade. Para Nicolau Sevcenko

É em torno de 1919-20 que [...] a imprensa suscita e repercute, ao mesmo tempo, a imagem de São Paulo como uma das grandes metrópoles do mundo, com um ritmo prodigioso de crescimento e potencialidades incalculáveis de progressão futura. O Rio de Janeiro e Buenos Aires podiam ser provisoriamente maiores, mas o compasso do crescimento e a magnitude dos recursos da capital paulista eram tais, que seu triunfo sobre as duas rivais mais próximas era inapelável e apontava para destinos ainda mais altos.³

Para além das reformas estruturais em pedra e cal, a modernidade chegava pelo discurso da imprensa periódica. Este artigo é uma tentativa de pinçar traços da vida moderna, entendendo que ela “tende a se bifurcar em dois níveis, o material e o espiritual”.⁴ Ou seja, mostra-se tanto no sentimento do ser moderno e entender-se como tal, como por exemplo nas expressões artísticas ou nos sentimentos dos homens e das mulheres comuns, como também

² *O Estado de S. Paulo*, 13 jun. 1921, p.5. A partir deste momento usarei a sigla OESP como referência ao jornal *O Estado de S. Paulo* para citação das crônicas e matérias pesquisadas.

³ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p.37

⁴ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p.158



nas suas expressões materiais, como nos meios de transporte, nas casas comerciais, na vestimenta ou na alimentação. Para Maria Izilda Santos de Matos

Sob a cidade fisicamente tangível, descortinam-se cidades análogas invisíveis, tecidos de memórias do passado, de impressões recolhidas ao longo as experiências urbanas, passando a História da cidade a ser vista também como a História da espacialização do tempo e das escolhas coletivas feitas ao longo de seu transcurso.⁵

É sobre esta cidade que se está falando aqui: uma experiência urbana que está para além de sua estrutura física, seus prédios, suas avenidas: está nas práticas comuns, nos afazeres cotidianos. É possível compreender que algumas atividades jornalísticas foram responsáveis por, de maneira pedagógica⁶, incluir normas e valores na sociedade paulistana, buscando ensinar aos leitores como vivenciar a modernidade.

Para Nicolau Sevcenko havia uma identificação com este novo modo de viver e aqueles que seriam beneficiados pelas benesses da modernidade organizaram-se “para garantir a sua manutenção, exigir a sua extensão a todos os pontos mais distantes e mais recônditos da cidade e impedir retrocessos”⁷. Chamando para si a responsabilidade de conduzir este novo modo de vida, intelectuais que atuavam na mídia impressa buscaram conduzir transformações de hábitos, garantindo a experiência moderna, encorajando-a e apresentando aos leitores as novidades que não paravam de chegar.

Entre 1889 e a década de 1920 o que se viu foi a transformação das cidades em canteiros de obra. Embora muitas ações tenham se efetivado neste período, é em 1920 que São Paulo passa a ser tomada por diversos projetos de obras e reformas a acontecer na cidade, marcados pela comemoração do Centenário da Independência no Brasil e por uma euforia advinda da superação de traumas e da chegada de um novo decênio que prometia um mundo de novidades. Assim, “Os anos iniciais da década de 1920 conhecem uma certa euforia em função do término da guerra. As expectativas em torno do novo, moderno impregna o social

⁵ MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e Cultura: História, cidade e trabalho*. Bauru, SP: EDUSC, 2002. p. 35.

⁶ Entende-se que parte das atividades jornalísticas, especialmente as crônicas de *Coisas da Cidade*, para além do relato dos fatos, tinha como objetivo ensinar e internalizar normas e valores e, portanto, tais conteúdos demonstram uma intencionalidade pedagógica, no sentido de ensinar condutas e formas de agir no espaço urbano em transformação. Em certa medida, atuavam como manuais de civilidade.

⁷ SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 53.



como um todo”⁸. O ano de 1919 é bastante emblemático para pensar a cidade de São Paulo, pois

1919 trouxe uma inusitada excitação às ruas de São Paulo. Era alguma coisa além da turbulência instintiva, que o calor um tanto tardio do verão quase tropical da cidade naturalmente incitava nos seus habitantes.⁹

Essa excitação se dava muito pelas transformações urbanas, mas também pelas expectativas de um novo tempo, como as viradas de século e décadas prometem. Era a “felicidade especial de um novo ano”¹⁰ que anunciava o fim de flagelos como a Gripe Espanhola, que tomaram a cidade em 1918¹¹. São Paulo entrava no novo decênio com esperanças renovadas e com expectativas de que um novo tempo estava por vir, deixando para trás as mazelas e traumas da década anterior.

O presente trabalho busca, portanto, refletir sobre as transformações urbanas ocorridas na cidade de São Paulo durante a década de 1920, especialmente sob o ponto de vista de um cronista que publicava seus textos na coluna intitulada *Coisas da Cidade*, no jornal *O Estado de S. Paulo*. Neste sentido intenta-se perceber de que forma o cronista atuou como mediador das relações urbanas, entre os cidadãos – ávidos por novidades – e os comerciantes, poder público e prestadores de serviço. Intenta-se notar quais eram as questões próprias daquele momento de mudança, que ensaiava uma nova vida para os paulistanos, mas que também apresentava todos os dilemas de uma metrópole em construção.

2 SÃO PAULO, ANOS 1920

A cidade em constante transformação – na paisagem urbana e na redefinição dos gostos – causava debates, gerava euforia e desconforto. Os novos barulhos, cheiros, contatos e sensibilidades colocavam as pessoas frente a novas formas de sentir, agir e ser na cidade. Por

⁸ MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e Cultura: História, cidade e trabalho*. Bauru, SP: EDUSC, 2002, p. 53.

⁹ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 24.

¹⁰ *Idem*.

¹¹ Para Nicolau Sevcenko a virada de ano para 1919 representava a superação de flagelos que marcaram São Paulo até 1918: a Gripe Espanhola, a Geada e os Gafanhotos. Somam-se aí a Guerra e as Greves. (SEVCENKO, 1992, p. 24)



isso estes tópicos estiveram em debate na imprensa periódica constantemente. A coluna *Coisas da Cidade*, escrita por Plínio Barreto¹² sob o pseudônimo de P., dedicou-se a observar e intervir nesse contexto de mudanças, buscando garantir certa segurança para uma cidade que mudava, mas não se sabia para onde. Nas crônicas publicadas nesta coluna é possível perceber a preocupação com as obras públicas, serviços informais e mesmo com os com os barulhos que se percebem em uma cidade que se deseja metrópole. Em texto publicado em 18 de junho de 1921 o autor destaca

Barulho Inútil

Não suponha o leitor, lendo esta epígrafe que é do relógio da Igreja de S. Bento que vou tratar, daquele famoso relógio que a cada quarto de hora faz o seu sino ressoar formidavelmente pelas imediações, sem dó algum dos tímpanos do próximo. Não, não é o relógio nem o sino da Igreja de São Bento que dão motivo a esta nota: para que o leitor não suponha também que não são as motocicletas da Avenida Paulista, ou o buzinar despropositado dos automóveis, ou os mil e um rumores dispensáveis e inúteis da cidade, apresso-me em dizer-lhe que a epígrafe se restringe aos bondes em disparada vertiginosa pelas ruas alta noite, e cujos motorneiros vão sapateando desesperadamente nos trilhos. [...] não há nada mais exagerado do que isso [...] O motorneiro, [...] numa corrida demasiada. 40, 60, 80 ou mesmo 100 quilômetros por hora.

Ontem, por exemplo, entre meia noite e uma hora, subia assim um bonde 41, já com a tabuleta da estação a que se recolhia. E por tal forma sapateava o motorneiro na pista, que vários passageiros se incomodaram, comentando, o inconveniente do facto.

– Que barulheira, dizia um. O homem está mesmo querendo pela sua cama. Mas o diabo que por 10 ou 15 minutos de avanço, vão acordando toda a gente que mora ali nessas casas...

Que pensará a respeito o sr. Superintendente da Light? – P.¹³

Ele inicia a crônica destacando muitos dos barulhos presentes na cidade cotidianamente: o sino da Igreja São Bento, as motocicletas da Avenida Paulista e o buzinar dos carros. Apesar de todos os barulhos novos que agitavam a cidade, o mais incômodo, ao olhar do cronista, eram os bondes da Light, que circulavam em alta velocidade até o início da madrugada. Assim, não parece ser apenas o som dos bondes transitando que causa espanto ao

¹² Plínio Barreto foi um intelectual paulistano. Formado em Direito pela Faculdade do Largo de São Francisco, exerceu as funções de advogado, jornalista e político. Foi revisor e redator do *O Estado de S. Paulo* e com a morte de Júlio Mesquita tornou-se redator-chefe em 1927. Mantinha no jornal uma coluna chamada *Crônicas Forenses* e também *Coisas da Cidade*. A primeira era assinada com seu nome próprio pois era um dos advogados mais requisitados em São Paulo à época. A segunda assinada apenas por P., apresentava cotidianamente os principais debates sobre a cidade de São Paulo, promovendo articulações políticas. Sua autoria nesta coluna foi descoberta na pesquisa da autora, que gerou a tese “Rubricas do Cotidiano: transformações urbanas e sociabilidades burguesas nas crônicas do *O Estado de S. Paulo* (década de 1920)”, defendida na Universidade de São Paulo em 2018. Cf: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/barreto-plinio> Acesso em 18 de junho de 2018.

¹³ OESP, 18 jun. 1921, p. 4.



escritor. A velocidade é motivo de assombro. Somente com os novos bondes e automóveis fora possível experimentar alta velocidade e facilidade de locomoção, diminuindo as distâncias entre pontos da cidade, e promovendo uma sensação de que o tempo corria de forma acelerada. O cronista não apenas denuncia a pressa do condutor como o barulho que produziu em tempo de descanso, mas cobra das autoridades responsáveis – no caso o *Superintendente da Light* – a resolução do imbróglio. Para Barbara Freitag

É bom lembrar que a companhia Light era inglesa e teve, durante décadas, o monopólio do abastecimento de luz no Brasil. Essa hegemonia no campo da iluminação dos centros urbanos brasileiros vinha acompanhada de uma ampla rede de transportes urbanos, baseada nos ‘elétricos’ (bondes) das grandes capitais estaduais na primeira metade do século XX.¹⁴

A presença dos bondes no traçado urbano permitiu não só a circulação entre os bairros em menor tempo como também demonstra a chegada de um modelo europeu como base para a organização urbana. Se paulatinamente, ao longo do século XX, a cidade de São Paulo foi se adequando a um modelo norte-americano (baseado no sistema de rodovias, carros particulares, transporte individual e utilização de ônibus como transporte coletivo), nas primeiras décadas do século são os bondes que vão dar a ler este estilo europeu presente no que se projetava para a cidade:

A utilização do bonde não somente promoveu e facilitou o transporte público nas cidades, como também serviu para a conquista de novas áreas, como foi o caso dos Jardins, em São Paulo, que seguiu os planos de uma empresa de Patrick Geddes, que atuava no Brasil e procurou implementar entre nós o modelo das cidades-jardins.¹⁵

A implantação de novos bairros e a expansão do perímetro urbano são marcas deste início de século na cidade de São Paulo. Novos bairros apontavam para um novo estilo de moradia, com estética urbana renovada e promessas de vida moderna. É o caso dos Jardins, que se transformam em bairros-modelo a partir da intervenção da Companhia City¹⁶.

Os anúncios de bairros como Jardim América destacavam um estilo de vida sadio, aos moldes higienistas, que poderiam ser experimentados nos novos loteamentos e por eles é possível perceber o crescimento da cidade. Liderados pela Companhia City, os novos bairros

¹⁴ FREITAG, Barbara. *Teorias da Cidade*. Campinas, SP: Papyrus, 2006, p. 131.

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ A Companhia City foi responsável por processos de loteamento e urbanização em determinados locais da cidade de São Paulo. A partir das obras desta companhia houve o investimento na criação de novos bairros como o Jardim América.



foram emblemáticos na expansão urbana da capital paulista. Eles destacavam possuir todas as conveniências, além dos jardins nos lotes e os melhoramentos como serviço de bondes, redes de água e esgoto e a iluminação elétrica nas ruas. Eram, portanto, bairros planejados e já adequados às novas condições para a vida moderna, como água, luz e esgoto. São marcas de um processo higienista que buscava a promoção da saúde pública e entendia que a arborização, o ar puro e o sistema de saneamento eram fundamentais para uma vida saudável. Benesses que certamente chegavam primeiro às classes mais abastadas da população, construindo um novo padrão de moradia e de vida moderna.

Não foram apenas os novos bairros que representavam as transformações pelas quais a cidade passava. Uma onda reformista tomou o espaço urbano e não passou despercebida pelo cronista do *Estado de S. Paulo*. Algumas das crônicas destacam-se aqui pois dão a ler um pouco dessa onda presente no cotidiano daqueles que as sentiam diariamente

Toda a gente aplaudiu o arrasamento do lado ímpar da rua Líbero Badaró, e a transformação dessa via pública numa ampla avenida. Os aplausos esmoreceram quando, em vez de se deixar inteiramente livre a rua, permitiu-se a construção de dois grandes edifícios no local dos prédios demolidos!

– Isto é um crime, dizia um. Estragar-se assim uma rampa magnífica, que devia ficar livre do Viaduto à rua S. João, para maior embelezamento da cidade – só S. Paulo se vê disso...

– Outas cidades – comentava outro – fariam sacrifícios incríveis para conservarem bem o centro que nós estragamos...

[...] Em boa hora a rua foi prolongada até a ladeira de S. Francisco passando a trafegar pelo trecho os bondes, que até então faziam, na esquina da rua José Bonifácio, uma curva perigosíssima.¹⁷

Na crônica acima citada o autor destaca a reforma da Rua Libero Badaró, uma das mais importantes vias comerciais do Triângulo Central, e palco do processo de modernização. A via pública citada transformara-se em larga avenida. Mas, as reações vão da excitação à crítica quando observado que não se deixou espaço para o trânsito de pedestres e se permitiu a construção de dois grandes prédios no local. A preocupação se dava não só com a questão prática – o entrave e a dificuldade em circular pelo local – como também pelo embelezamento da área central da cidade que se desejava metrópole. Em 14 de outubro do mesmo ano a região volta a ser tópico de discussão nas *Coisas da Cidade*:

– Como se poderia modificar a ladeira do S. João, de maneira que pode ela pudessem passar facilmente os transeuntes e até os veículos?

¹⁷ OESP, 25 set. 1920, p. 4.



O dr. Domicio Pacheco e Silva, engenheiro da Prefeitura, tem para isso um projeto bem aceitável, [...] esse projeto consiste no prolongamento da Praça Antonio Prado até a rua Líbero Badaró, construindo-se sobre a ladeira um terraço de cimento armado com 72 metros de comprimento por 30 de largura, que daria à Praça mais de 2000 metros quadrados de superfície. A declividade da ladeira, que é de 13,3 por cento, ficaram assim reduzida, a 6,5 graças a uma passagem de vários metros de largura que se faria por sob o terraço, para a Praça Antonio Prado e pela qual poderiam subir os próprios veículos[...]

A ladeira de S. João é uma das vias públicas mais movimentadas da cidade, e mais movimentada se tronará ainda depois que se inaugurar o edifício dos correios e telégrafos, na Avenida S. João. Se há possibilidade de a modificarmos, tronando muito mais cômodo e fácil o acesso a Praça Antonio Prado, e se, além disso, ainda aumentamos a área da Praça, que é, realmente insuficiente para o trânsito público – está visto que as nossas autoridades municipais devem estudar a questão com muito interesse, e, verificando que o projeto resolve o caso, tratem de realizar sem demora, tanto mais quanto ao que parece, já se abandonou a idéia de colocar na ladeira uma fonte monumental, segundo projecto do escultor Zani. – P.¹⁸

Aqui o cronista busca na engenharia a argumentação necessária para a aprovação dos projetos. Com exibição de conhecimentos técnicos e matemáticos se coloca como uma *voz autorizada*, ou seja, intenta que o leitor o compreenda como alguém que tem conhecimento sobre aquilo que está expondo nas crônicas. O papel dos engenheiros foi de grande importância na remodelação urbana e também na condução desta dentro dos padrões higienistas. Esta região (Av. São João, Libero Badaró e Praça Antonio Prado) foi local de grande importância comercial para a cidade de São Paulo no período, e figura até hoje como local de destaque no Triângulo Central. A Praça Antonio Prado, como destaca o autor, poderia ser aumentada dado o fluxo de pessoas que por ela circulavam. Outra preocupação constante nas crônicas de *Coisas da Cidade* eram as construções de prédios, como o dos Correios e Telégrafos, como pode ser percebido na publicação de 1920, que segue abaixo:

Inauguraram-se há dias – enfim! – os trabalhos de construção do edifício para os Correios e Telégrafos. Há tantos anos se reclamava um edifício para essas duas repartições, que estão pessimamente alojadas, cada qual em pardieiros em higiene e sem conforto – que já ninguém alimentava mais a esperança de as ver funcionando decentemente.

Agora, porém a esperança renasce – provavelmente daqui um ou dois anos, Correios e Telégrafos já não nos envergonhem mais, e estejam realmente à altura do nosso progresso.

Ora, passando a funcionar essas repartições na avenida São João, é natural que para lá se canalize boa parte do movimento do centro, ao mesmo passo que as casas comerciais do centro, que são as mais importantes da cidade, passem a necessitar da ladeira S. João para encaminhar a sua correspondência postal e telegráfica. Assim o que desde já se pode prever, é que crescerá enormemente, só com a transferência dos Correios e Telégrafos, o movimento pela ladeira S. João. Mas uma ladeira é sempre uma via pública de trânsito penoso mormente quando é tão, íngreme como

¹⁸ OESP, 14 out.1920, p. 4.



a S. João. Além disso, não se compreende que a avenida de mais movimento da cidade, construída especialmente por um plano preestabelecido, o tenha ali, justamente no coração da cidade, a sua circulação dificultada. Ora, há um meio de se resolver esse problema, e nós o exporemos em breve aos leitores. – P.¹⁹

Esta crônica demonstra a esperança em se ver a cidade modificada não só em sua estrutura, mas em seus padrões de higiene. Apontando que a antiga sede não atendia de forma satisfatória às normas de higiene e não possibilitava conforto, a reforma da sede dos Correios passa a aparecer como ponto de destaque nessa onda reformista. Não só pelo edifício, mas por modificar todo seu entorno, inclusive ocasionando num grande fluxo de pessoas na Avenida São João, que segundo o autor era a avenida de maior trânsito da cidade. A preocupação com o fluxo nesta via é tão grande que aparece diversas vezes na coluna. Assim, a transformação da cidade de São Paulo de provinciana à metrópole cosmopolita coloca seus transeuntes em um misto de sensações. Se por um lado as mudanças eram tidas como necessárias para a chegada do progresso esperado, por outro os problemas advindos dessas transformações geravam insegurança e medo.

O calçamento das vias públicas também foi motivo de debates nas páginas do jornal. Diversas são as crônicas que se dedicaram a contar e questionar este tipo de obra que pipocavam pela cidade:

Uma coisa, porém, não padece dúvida alguma: é que este problema de calçamento da cidade precisa ser encarado de frente, com energia, e resolvido logo, com a máxima urgência. A cidade – já o temos dito repetidas vezes – está, no tocante a calçamento, em verdadeira petição da miséria. Se o sr. Prefeito municipal e a Câmara demoram muito a tomar uma resolução definitiva, o péssimo, o vergonhoso calçamento de muitas ruas ir-se-á estragando cada vez mais, a ponto de várias delas se tornarem intransitáveis. Ora, isso, as portas do centenário da Independência, quando se sabe que a S. Paulo ocorrerão, daqui a um ano, milhares de forasteiros – não parece que seja muito louvável... – P.²⁰

Percebe-se que o problema do calçamento parecia urgente e o autor das crônicas tratou de cobrar insistentemente resoluções por parte do poder público municipal. Apontando que a cidade receberia pessoas de fora para as comemorações do centenário da Independência, alertou a necessidade de obras no calçamento, por representarem o atraso nada condizente com o que se queria construir sobre a cidade de São Paulo. O mau calçamento levantava poeira e fazia parecer que a cidade vivia sob a sujeira intensa. Definindo o estado do calçamento

¹⁹ OESP, 12 out. 1920, p. 5.

²⁰ OESP, 30 jun. 1921, p. 4.



como *vergonhoso*, pode-se inferir que a preocupação não se dava apenas pelas questões de higiene, mas a forma como a cidade poderia se projetar, por qual imagem de São Paulo se queria construir: uma urbe moderna; metrópole. O debate continua:

O Calçamento do Centro

Afinal, começou a ser reformado o calçamento do centro da cidade: a rua do S. Bento está sendo asfaltada, e tudo faz crer que em breve tenhamos da mesma forma melhorada a pavimentação das ruas Direita e 15 de Novembro[...] Em todo caso, nunca é demais salientar que o melhor calçamento a paralelepípedo vale bem o de asfalto, quanto a comodidade que oferece, tendo ainda a vantagem de ser mais durável e de conservação muito menos dispendiosa. De resto, todos conhecem a poeira fina do asfalto, o, pior que a poeira, a lama dos dias de chuvisco – coisas que, em nossa cidade, ainda se vão agravar com as deficiências notórias do serviço de limpeza pública.

Seja como for, porém, o serviço está começando, e toda a gente, que há muito se queixava do péssimo estado das ruas centrais e sobretudo do calçamento de madeira – deve estar radiante com a perspectiva de ver bem calçado o triângulo, que é o centro da atividade de grande parte da população.

[...] o tráfego dos bondes por estas duas ruas. Se a Prefeitura asfaltá-las agora, com os trilhos dos bondes, estes só daqui a dez ou vinte anos deixarão de correr por ali. É tão difícil obter qualquer melhoramento em S. Paulo! [...]

Porque não se há de fazer desde já a mudança do trajeto dos bondes que cortam o centro, retirando-os das ruas 15 e Direita, onde eles já estorvam tanto o trânsito... – p.²¹

Um ano após as reclamações publicadas no jornal *O Estado de S. Paulo* as obras de calçamento no centro começaram e foram destaque novamente. Indicando materiais a serem utilizados, e a forma como deveriam ser conduzidas as obras, o autor mostra sua vontade de intervir nas obras públicas, tendo em vista que como cronista do jornal suas ideias circulavam com potência. O cronista destaca ainda para o serviço de limpeza pública, demonstrando que embora as obras de calçamento se efetivassem, tal serviço ainda se apresentava de forma deficiente. Aponta também para o problema do trânsito com os bondes a continuar a circular pelas ruas mais movimentadas do centro, ocasionando um fluxo muito grande para a quantidade de comércio, pessoas e automóveis que também transitavam na região. O antigo calçamento de madeira em processo de substituição é um ponto de destaque: representava o atraso, enquanto os paralelepípedos ou mesmo o asfalto pareciam inovações necessárias na nova lógica metropolitana.

Outro marco do progresso em São Paulo foi a Avenida Paulista. Local de moradia e sociabilidade de uma burguesia em ascensão, sobre ela recaíam todas as preocupações de

²¹ OESP, 23 set.1921, p. 6.



adequação aos tempos modernos. Sobre sua estrutura muito se falou e o destaque para o asfalto, com cobranças ao poder público, não passou despercebido pela escrita de P.:

O Asfalto da Avenida

Por acaso já viram os engenheiros da Prefeitura como estão castigando o asfalto da avenida Paulista?

– É boa! Responderão os zelosos funcionários. Se a cidade toda está com o seu calçamento em péssimo estado, nós não podíamos fazer uma exceção para a avenida Paulista...

Provavelmente, é assim que se pensa na Prefeitura, a julgar pelas numerosas depressões que se notam ao longo daquela importante e sumptuosa via pública. Porque, enfim, nunca, depois de asfaltada, a avenida estava assim estragada, proporcionando aos “habitueis” do curso os frequentes solavancos dos automóveis. É bem verdade que a cidade está com todo o seu calçamento em petição de miséria. [...] E uma comemoração extravagante do centenário, não resta dúvida, não há senão aceita-la e passar adiante, já que o Centenário é um acontecimentozinho à toa, que não mereça seque a reforma do calçamento das nossas ruas.

Mas, quanto ao asfalto da avenida, quer-nos parecer que é uma questão de economia, o concerta-lo.²²

Marco do processo civilizatório pelo qual a cidade de São Paulo passou no início do século XX, as cobranças de atenção do poder público para avenida símbolo da modernização foram contundentes nas *Coisas da Cidade*. Julgando que a prefeitura tratava com descaso o estado em que se encontrava a Avenida Paulista, o autor trata de cobrá-la para promover a melhoria das condições de trânsito no local. Além disso, destaca com ironia que as reformas da cidade estavam sendo feitas para a comemoração do centenário, que justificou a transformação do espaço urbano em canteiro de obras.

As crônicas publicadas no jornal *O Estado de S. Paulo* ajudaram a construir um pouco do contexto de São Paulo na década de 1920. Debatendo constantemente os melhoramentos ocorridos na cidade no período, o autor nos mostra sob seu olhar, o processo de remodelamento urbano em todos os aspectos: físicos, estruturais e sociais. Por isso entende-se que

A modificação do espaço de uma cidade, dando a ela forma e feição, contém em si um projeto político de gerenciamento do urbano em sua totalidade. É, por um lado, uma tarefa de profissionais especificamente habilitados para tal – urbanistas, arquitetos, engenheiros –, mas também comporta o que se poderia chamar de intervenção do cotidiano. Ou seja, esse espaço sonhado, desejado, batalhado e/ou imposto é, por sua vez, também reformulado, vivido e descaracterizado pelos habitantes da urbe, que, a seu turno, o requalificam e lhe conferem novos sentidos.²³

²² OESP, 22 fev. 1922, p. 6.

²³ PESAVENTO, Sandra Jatthy. *O Imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002, p. 16.



Este processo envolveu especialistas como engenheiros e médicos sanitaristas, mas também por todo tipo de ação humana de seus habitantes, que viviam a cidade conforme sua interpretação de mundo. Uma das quais temos acesso são as crônicas publicadas em *Coisas da Cidade*, onde seu cronista publicava sua percepção, dotando aquele universo de sentidos, apontando seus anseios e desejos para a cidade que se tornava metrópole.

Não são apenas as reformas urbanas mais estruturais – como o calçamento, a criação de novos bairros – que merece destaque aqui. A construção de grandes edifícios, conhecidos como arranha-céus, marcam essa entrada de São Paulo na modernidade.

De acordo com Roberto Pompeu de Toledo em *A Capital da Vertigem* a cidade contava, em 1920, com quinhentos e setenta e nove mil e trinta e três habitantes e dessa forma “mantinha a condição de segunda cidade do Brasil, obtida no censo anterior, de 1900, mas ainda parecia distante da primeira, o Rio de Janeiro, que contava com 1 157 873.”²⁴. Mesmo com menos habitantes que a capital federal, São Paulo contava com grande número de edificações e casas comerciais, apontando para mudanças na estrutura urbana e na forma de morar e viver neste espaço. No ano de 1920 a cidade contava com

73 696 edificações e 80 169 domicílios. Na média, 7,22 pessoas ocupavam cada domicílio. Havia 407 prédios de três pavimentos, 93 de quatro, trinta de cinco e dez de mais de cinco. Em todo o Brasil havia apenas 34 prédios de mais de cinco andares.²⁵

O processo de verticalização da cidade pode ser visto no crescente número de edificações que passam a ocupar o perímetro central da capital paulista. O Edifício Martinelli começa a ser projetado em 1922 e a fundação da obra se dá em 1925. Sua inauguração em 1929 coloca o prédio como edificação emblemática deste processo.

Projetado como o primeiro arranha-céus de São Paulo, o Martinelli marca a transição de uma cidade pautada no modelo parisiense de vida urbana para uma outra, que tem como exemplo as grandes metrópoles norte-americanas. Embora projetado por um italiano²⁶, era um

²⁴ TOLEDO, Roberto Pompeu de. **A capital da vertigem**: uma História de São Paulo de 1900 a 1954. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015, p. 197.

²⁵ *Idem*, p. 203-204.

²⁶ Vindo da Itália em 1889, Giuseppe Martinelli prosperou em terras brasileiras e tinha uma empresa de navegação em Santos. Na década de 1920 construiu o que se tornou o primeiro arranha-céu de São Paulo. Disponível em: <http://www.prediomartinelli.com.br/historia.php> Acesso em: 07 de dezembro de 2017.



homem que veio *fazer a américa*²⁷, e tem seu modo de ver o mundo transformado em busca de enriquecimento. A década de 1920 é, portanto, um tempo de crise dos modelos urbanos em São Paulo. Se por um lado se pensava em atingir o ideal europeu, por outro, iniciativas renovadoras vão aos poucos transformando os planos para a metrópole. A relação com os automóveis e com as lojas de departamento também marcam este processo. Sendo assim, o Edifício Martinelli desde o início de sua projeção gera euforia e desconforto: o tamanho do prédio assustava, mas causava curiosidade e colocava São Paulo em outro patamar de desenvolvimento. Se em 1920 somente dez construções tinham mais de cinco andares, um prédio com quase 30 gerava, no mínimo, burburinhos por toda a cidade.

Situado no Triângulo Central da cidade – entre as ruas São Bento, São João e Libero Badaró - o Martinelli foi o primeiro arranha-céu construído na América Latina e até os dias atuais tem destaque na paisagem urbana. Sua construção é importante para compreender a formação de um centro cosmopolita, com ares modernizantes, comércio diversificado e novos hábitos – inclusive os alimentares – que vão se desenhando ao passar da década de 1920. Roberto Pompeu de Toledo esboça alguns pontos que fizeram de São Paulo a Capital da Vertigem.

A sensação, e nada como um artista para captá-la no ar e traduzi-la em duas palavras, era de aceleração do tempo. Os paulistanos sentiam-na porventura com mais força do que outros brasileiros, quer pelo processo de industrialização, quer pelo rápido crescimento da população, quer pelo influxo de camadas sociais que balançavam o barco das antigas incertezas, quer pelo fato de tão velozmente terem saltado da modorrenta cidade dos períodos colonial e imperial para o projeto de metrópole que se esboçava.²⁸

A sensação de um tempo acelerado é característica importante para se compreender um processo de modernização. Com tantas novidades se apresentando seguidamente, com a paisagem urbana em constante modernização, tem-se a sensação de estar vivendo num tempo mutável, em que tudo parece se transformar.

²⁷ Da mesma forma como no tempo presente diversos brasileiros saem do país e migram em busca de prosperidade e sucesso, e voam rumo aos Estados Unidos da América, entre o final do século XIX e o início do século XX muitos europeus chegavam ao Brasil para *fazer a América*, ou seja, enriquecer e voltar para o seu país de origem. Em uma República que se desejava europeia e branca isso ocasionou em algumas frustrações e atritos, pois muitos dos imigrantes não tinham por intenção se nacionalizarem brasileiros. Cf: SCHWARCZ, Lilia; STERLING, Heloisa. **Brasil: uma biografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

²⁸ Idem, p. 215.



Junto com a inauguração do prédio, novas práticas urbanas se estabelecem na cidade. É o caso do primeiro anúncio luminoso em topo de prédio, de um produto alimentício – a manteiga aviação. Tanto o edifício como o anúncio presente em seu topo apontam para uma sociedade em aprofundamento do capitalismo e a necessidade de vender, anunciar e se fazer ver na cidade com cada vez mais opções de lazer e consumo.

Esse perímetro central – o Triângulo que tanto cita o cronista do jornal *O Estado de S. Paulo* – foi palco das mais variadas reformas urbanas. Da construção de praças e edifícios aos estabelecimentos comerciais, parecia que tudo acontecia ali. Em 1926 o cronista se mostra preocupado com o futuro da paisagem urbana de São Paulo:

-Sim, disse ele, dentro de cinco anos o Theatro estará enterrado ou emparedado, o que é pior. S. Paulo gastou uma fortuna para construir o seu melhor e mais grandioso monumento urbano, criando uma perspectiva única no centro da cidade, e vae consentir agora ao aniquilamento dessa perspectiva e no soterramento do Theatro. Essa destruição da admirável perspectiva do Municipal coincide, entretanto, com a demolição de dois andares do Hotel Astoria, nos Campos Elíseos, decretados pelo Conselho de Estado em Paris, porque essa construção prejudicava a perspectiva do Arco do Triunfo.

- E a praça da Sé?

- Vae se dar ali o mesmo que se vê e prevê no Municipal. S. Paulo gastará vinte ou trinta mil contos na sua Catedral, e quando ella estiver concluída, os arranha-céus da praça terão esmagado o seu perfil como as pobres igrejas de Nova York, verdadeiros anões ao lado dos desgraciosos tubos de pedra e cimento que enchem a grande cidade americana.

- É então contra os arranha-céus?

- Não sou inteiramente contra eles, mas seria preciso limitar-lhes o ambiente. Nunca deveriam ultrapassar os limites do triangulo, salvo em algumas ruas baixas do centro, que são como a continuação da City paulista.

O nosso interlocutor tem grande entusiasmo por um terraço que, contornando os fundos dos prédios da rua da Boa Vista, ligue o Largo de S. Bento ao viaduto da Boa Vista:

- A questão do transito no triangulo, diz ele, só poderá ser resolvida pela construção da rua em forma de terraço sobre a Várzea do Carmo, contornando os fundos das casas da rua da Boa Vista, conforme propus em 1922. Esse terraço será uma das soluções para o atual excesso de trafego da rua Direita. Uma vez construído o terraço, das casas da rua da Boa Vista abrirão suas portas e galerias sobre essa nova via e bem depressa as confeitarias, os cafés, 'brasseries', lojas de modas e de joias, atrairão a concorrência elegante, descongestionando em parte as ruas Direita e 15 de Novembro. O terraço, como é fácil de ver-se hoje pelo atual Frontão, poderia começar na rua Florencio de Abreu e desembocar no futuro viaduto da Boa Vista, como um complemento deste. Que belas tardes se poderá gozar desse novo logradouro, vendo-se o parque Pedro II em baixo e ao longe o Ipiranga!²⁹

Muitas são as construções de São Paulo datadas do final do século XIX ou início do XX. Elas são marcas dessa transição de experiência urbana e o Theatro Municipal é uma delas.

²⁹ OESP, 02 out. 1926, p. 4.



Inaugurado em 1911, destacava-se na paisagem urbana por sua arquitetura suntuosa e específica. A previsão da crônica é catastrófica: aos poucos, com a permissão para construção de arranha-céus por todo o Triângulo Central, edificações como estas não teriam mais destaque na paisagem pois seriam solapados pelos altos prédios.

Vivendo num mundo onde as coisas não tem definição – ou porque são inéditas, ou porque se apresentam quer em escala desproporcional quer num ritmo inalcançável, ou porque são desconformes com o meio, ou ainda porque estão descontextualizadas – os personagens desse mundo em ebulição carecem, com urgência, de um eixo de solidez que lhes dê base, energias e um repertório capaz de impor sentidos a um meio intoleravelmente inconsistente.³⁰

A cidade sem passado era divulgada nos jornais, a partir do anseio pela modernidade e o novo impunha o tom desses novos tempos. A nova cidade, cujo passado foi colocado no esquecimento pelos prédios, arranha-céus, comércios e dinamismo, colocou novas formas de identificação ao paulistano, que aos poucos tentava traduzir os signos desse novo espaço. Os hábitos urbanos foram se construindo pouco a pouco. O tempo da urbe é outro, e tomar as ruas, fazer delas um espaço praticado, era o tom desses novos tempos. E aos poucos “A rua se afirma como espaço do povo – esse novo agente social, que irrompe na agenda dos estadistas republicanos”.³¹

3 HÁBITOS MODERNOS: CONSUMO E LAZER

A rua não era mais somente o lugar do trabalho, mas apresentava-se como uma opção de lazer e divertimento, tendo em vista todos os espaços de sociabilidades e entretenimento que apresentava.

O antigo hábito de repousar nos fins de semana se tornou um despropósito ridículo. Todos para a rua: é lá que a ação está. (...) Sob o epíteto genérico de ‘diversões’, toda uma série de novos hábitos, físicos, sensoriais e mentais, são arduamente exercitados, concentradamente nos fins de semana, mas a rigor incorporados em doses metódicas como práticas indispensáveis da rotina cotidiana. esportes, danças,

³⁰ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 32.

³¹ SCHWARCZ, Lília Moritz. *História do Brasil Nação: Abertura para o Mundo (1889 – 1930)*. Rio de Janeiro: Mapfre e Editora Objetiva, 2012, p. 28.



bebedeiras, tóxicos, estimulantes, competições, cinema, shopping, desfiles de moda, chás, confeitarias, cervejarias, passeios, excursões(..).³²

Tais hábitos, mesmo que já fizessem parte do cotidiano dos paulistanos, ganham um “efeito sinérgico, que os compõem como uma rede interativa de experiências centrais no contexto social e cultural.”³³ É a formulação de um novo estilo de vida. Isso pode ser verificado nas novas casas comerciais como o *Mappin Stores*. Este tipo de comércio só foi possível a partir de dois fenômenos:

Nas origens, porém, elas obedeceram a dois fenômenos viriam a ter larga repercussão na vida moderna, um relacionado com a atividade comercial em si e outro com a configuração das cidades. [...] um é a perda da rigorosa especialização. [...] simultaneamente ocorria o segundo fenômeno que proporcionaria o nascimento das grandes lojas: o desenvolvimento dos transportes coletivos e a consequente consolidação da tendência para a concentração do comércio no centro das cidades.³⁴

Inaugurada em 1913, na esquina da Rua São Bento e da Rua Direita, centro de São Paulo, a primeira loja de departamentos – *Mappin Stores* - aparece no jornal como um dos principais anunciantes. Além dos produtos à venda, possuía salão de chá, onde era servido o *five o'clock tea* e restaurante estava aberto todos os dias. Esse tipo de consumo, próprio da experiência metropolitana, fez com que a burguesia paulistana tivesse acesso a esse novo mundo de consumo e distinção social. Se muitas novidades chegavam a São Paulo nesse período, boa parte delas apresentava-se via *Mappin Stores*:

Hoje converteu-se em fato banal as grandes lojas anunciarem na imprensa. No começo do século, porém, nem todas o faziam e, quando isso acontecia, nunca foi de forma tão maciça e sistemática como o Mappin. Foi o Mappin que introduziu, como política, o anúncio nos jornais, e o anúncio diário, fosse inverno ou verão, fizesse sol ou chovesse. Da mesma forma, também pode ser banal hoje, o pedido por correio ou por telefone, e a entrega a domicílio. Também foi o Mappin que introduziu essas novidades como formas sistemáticas e permanentes de vendas.³⁵

Um dos principais – se não o principal – anunciantes do *O Estado de S. Paulo*, a empresa esteve diariamente nos jornais através de seus anúncios. O caso do *Mappin Stores* é importante para que se perceba o processo de aburguesamento e a mudança nos hábitos dessa camada da população. Lojas como ela se caracterizam não só por ser um espaço de comércio

³² SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 33

³³ *Idem*, p. 34.

³⁴ ALIVIM, Zuleika; PEIRÃO, Solange. *Mappin 70 anos*. São Paulo: Editora Ex Libris Ltda, 1985, p. 26.

³⁵ *Idem*, p. 68.



como também de sociabilidades. O primeiro anúncio apresenta a loja de departamentos como um lugar para refeições, servindo almoço inglês, das 11 às 13 horas. É uma porta de entrada para, além de almoçar, conhecer a casa e os artigos comercializados lá. O almoço inglês em destaque já aponta para os estrangeirismos bem quistos entre a elite paulistana. Ser moderno é estar no mundo, sem fronteiras nacionais, e no tom dos hábitos de grandes metrópoles europeias e norte-americanas.

Já o segundo anúncio, mais elaborado, apresenta toda sorte de artigos à venda, como vestidos e chapéus, também à moda europeia, como é possível verificar através da escolha de palavras como *Manteaux*, e *esemble de vrai chic* e na atenção aos “artigos de moda, importados de Pariz”, e aos “vestidos de passeio em modelos francezes”.

Sobre eles cabe destacar que foram impulsionados pela imigração francesa na cidade, que apresentava “uma característica peculiar: entre eles emigravam mais mulheres do que homens. Tratava-se de costureiras ou chapeleiras que, uma vez bem-sucedidas, acabavam por transformar seus pequenos ateliês em lojinhas para a elite”³⁶. O uso da linguagem estrangeira está presente também no destaque aos almoços, ou *lunch*, e aos *five o'clock tea*, servidos no Restaurante e *Tea Room*. O *Mappin Stores* trouxe para São Paulo um mundo de novidades, dentre elas as vitrines:

E ainda havia mais: as vitrines que, dispostas ao longo de todo o andar térreo da loja, constituíam uma absoluta novidade em São Paulo. De fato, até então, o comércio da cidade se limitava a empilhar as mercadorias à porta, como melhor maneira de exibi-las à clientela.³⁷

A exposição de objetos de consumo, o apelo convidativo aos transeuntes modificou o comércio de São Paulo. Se muitas das casas comerciais dispunham suas mercadorias de forma desordenada, a partir do início das vitrines do *Mappin* muitos outros seguirão o exemplo, fazendo da vitrine uma forma de construir demandas de consumo.

O crescimento urbano de São Paulo é emblemático no período, e marcado pelos ideais de progresso e civilização. De acordo com Lilia Schwarcz, “Não por acaso, a rua se converteu em local privilegiado, recebendo a moda, o footing, a vida social”³⁸. O comércio se ajustava

³⁶ Idem, p. 34.

³⁷ Idem, p. 64.

³⁸ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: Abertura para o Mundo* (1889 – 1930). Rio de Janeiro: Mapfre e Editora Objetiva, 2012, p. 32.



às normas burguesas a fim de se enquadrar ao projeto geral de civilidade, desenvolvimento e modernidade.

A cidade surgia assim reformada – de forma física e moral – ao mesmo tempo que se tornava mais corriqueiro questionar a existência de uma só via que levaria à civilização. Palco do conflito, a cidade era agora personificada pelas assim chamadas ‘camadas perigosas’, pelo movimento de reação ‘dos de baixo’, ou ainda pelo ‘barulho e mobilização das multidões’.³⁹

A cidade foi, portanto, palco do processo de modernização, mas também dos questionamentos sobre esse caminho progressista. Palco da diversificação do comércio e do questionamento do capitalismo⁴⁰ entrando a passos galopantes no país. A Primeira República no Brasil ficou conhecida pelo seu tom reformista. O papel dos engenheiros e arquitetos ganham protagonismo nesse contexto, junto aos médicos. Para Schwarcz a época

também ficou conhecida pelo nome de regeneração, quando se alterou o perfil das grandes urbes brasileiras, privilegiando uma nova conformação arquitetônica e urbanística à moda francesa do barão de Haussmann, e se tratou de expulsar a pobreza dos centros urbanos.⁴¹

O modelo de Haussmann⁴² nas reformas de Paris foi tomado como exemplo em terras brasileiras. As reformas do centro do Rio de Janeiro, com o alargamento de ruas, construção da Avenida Central, do Teatro Municipal, da Biblioteca Nacional e da Escola de Artes e Ofícios (Hoje Museu de Belas Artes), marcam na pedra a modernização pretendida. São Paulo passa por processo semelhante com a construção de Avenidas, praças e parques, seguindo as

³⁹ *Idem*, p. 22.

⁴⁰ O capitalismo pode ser compreendido como um sistema econômico, político, social e cultural complexo, mas que segue como modelo em boa parte do mundo ocidental. Como proposta de organização social e econômica moderna, o capitalismo passou por diversas fases – desde o início do mercantilismo, por exemplo, até os nossos dias. No Brasil neste início de século XX, entende-se que há um aprofundamento do capitalismo, pela forte economia cafeeira de exportação, importação de outros produtos, pela importância dos bancos e do comércio internacional e pela chegada de produtos de consumo, que alteram as formas de viver de homens e mulheres comuns. Cf: SILVA, Kalina Vanderlei. **Dicionário de Conceitos Históricos**. São Paulo: Contexto, 2010.

⁴¹ *Idem*, p. 36.

⁴² As reformas de Haussmann em Paris em meados do século XIX serviram como modelo de organização urbana para várias outras cidades do mundo. Assim, as reformas urbanas pelas quais importantes capitais brasileiras passaram no início da República estiveram baseadas neste modelo: alargamento de ruas e avenidas, construção de *boulevares*, ajardinamento, afastamento da população pobre dos centros reformados. As intencionalidades eram diversas. Além de uma proposta de embelezamento, a cidade moderna nestes moldes possibilitava um maior controle dos movimentos contestatórios. Cf: BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.



necessidades higienistas do período. É o caso do Parque do Anhangabaú e da Avenida Paulista. Follis destaca que

Entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX, no entanto, o crescimento da urbanização e a ampliação das funções urbanas e da influência da cultura europeia – especialmente da francesa –, em razão da consolidação da ordem neocolonial, provocariam uma grande transformação em várias cidades brasileiras, sobretudo naquelas de crescimento emergente: a capital federal, as mais importantes capitais estaduais e cidades portuárias, e os centros urbanos do Oeste Paulista que concentraram e orientaram sua economia para a produção de café, principal produto brasileiro de exportação na época.⁴³

Mas, ao passo que a modernização parecia ter pressa e o tempo era sentido de forma cada vez mais acelerada, a cidade era um palco de disputa por representações e sobrevivência. Com o fim da escravidão, novas relações de trabalho vão emergindo na cidade em construção e assim

O crescimento acelerado gerava moradias irregulares e figuras populares inusitadas transitavam pela cidade – a preta-mina cozinheira, os engraxates mestiços, os carregadores, as doceiras, os capoeiras, os vendedores de leite em domicílio, o baleiro ou o cura a oferecer proteção. Todos conviviam com uma nova burguesia que aos poucos se separava do campo e tinha agora nas cidades seu quartel-general.⁴⁴

Para as classes mais abastadas – notadamente aquelas que passavam pelo processo de aburguesamento por meio da escola, base da República – o tom era bastante otimista em relação às transformações experimentadas no início do século XX.

Mas, se havia muita dúvida no ar, a atmosfera geral era de euforia, assim como pairava a certeza, por parte das novas elites que ascenderam com a República, de que o Brasil ‘andava a braços’ com os novos ditames do capitalismo, do progresso e da civilização. Não por acaso o novo regime inscreveu na bandeira da nação os dísticos ‘ordem e progresso’, refletindo não só sua filiação ao positivismo como a noção de que o progresso era certo, único, derradeiro, evolutivo e ordeiro. grande utopia desse momento, dado a máquinas voadoras e a projetos amplos e abrangentes de higienização. Civilização e controle eram as palavras de ordem do período, que vivenciou a globalização mundial e um dinamismo jamais experimentados.⁴⁵

⁴³ FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora da UNESP, 2004. p.27

⁴⁴ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: Abertura para o Mundo (1889 – 1930)*. Rio de Janeiro: Mapfre e Editora Objetiva, 2012. p. 36.

⁴⁵ *Idem*.



Essa experiência transforma os jornais e seus funcionários em peças importantes do processo civilizatório. As dificuldades de algumas casas comerciais em se adequar aos novos tempos aparecem nas escritas dos periódicos. Notas sobre as escolas, as reformas, os restaurantes e todo tipo de eventos ou novidades ficaram registradas nas páginas dos jornais, pelo cronista de olhar apurado e crítico ao processo de modernização, como é possível perceber no texto intitulado *Hygiene nos Restaurantes* publicado em primeiro de fevereiro de 1920, em que já na primeira frase destaca e afirma que “Ninguém contesta o adiantamento a que atingiu a hygiene em São Paulo”⁴⁶. O cronista prossegue

Não obstante muitas coisas existem ainda por aqui, nocivas à saúde pública, e para as quaes precisamos, de vez em quando, chamar a atenção de nossas autoridades sanitárias.

Já não são muito bons os nossos principais restaurantes e hotéis, estando, uns e outros, muito longe dos estabelecimentos congêneres de segunda ou de terceira ordem, da Europa ou dos Estados Unidos, ou mesmo de Buenos Aires.

Se, ao café (em geral, intragável) já não tiver um bom ‘stock’ de noções acerca da deficiência de hygiene, verá, ao pagar a conta, uma coisa gravíssima, que não sei como se consente e tolera nesta grande cidade. o ‘garçon’ traz o troco, sejam notas ou moedas, num prato comum, que ao mesmo instante, sem se lavar, vão servir para o ‘couvert’ de um novo comensal.⁴⁷

O trecho da crônica acima transcrita aponta para o incômodo daqueles que desejavam ver concluído o processo civilizatório. A substituição das antigas casas comerciais por locais mais adequados à vida moderna se mostrava uma questão urgente a ser resolvida, e essa demanda aprecia nas páginas dos jornais, na escrita daqueles que observavam o cotidiano do prédio do jornal e transformavam-no em palavras nas crônicas da cidade. Mesmo com os notáveis incômodos São Paulo foi palco da construção de mudanças nos hábitos comuns, desde o caminhar pelas ruas, comer fora de casa, até a utilização de automóveis, como bem aponta Lilia Schwarcz: “Os novos cenários urbanos com seus senhores e senhoras vestidos à última moda de Paris, automóveis, edifícios, restaurantes, teatros, lojas variadas e todo tipo de traquitana adequada a esses novos tempos que pareciam ter pressa”⁴⁸.

A experiência da modernidade é abordada por Marshall Berman em *Tudo que é sólido desmancha no ar*. Ao entrar em contato com as escritas de jornais da década de 1920 em São

⁴⁶ OESP, 1 fev. 1920, p. 7.

⁴⁷ *Idem*, p. 7.

⁴⁸ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: Abertura para o Mundo (1889 – 1930)*. Rio de Janeiro: Mapfre e Editora Objetiva, 2012, p. 39



Paulo é perceptível como os indivíduos estavam imersos nessa experiência com grandes expectativas em relação ao futuro.

Existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiência como ‘modernidade’. Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promova aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos.⁴⁹

O turbilhão da vida moderna, experimentada pela sensação de aceleração do tempo, pela pressa do relógio, pelo transporte e comunicação cada vez mais velozes nos dá indícios de que “No século XX, os processos sociais que dão vida a esse turbilhão, mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se ‘modernização’”⁵⁰

4 CONCLUSÃO

Mais do que as transformações na pedra – no calçamento de ruas, construção de praças e alargamento de ruas – é possível perceber que os hábitos cotidianos foram se transformando ao passo que as modificações na estrutura urbana foram se solidificando. Os anseios de uma vida nova, com outras sociabilidades, padrões de consumo e progresso foram vislumbrados e trazidos à tona nas páginas dos jornais. Jornalistas têm, portanto, papel fundamental na formulação de um ideal de civilidade propagandeado por escrito nas crônicas e anúncios impressos.

Há, portanto, neste período, a formulação de gostos e sensibilidades próprios da vida moderna. Assim, o entendimento de um *processo civilizador*⁵¹ no início do século XX é o que se pretende estabelecer aqui. A intenção é, portanto, pensar a cidade e seus habitantes em meio a este processo, levando em consideração uma noção de modernidade então em voga ao pensar a República no Brasil. O novo, as transformações e mudanças são elementos fundamentais para se pensar o início de um novo sistema político que se faz sentir também nas formas de

⁴⁹ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 24.

⁵⁰ *Idem*, p. 25.

⁵¹ Processo civilizador é uma categoria desenvolvida por Norbert Elias (1993) em obra com mesmo nome. Entende-se que esse processo é complexo e se expressa de diversas maneiras, dentre elas a distinção social e a formação do gosto, conforme será abordado nos capítulos seguintes.



vida, nos processos econômicos, culturais e sociais das pessoas comuns. Cabe aqui perceber o autor de *Coisas da Cidade* como um agente deste processo, atuando como mediador na internalização de hábitos e valores próprios da experiência urbana na década de 1920.

O estudo desses mecanismos de integração, porém, também é relevante, de modo mais geral, para a compreensão do processo civilizador. Só se percebermos a força irresistível com a qual uma estrutura social determinada, uma forma particular de entrelaçamento social, orienta-se, impelida por suas tensões, para uma mudança específica e, assim, para outras formas de entrelaçamento, é que poderemos compreender como essas mudanças surgem na mentalidade humana, na modelação do maleável aparato psicológico, como se pode observar repetidas vezes na História humana, desde os tempos mais remotos até o presente.⁵² (ELIAS, 1993, p. 195).

Norbert Elias em sua obra *O Processo Civilizador* mostra de que forma o processo passa do controle social ao autocontrole e como que esses mecanismos interagem a ponto de construir uma noção sobre o que é ser civilizado.

Ser moderno é, portanto, ser civilizado e, no Brasil, esses padrões aparecem relacionados à Europa e aos Estados Unidos. O estrangeirismo presente aqui ainda na década de 1920 fica evidente em alguns anúncios de jornais. A publicidade é fonte fértil para construir a narrativa histórica, remontar espaços hoje inexistentes e experiências de tempos passados. Assim, a cidade e seu comércio estão intimamente relacionados, e os padrões de civilidade europeia aparecem não só nas construções e edificações como também nos hábitos mais rotineiros.

A imprensa periódica tratou de repercutir, debater e promover o novo modo de viver nas cidades. O que se pretendeu demonstrar aqui foi a forma como Plínio Barreto, importante agente de articulação política e intelectual do *Estadão*, procurou destacar São Paulo como capital cosmopolita e construir narrativamente a metrópole. Além disso, é salutar destacar que *Coisas da Cidade* ocupava um espaço do jornal para atuar de forma pedagógica, ensinando as formas de vida na cidade recém reformada.

REFERÊNCIAS

ALIVIM, Zuleika; PEIRÃO, Solange. *Mappin 70 anos*. São Paulo: Editora Ex Libris Ltda, 1985.

⁵² ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993, p. 195.



BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

FREITAG, Barbara. *Teorias da Cidade*. Campinas, SP: Papyrus, 2006.

FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora da UNESP, 2004.

MATOS, Maria Izilda Santos de. *Cotidiano e Cultura: História, cidade e trabalho*. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O Imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002. p.16

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *História do Brasil Nação: Abertura para o Mundo (1889 – 1930)*. Rio de Janeiro: Mapfre e Editora Objetiva, 2012.

SCHWARCZ, Lilia; STERLING, Heloisa. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

_____. *A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

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

SILVA, Kalina Vanderlei. *Dicionário de Conceitos Históricos*. São Paulo: Contexto, 2010.

TOLEDO, Roberto Pompeu de. *A capital da vertigem: uma História de São Paulo de 1900 a 1954*. Rio de Janeiro, RJ: Objetiva, 2015.