

São Paulo no Século XIX (1822-1889): esboço de interpretação

Cadernos de
Pós-Graduação
em Arquitetura
e Urbanismo

Carlos Guilherme Mota

*Professor do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Presbiteriana Mackenzie*

RESUMO

Ensaio em que se problematiza a periodização da História de São Paulo, definindo o “longo século XIX” paulistano, do Ato Adicional de 1834 à crise de 1929. Examina a passagem da pobreza do fim do período colonial à “inocência econômica” (R. Morse) e, com o café, ao desenvolvimento urbano-industrial, em suas implicações.

Palavras-chave: História. Desenvolvimento Urbano.

1 O QUADRO GERAL

No fim do período colonial, e com a abertura do século XIX, a cidade de São Paulo adquiriu vulto no cenário em que se deu a Independência. Concretizava-se a antevisão de estadistas portugueses e brasileiros, como o pombalino D. Rodrigo de Sousa Coutinho (que chegou a antever São Paulo como sede do império luso-brasileiro) e José Bonifácio, quando ainda professor em Portugal.

Não apenas os episódios de sua participação no processo emancipatório (com os Andradas, oriundos de uma família de comerciantes santistas, à frente), mas também uma série de outras personalidades e iniciativas, dentre estas a criação da Faculdade de Direito (1827), colocaram a antiga cidade colonial na linha de frente do processo de descolonização.

Com efeito, da preparação da Independência à Proclamação da República, São Paulo teve lugar de destaque na formação da Nação. Dos Andradas e Nicolau de Campos Vergueiro ao padre jansenista Diogo Antônio Feijó – todos ex-deputados



MACKENZIE

nas Cortes de Lisboa – aos republicanos de 1870, as lideranças da ex-Capitania deixaram seus traços na construção de um projeto comum. Mais precisamente, num “projeto nacional” em fermentação.

A presença estrangeira torna-se constante. A viajante inglesa Maria Graham, professora, pintora e autora do importante *Diário de uma Viagem*, amiga do ilustrado José Bonifácio e de D. Leopoldina, chega a prognosticar um futuro brilhante para a cidade. Alinhava-se ao clima propício e à fertilidade das terras, o fato de São Paulo estar situada na cabeça de uma vasta rede hidrográfica que se dirige a hinterlândia. O próprio patriarca será proprietário de uma fazenda nos arredores da cidade (hoje bairro de Santana).

São várias as propostas de periodização dessa história, destacando-se dentre as mais importantes as de Luís Saia, Ernani Silva Bruno, Richard M. Morse e Maria Adélia de Souza. Outros autores também cuidaram do problema, dentre os quais Nestor Goulart Reis Filho, Benedito Lima de Toledo e Murilo Marx¹. Por ora, e inspirados na periodização para a história da cidade proposta pelo arquiteto e historiador Luis Saia, pode-se vislumbrar as linhas gerais do desenvolvimento da vida urbana paulistana e paulista desde o período colonial, que se prolonga pelo século XIX e alcança o XX (1834-1929). Saia projetou – homem de seu tempo – a história da região em sua contemporaneidade do século XX.

Como se sabe, o passado somente pode ser compreendido à luz do presente; neste caso, o referencial é o “presente de Luís Saia”, com os anos 1960 presidindo sua interpretação que ainda, a nosso ver, permanece válida. Claro está que a utilizaremos modo largo, mais como inspiração e interlocução que referência absoluta.

2 PERIODIZANDO: “LONGO SÉCULO XIX” PAULISTA DE L. SAIA

No lapso de tempo que vai da crise sistêmica legível nos movimentos, levantes, teorias e projetos que marcaram o processo de descolonização na passagem do século XVIII para o XIX, e que conduziram à Independência de 22, desdobrando-se na abdicação de Pedro I em 1831, tem-se a preparação do quinto período da periodização proposta por Saia, com início no Ato Adicional de 1834. Foi quando as instituições civis se firmaram no país independente. Abriu-se então um período decisivo na história da cidade, que poderíamos denominar de “o longo século XIX paulistano”, e que vai do Ato Adicional de 1834, quando se organiza internamente o país já politicamente independente, até 1929, ano da eclosão da grande crise internacional que abalou a estrutura agrária colonial, tomando-se como base a instituição do “binário urbano-rural”. A ocupação territorial efetuou-se nesse registro, acompanhada de crescimento demográfico e econômico na maior parte da província de São Paulo.

A população, que em 1834 era da ordem de 330.000 habitantes, chega em 1929 a 6.000.000 (dos quais cerca de 1.000.000 são estrangeiros naturalizados e imigrantes). Do total, quase metade vivia da atividade rural e, dessa metade, quase 1/3 ligado à cultura do café (p. 48).



3 O SÉCULO XIX PAULISTANO: PONTOS PARA UMA ANÁLISE

São Paulo, montanhoso e áspero em partes, tempera a rudeza, a brutalidade dos povos inteiramente montanheses, e habitantes de países gelados; e é sem dúvida o mais capaz de grandes coisas. Ali misturam-se serras com campos, e veigas deliciosas; o frio vence o calor, e dá aos corpos certa energia, que não conhecem os povos de outros climas quentes (BONIFÁCIO, s.d.).

Com a abertura dos portos às “nações amigas” em 1808, ano da transferência da Corte portuguesa para o Brasil, levantaram-se as restrições econômicas impostas à colônia durante tres séculos pelo sistema mercantilista português. O Rio de Janeiro, onde se estabelecera a sede da monarquia, tornou-se o grande pólo de atividades econômicas, políticas, diplomáticas, culturais do hemisfério sul, articulando a economia destas partes do Atlântico em seus desdobramentos para o resto da América setentrional. Poucos anos depois, o Brasil-Reino entrava para o mapa mundial.

Na primeira metade do século, no clima das turbulências político-sociais do Primeiro Reinado (1822-1831) e do Período Regencial (1831-1840), alguns centros urbanos adquiriram aos poucos nova dimensão, recebendo muitos desses habitantes recém-chegados de vários países, como se observa pelo “Registro de Estrangeiros” na alfândega. Vilas e cidades do interior, como Vila Rica, Sabará, Mariana, São Paulo, Sorocaba, Guaratinguetá e muitas outras entraram num novo ritmo. Em São Paulo (e também em Olinda), cria-se em 1827 a Academia de Direito, para a formação de novos quadros dirigentes. Com a economia o café, que se expandirá no transcorrer do século, se alastrando pelo Vale do Paraíba e litoral e alcançando o chamado Oeste Velho paulista, a cidade vai polarizar uma vasta hinterlândia, beneficiando-se de sua posição privilegiada e fortalecendo sua condição de cabeça-de-ponte para o interior da província.

São Paulo começava a sair da extrema depressão e pobreza do fim do período colonial. Não somente a proibição à atividade manufatureira sufocara qualquer iniciativa nesse sentido, como a dispersão populacional e a autonomia das propriedades rurais não estimularam o desenvolvimento de um mercado para produção em escala. A indústria em São Paulo não ia além da fabricação manual de algodões e lãs rústicos, de cunho artesanal. Colchas com desenhos esmerados e redes tecidas eram apreciadas, feitas pelas senhoras da “boa sociedade” que se dedicavam ao trabalho de agulha. Outras especialidades paulistanas eram a produção de cerâmica, feitas em pequena escala por mestiços nos bairros quase fora da cidade, e chapéus de feltro.

Os ofícios eram controlados pelos escrivães por meio de exames, antes de seus nomes serem aprovados pela Câmara. No Registro Geral (1820-1822), consta que 4 sapateiros, 4 alfaiates, 2 seleiros, 1 caldeireiro e 1 carpinteiro foram qualificados como “mestres examinados” ou tiveram autorização para “trabalhar ao público com sua loja aberta”. Note-se que alguns deles eram escravos, e que passar nesse exame era a condição para o trabalho, além de reconhecimento de qualificação. No mundo do trabalho, o resto da população era considerada “desqualificada”.



Nada obstante, havia uma certa predisposição, dada pelo bom clima e pelo baixo custo de vida, para São Paulo ser considerada por muitos viajantes e cientistas o lugar ideal para um futuro desenvolvimento de indústrias. Além disso, havia já alguma mão de obra especializada, sobretudo no setor de couros e madeira, com algum sentido de profissionalização.

Tal ambiente deve ter estimulado a decisão de D. João VI ter transferido do Rio para São Paulo uma fábrica de armas, encarregando dez mestres alemães e cinquenta trabalhadores do local para tocá-la. Tais alemães ganhavam relativamente bastante, mas se adaptaram demais aos excessos à vida nos trópicos, cedendo aos costumes e à cachaça... A inconstância dos aprendizes brasileiros ao trabalho, numa sociedade escravista, com poucas exigências do meio (que não solicitava mobiliário sofisticado nem acessórios), não levaria muito longe a experiência, que só continuaria com subsídios do tesouro real. Também uma fábrica de tecidos estabelecida em 1811 por um português “Mestre e fabricante de Tecidos de Seda e de Algodão” foi fechada. Uma filial do Banco Central foi criada na capitania de São Paulo, para estimular o comércio e a agricultura, sem sucesso.

4 “INOCÊNCIA ECONÔMICA”

A cidade viveria ainda, segundo o historiador Richard Morse, muitos anos de “inocência econômica”. Um levantamento das fábricas da cidade feitas em 1836 demonstra que elas obedeciam ainda ao padrão colonial. O fato é que se vivia ainda num contexto em que o valor de um escravo com habilitações ou de artigos importados era mais alto que o custo de terrenos, de mobiliário doméstico local ou de serviços (como visita de médico, por exemplo).

A partir de 1822, ocorre, entretanto, um significativo esforço por parte do governo provisório local, no sentido de se estimularem às atividades econômicas. Criase uma Sociedade Econômica a Benefício da Agricultura e Indústria da Província, com biblioteca, mapas, modelos e “machinas” oferecidos por um notável cientista nascido em Santos e formado em Coimbra, o futuro ministro José Bonifácio. A maior parte de sua vida, ele viveria na Europa, tendo sido professor da Universidade de Coimbra; com seus irmãos Martim Francisco e Antonio Carlos, desenvolveu projetos que deram o estofamento político-ideológico para a jovem Nação e para a província de São Paulo, dentro da filosofia do reformismo da Ilustração.

Nos anos seguintes a 1822, surgem iniciativas integrando São Paulo na estrutura administrativa do país independente, ao mesmo tempo em que vai ganhando expressão como centro político da província. Mas há uma perda relativa da autonomia municipal, pois os problemas da cidade passam a ser discutidos pelas autoridades da província. Suas necessidades são diluídas no conjunto da província, com soluções de dentro para fora, e não o contrário. Aí estaria a raiz do problema: “seu crescimento, não planejado e tumultuário, iria resultar na megalópolis”, como escreveu Richard Morse no início dos anos 1960, em seu livro clássico.



Em meados do século XIX, tardiamente, as lideranças da cidade tornam-se conscientes de que deveriam tomar iniciativas no plano econômico e político, para a racionalização dos recursos e empreendimentos. A criação, por exemplo, da Sociedade Auxiliadora de Agricultura, Comércio e Artes (1853) envolvia 59 figuras de todos os setores (engenheiros, professores, padres, políticos), além de agricultores e industriais, que propunham a aceitação de “novos conhecimentos agrários”, nacionalização do comércio e substituição do trabalho escravo por métodos mais ligados ao progresso. A essa altura, havia apenas 7 fábricas na Província: 2 em São Paulo (as únicas com proteção oficial), 2 em Sorocaba, e uma, respectivamente, em Bananal, Ubatuba e Campinas. Somente no ano de 1844 a Capital receberia seu primeiro esboço de planejamento urbano, ou melhor, uma postura de zoneamento simples, com 4 zonas definidas por estradas principais cujo centro era São Paulo, as outras estradas se estendendo ao longo das artérias principais que continuavam para além de 10 léguas.

A cidade começava a viver então um regular processo de capitalização, estendendo seu domínio sobre a zona rural sob a forma de empréstimos. São Paulo, como outras na América Latina (Lima, Cidade do México, Rio), liga-se aos grandes centros do comércio mundial, servindo como ponto de conexão de sistemas mais amplos. É o momento em que, no Brasil, se desloca a vida da casa grande do agricultor da economia do açúcar para o sobrado da burguesia urbana; e, no mundo do trabalho, à passagem das senzalas aos mucambos e, depois, aos cortiços. Com a comercialização e uma produção agrícola em escala, São Paulo passa a atrair um contingente significativo em busca de emprego temporário. Melhoramentos urbanos, como a iluminação a gás, abertura de ruas, lojas com mercadorias diferenciadas, edifícios públicos mais imponentes constituem atrativo não somente para a aristocracia rural que se desloca para as cidades, como para as massas de lavradores desenraizados.

Ao longo do século, essa aristocracia vai se afirmar, expandindo suas atividades para o campo empresarial e político-administrativo provincial e nacional. O Padre Diogo Antonio Feijó, que chegou a todo-poderoso regente do país nos anos 30, era de Itu. Também o Manifesto Republicano de 1870 e a Convenção de Itu em 1873 ilustram essa disposição urbana, liberal e nacional de uma elite por assim dizer modernizadora. Os anúncios de jornal (como o *Diário de São Paulo*) permitem notar que havia mesmo uma rede de troles para o transporte dos republicanistas entre São Paulo, Valinhos, Samambaia, Limeira, Rio Claro. Troles que, ademais, facilitavam as viagens entre as fazendas e a cidade.

Mas foi o crescimento da economia cafeeira que propiciou a construção de estradas de ferro nas frentes de expansão dos investimentos, e em menor escala, de estradas de rodagem. O eixo São Paulo-Santos logo seria expandido para os pólos Santos-Jundiaí, abrindo um leque ferroviário para o interior da província, alterando profundamente o mapa colonial. A vida sócio-econômica dessas cidades e vilas organiza-se agora segundo as linhas de investimento nacionais e estrangeiros, acelerada, sobretudo com a imigração em massa de contingentes italianos, espanhóis, mais tarde japoneses, e outros que, ao lado do ininterrupto fluxo de portugueses, daria a marca do novo tempo.



O fenômeno das estradas de ferro foi sem dúvida o mais importante, do ponto de vista da irradiação de um certo padrão de vida urbana, de capitalização e de articulação do resto da Província com São Paulo e com os principais centros mundiais. Dele participaram capitais internacionais, mão de obra nacional e de imigrantes, além de iniciativas das lideranças locais. A Companhia Paulista (empresa brasileira particular), ligando a São Paulo as cidades de Jundiaí, Campinas, Limeira, Rio Claro e Descalvado; a Companhia Ituana, chegando a Piracicaba; a Sorocabana, em direção a Sorocaba, Ipanema e Tietê; a Mojiana, abrangendo de Campinas a Mogi-Mirim, Amparo, Casa Branca, Ribeirão Preto e Poços de Caldas (incorporando o Sul de Minas à esfera econômica de São Paulo) demarcariam o novo sistema econômico-social, com fortes implicações políticas regionais e nacionais. Dentre as companhias, destaque-se a mais empreendedora e moderna, a Cia. Paulista, que estimulou ainda a navegação a vapor, a navegação fluvial em geral, instalou os primeiros frigoríficos, implementou plantações experimentais, oferecendo empréstimos a juros baixos e material rolante barato às estradas tributárias das estradas de ferro. Inesquecíveis, já no século XX seus funcionários negros dos trens de primeira classe, gentis personagens saídos das páginas de Mark Twain.

5 SÃO PAULO ÀS VÉSPERAS DA PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA

A cidade de São Paulo assiste, às vésperas da Proclamação da República, ao início de sua efetiva modernização. Seus lampiões a querosene tinham sido substituídos em 1872 por iluminação a gás (a companhia concessionária era a São Paulo Gás Co., de Londres), e em 1887 já estavam duplicados os 606 primeiros lampiões, além de estarem ligados à rede 1430 edifícios. Em 1888, no centro da cidade eram ligadas as primeiras luzes elétricas, precariamente. O matadouro municipal foi aberto em 1887 e em 1890 inaugura-se um segundo mercado, pondo fim às barracas populares. Com tanta inovação, os males da civilização moderna também chegavam à nova urbe: com saneamento básico deplorável, a higiene preventiva caminhava a passos lentos. Brejos e enchentes atormentavam a população com alto índice de mortalidade infantil. E a violência aumentara tanto que, em 1877, os presos da velha cadeia passaram para uma Penitenciária.

Quanto à água e esgotos, a Cia Cantareira, controlada por empresários locais, trouxe também engenheiros ingleses para abastecer o conservatório da Consolação. No ano de 1888, 5.008 edifícios já estavam ligados à rede. Mas o crescimento desordenado e rápido da cidade era inelutável. Ainda para o historiador Morse, os grandes desajustamentos funcionais de São Paulo vêm desde 1880, não podendo ser atribuídos à inépcia ou ao mau-humor herdados da colônia, mas sim ao fascínio que muita gente tinha pela cidade que começava a se dinamizar. Afinal, “as montanhas [*da Cantareira*] que forneciam água e o Tietê, que carregava o produto dos esgotos de 50.000 ou 100.000 pessoas, tornaram-se insuficientes diante do número dez ou vinte vezes maior” (MORSE, 1970, p. 355).



6 AVENIDAS CIRCULARES

Em diversas ocasiões o poder público tentou tomar medidas para uma racionalização da vida urbana em São Paulo. É o caso do Presidente da Província João Alfredo que, em 1886, propôs “avenidas circulares” que facilitassem aos veículos o trânsito de um subúrbio a outro, sem passar pelo centro, problema que somente seria equacionado por Prestes Maia meio século depois. Houve, todavia certa consciência dos problemas criados pela urbanização acelerada, pois algumas posturas municipais exigiam instalações de esgotos, limpeza e ventilação nas moradias coletivas de classe baixa e, já em 1886, isolamento de “fábricas contaminantes”.

Tais medidas não eram gratuitas ou assistencialistas, pois derivavam de sérias advertências dos próprios empresários: em 1893, um levantamento das péssimas condições de vida nos cortiços mostrara que o descumprimento dessas determinações municipais estava vitimando grande parte do proletariado. E, na capital, prejudicando a expansão e acumulação do capital.

São Paulo in the XIX Century: notes for an interpretation

ABSTRACT

This is an essay focusing the systematization of the São Paulo history periods, defining the “paulistano” citizen along the XIX Century, since the 1834 Additional Act until the 1929 crisis. It examines the passage from poverty at the end of the colonial period toward the “economic innocence” (R.Morse) and, with the coffee toward the urban-industrial development and its implications.

Keywords: History. Urban development.

NOTA

¹ São autores que se dedicaram ou ainda cuidam dessa problemática central, cujas obras examinei na introdução historiográfica de meu livro *Breve História de São Paulo*, para a Editora SENAC (em fase de redação). Uma síntese de minhas idéias encontra-se no ensaio “São Paulo: Exercício de Memória”, publicado na revista *Estudos Avançados*, São Paulo, n. 48, 2003.

REFERÊNCIAS

BONIFÁCIO, José. *Caráter geral dos brasileiros*. [s.d.].

BRUNO, Ernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo: (1554-1954)*. Prefácio: Gilberto Freyre. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1984.



CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002.

MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo: de comunidade a metrópole*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

_____. A Idade Moderna. In: _____. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SAIA, Luís. *Morada paulista*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.

SEGAWA, Hugo. *Arquitetura no Brasil, 1900-1990*. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 1999.

_____. *Prelúdio da metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SOUZA, Maria Adélia. *A identidade da metrópole: a verticalização de São Paulo*. São Paulo: Hucitec: EDUSP, 1994.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Duas Cidades, 1983.

