

## A cidade de São Paulo no século XIX: ruas e pontes em transformação

Paulo de Assunção\*

As ruas de São Paulo no século XIX formavam uma teia. Ruas que se cruzavam, estreitas e tortuosas, marcadas pela irregularidade da largura e cheias de becos. As vias eram locais privilegiados, onde uma diversidade de indivíduos circulava com os mais diferentes ofícios. Vendedores ambulantes cruzavam o caminho com escravos que carregavam barris com os despejos de dejetos fecais e lixo. Ao cair da noite, a cidade descansava numa esplêndida escuridão. Aqueles que se aventuravam a sair pela noite levavam consigo uma lanterna. Nas noites de luar, o andarilho noturno poderia aventurar-se pelas ruas da cidade, o que não impedia que surpresas e imprevistos acontecessem.

Nos primeiros tempos os caminhos foram sendo construídos de forma espontânea, sem planejamento, ligando a região central aos arredores. A Câmara da cidade, reiteradas vezes, decidiu pela participação dos moradores na construção dos caminhos, os quais se recusavam a participarem ou enviar mão-de-obra para a realização das obras públicas.<sup>1</sup>

O desenvolvimento da cidade levou a população a ocupar as terras que ficavam além do Tamanduateí, Anhangabaú, Pinheiros e Tietê. O avanço para o interior e o crescimento de aldeias e povoações exigiu a criação de pontes a fim de facilitar o deslocamento dos moradores dessas regiões para o centro da cidade.

Na região central destacava-se a Ponte do Lorena, sobre o Anhangabaú, que ligava a Ladeira do Piques com a Ladeira da Memória (atual Praça da Bandeira).<sup>2</sup> O caminho que ligava São Paulo à aldeia de Pinheiros era conhecida como Estrada do Araçá (rua da Consolação e Av. Rebouças). Por este trajeto era possível também utilizar uma das vertentes que ia em direção ao Rio Tietê, seguindo para Jundiaí. A ponte existia desde as primeiras décadas do século XVII. Todavia, foi durante o Governo de José Bernardo de Lorena que reformas foram feitas e a ponte passa a ser conhecida como Ponte do Lorena, passou após a abdicação de Dom Pedro I, em sete de abril de 1831, a ser conhecida como Ponte *Sete de abril*. Apesar de a ponte ser vital para o desenvolvimento da cidade e caminho obrigatório para aqueles que vinham do interior e da região da aldeia de Pinheiros, a pequena ponte vivia em reparos.

Muitas pontes foram construídas de maneira rudimentar nos primeiros anos de ocupação, e no período seguinte o poder público ocupou-se em mandar fazer e reparar-las como aquela que ficava sobre o Rio Pinheiros, conhecida por Jurubatuba. As condições da Ponte Grande, como era conhecida a ponte que passava sobre o Rio Tietê, não eram diferentes. No século XVIII, por diversas vezes, a ponte sofreu com as inundações.

As pontes periodicamente eram reparadas, pois a circulação de animais e pessoas causava uma deterioração rápida. Além disso, as chuvas de verão causavam enchentes e enxurradas promovendo as erosões do solo contribuindo para que as pontes ficassem com suas estruturas comprometidas. Nessas ocasiões, o órgão municipal proibia a passagem de tropas e boiadas a fim de preservar as estruturas que haviam restado das inundações.

Saint-Hilaire foi o viajante que descreveu com mais cuidado algumas pontes da cidade. Por ocasião da sua visita em 1819, ele descreve as pontes que ficavam por sobre o Anhangabaú. A primeira a ser mencionada foi a do Lorena, que dava acesso para Sorocaba e Jundiaí, a qual era quase plana, com parapeitos e sem ornamento e que teria aproximadamente “12 passos de largura por 25 de extensão”. A segunda era a do Açú, que permitia a ligação com a

região oeste e considerada a mais bonita. A ponte chamava a atenção por causa dos para-peitos que, segundo Saint-Hilaire, tinha certa elegância arquitetônica. A mesma possuía no acesso, um aclave com cerca “150 passos de extensão e 16 de largura”. A terceira era conhecida por ponte do Ferrão, pois nas imediações havia a chácara de José da Silva Ferrão. Esta ponte dava acesso à estrada para o Rio de Janeiro medindo cerca de “40 passos de comprimento por 7 de largura”.<sup>3</sup>

O crescimento da vila e posteriormente da cidade fizeram com que as ruas existentes fossem melhores preparadas, bem como a abertura de novas ruas e becos que facilitavam o acesso dos moradores aos campos e ao litoral. Apesar das melhorias que surgiam pouco a pouco com a pavimentação, Saint-Hilaire observou que o calçamento era mal feito.<sup>4</sup>

O calçamento era péssimo, feito de pedras irregulares e não oferecia nenhuma resistência o que provocava uma deterioração rápida, após ser danificada. A circulação de pessoas e animais fazia que as condições da via ficassem comprometidas. Faltavam recursos financeiros e técnicos para que as vias fossem pavimentadas de forma conveniente para uso. Além disso, o calçamento danificado, o mato crescido e a sujeira de animais contribuíam para um aspecto desagradável registrado pelos próprios moradores e visitantes.

A Câmara Municipal solicitara reiteradas vezes que os proprietários de moradias na cidade cuidassem do calçamento defronte as suas residências. Contudo, nem todos tinham recursos para realizar as obras. As ruas e caminhos que cortavam a cidade eram cheios de valetas e buracos que causavam incomodo aos que passavam, exigindo que o poder público investisse na pavimentação. Desta maneira, o poder municipal solicitou ao governo das províncias adiantamento de recursos para que fossem feitos os calçamentos de proprietários pobres.

Saint-Hilaire ao entrar na cidade, provavelmente pela região da atual Rua da Consolação, registrava que as casas eram pequenas e bem cuidadas, passando por uma fonte bonita, depois atravessando a Ponte do Lorena e chegando ao Bexiga. Daniel Parish Kidder, por sua vez, observara que as ruas eram “acanhadas e construídas sem um traçado geral”.<sup>5</sup>

O calçamento da cidade São Paulo, de forma mais intensa, iniciou-se durante o governo do capitão-general Francisco da Cunha Meneses (1782-1786). Durante o seu governo novas ruas foram abertas na região da Igreja de São Bento em direção aos Campos do Guaré.

João da Costa Ferreira foi o engenheiro responsável pelo calçamento que melhorou as condições de circulação de pessoas e animais. Em primeiro de outubro de 1828, foram fixadas normas pela municipalidade que definiu critérios para o alinhamento, a abertura das ruas, o calçamento, a edificação e reedificado das casas e da concessão de terrenos. As normas também regulavam sobre os edifícios em ruína, as escavações e os precipícios nas vizinhanças da cidade. Tentava-se desta maneira controlar o abandono de algumas propriedades e a exploração de áreas indevidamente.

As instruções também determinavam sobre a limpeza e desobstrução de ruas, caminhos, estradas e praças, plantações de árvores e destruição de formigueiros, atentando para a higiene e a salubridade pública. Estas medidas visavam a estabelecer parte de uma política sanitária para que os habitantes pudessem utilizar a cidade, de maneira adequada. Neste sentido, outras orientações foram feitas sobre: a criação de gado; a instalação de fábrica de curtumes; o estabelecimento de hospitais, casas de saúde, cemitérios, teatros, bailes, divertimentos públicos, jogos; o funcionamento e as condições de higiene dos matadouros e açougues públicos.

Pouco a pouco, as ruas receberam calçamento e foram macadamizadas, com esgotos laterais, sob orientação do engenheiro Carlos Rath. Apesar das benfeitorias realizadas, as críticas não diminuíram, pois em muitos locais a pavimentação era feita de forma inadequada.

As condições de segurança e tranqüilidade pública não ficaram fora das determinações que definiram sobre: a presença da polícia nos mercados e casas de negócio; o controle de vagabundos, embusteiros, pedintes, vendedores de rifas e mascates; e a preservação da moral e dos costumes nos locais públicos.

Em 15 de abril de 1830, o jornal “O Farol Paulistano”, primeiro periódico de São Paulo, publicou um artigo assinado como ‘Um cidadão’. O autor do artigo, dirigindo-se ao redator, dizia ficar com as faces do rosto vermelhas de vergonha ao escrever aquela carta. Contudo, ele via nesta missiva o meio pelo qual os seus reclamos poderiam ser atendidos. De forma rígida, o nosso cidadão indagava como a Câmara municipal da cidade “que tão zelosa se tem mostrado, onde se encontram Membros tão patrióticos, e que tem a ventura de possuir um tão ótimo Fiscal, como não vê, como não sabe do miserando estado da rua chamada – do Cônego Leão”? A sua decepção devia-se ao fato de ter passado pela rua, que era passagem obrigatória para todos os carros que vinham de Santo Amaro, e nela encontrou um tronco de árvore, sinal que os tropeiros utilizavam para avisar aos viajantes para não passarem por ali, por causa dos buracos e das más condições de circulação.

Para o autor da carta isso era inconcebível, uma vez que se pagavam pesados impostos e as condições das vias continuavam a serem péssimas, verdadeiros lamaçais. Tais condições colocavam em riscos aqueles que circulavam por ali. Conforme informações que obtivera no local, um moço que conduzia um carro com lenha, para garantir o sustento da família, foi vítima de morte. Indignado com a situação indagava o cidadão desconhecido, como tal situação era possível, se a câmara determinava por fazer o calçamento de ruas, por onde bem poucos carros transitavam.

Animais soltos eram encontrados pelas ruas centrais da cidade, sem que o seu proprietário os reclamasse. Em aviso publicado na mesma edição do jornal “O Farol Paulistano”, um leitor informava que em 15 de fevereiro de 1830 encontrara uma besta arreada na Travessa do Comércio. Imaginando que o animal estivesse perdido, este foi recolhido pela pessoa que o encontrou. Averiguações foram realizadas para identificar quem era o proprietário, o que até a data da publicação do jornal, em 15 de abril, não havia dado resultado. Desta forma, foi feito o anúncio para que, quem fosse o dono do animal, o procurasse na Travessa do Comércio, casa número 16, que dando os sinais corretos e pagando as despesas tidas com o animal, este seria entregue.

Em 1858, Robert Avé-Lallemant chegando à cidade avistou com alegria São Paulo no alto de uma colina. Muitos lhe haviam contado sobre o ar aristocrático, as igrejas, a elegância das ruas e a limpeza das casas. Após conhecer a cidade o seu entusiasmo era mais comedido. Reconhecia que algumas ruas e bairros eram magníficos, havia bom calçamento, mas ressaltava que as ruas eram estreitas e a cidade possuía um traçado irregular.<sup>6</sup> A abertura de novas ruas era dificultada pelo próprio traçado original. O crescimento irregular permitiu que muitos edifícios fossem construídos sem critérios de um planejamento urbano.

Emílio Zaluar que passou mesma época que Avé-Lallemant teve opinião diferente sobre as ruas, para ele as ruas principais era largas e bem calçadas. Nelas era possível encontrar elegantes lojas que ofereciam “uma profusão tudo quanto se pode desejar, tanto para satisfação das exigências da vida como para os desejos mais requintados do luxo e da moda, quase pelo mesmo preço por que se compra na corte”.<sup>7</sup> Zaluar talvez tivesse avaliado de

forma superlativa a cidade que ainda não possuía a mesma infra-estrutura que a cidade do Rio de Janeiro. Contudo, não deixa de ser um indício de que passava por transformações.

A melhoria do calçamento de ruas foi pouco a pouco sendo alvo das atenções do governo municipal que expropriou terrenos e mandou refazer velhos caminhos de acesso à cidade, o que permitiu uma circulação mais adequada com o interior. Os movimentos espontâneos nas ruas, as danças, as congadas, os batuques, a venda de alimentos, de forma desordenada, o vaivém de inúmeros personagens, pouco a pouco cede espaço para uma nova cidade que tende à organização e deseja mudar a vida de todos a partir das inovações tecnológicas e urbanas.

Até a metade do século, a expansão de São Paulo havia sido pequena. A cidade ainda estava ligada ao pulmão formado pelo “triângulo” onde se concentrava a vida religiosa, política, econômica e social da cidade. A Rua Direita de Santo Antônio (hoje Rua Direita), a Rua do Rosário (mais tarde Rua da Imperatriz e hoje Rua XV de novembro) e a Rua Direita de São Bento (hoje Rua São Bento) formaram a base do triângulo a partir de onde a cidade cresceu. Nessas ruas e nas vias que davam acesso a elas ficavam as principais construções como o convento de São Bento e do Carmo, Convento e Academia de São Francisco e Pátio do Colégio onde se localizava o Palácio do Governo, a Assembléia Provincial, o Correio e as repartições Fiscais.

Nessas ruas havia grande concentração de moradores e a segregação sócio-espacial não era bem definida. A lei de Terras de 1850, projeto elaborado pelo fazendeiro e Senador do Império Nicolau dos Campos Vergueiro, definia que todas as terras devolutas eram propriedade do Estado, sendo que a sua ocupação ficaria sujeita à compra e venda. As terras livres passaram a ser propriedade do Estado que poderia vendê-las a quem tivesse condições de pagar. A lei acabou por influenciar no aumento do valor dos terrenos na área urbana da cidade.

Em 24 de janeiro de 1854, a Câmara Municipal discutia sobre a questão das pontes e estradas de São Paulo. Conforme os registros, as pontes existentes nas estradas que seguiam para Sorocaba, Bragança, Campinas, São Bernardo, e desta para outros pontos, se achavam em bom estado. O mesmo não se poderia dizer a respeito da ponte que existia no Bairro do Bexiga próxima à propriedade de Malachias Rogério de Salles Guerra, e da ponte denominada do Fonseca, que ficava sobre o Rio Tamanduateí, as quais deveriam ser reparadas.

No mesmo ano, deliberava-se pela abertura de novas ruas na capital. Principalmente na região do Anhangabaú, e no Bairro do Bexiga, passando por terras pertencentes a Vicente de Souza Queirós, que oferecera o terreno necessário para a abertura da rua. Além dessas, foram abertas ligações entre a Ponte do Carmo e a Ladeira do Porto Geral de São Bento, passando por parte do quintal de Dona Anna Oliveira, terras que deveriam ser desapropriadas. Estas novas ruas que eram importantes para a cidade, porém, esbarravam em dificuldades pecuniárias. A receita diminuta da Câmara não era suficiente para atender a todas as necessidades, exigindo que novos recursos fossem liberados. Desta forma, a chácara Mauá, no antigo Campo Redondo, foi um dos primeiros locais a passar por loteamento.

A definição pela construção de uma estrada de ferro, que ligava a capital ao litoral e interior, definiu o crescimento da cidade em direção à região da Estação da Luz. Em 1860, a abertura de novas ruas, naquela área, seguia um traçado ortogonal, surgindo as ruas Ipiranga (atualmente avenida), Vitória e Aurora que chegavam até a Alameda dos Bambus (atual Avenida Rio Branco).

No decorrer da década de setenta, muitos fazendeiros passaram a residir na cidade, exigindo novos tipos de construção. As casas de taipa, lentamente são substituídas por casarões que se destacam do conjunto arquitetônico da cidade.

João Teodoro Xavier, que foi Presidente da província entre 1872 e 1875, realizou uma série de melhoramentos urbanos que prepararam a cidade para as grandes transformações que estavam por acontecer. Investindo grandes quantias em obras públicas, João Teodoro remodelou o Jardim Público, e o Palácio do Governo, regularizou o Largo dos Curros (atual Praça da República), abriu novas ruas ligando o centro da cidade a outras áreas, nas antigas chácaras que foram sendo incorporadas ao crescimento da cidade, reformou o Hospital de Alienados da Rua da Tabatingüera, construiu o edifício da antiga Escola Normal, melhorou a iluminação pública. Apesar de combatido pelos deputados pelos gastos que empreendia, o Presidente da província investiu no calçamento da cidade nas ruas centrais, utilizando os paralelepípedos, drenou e aterrou áreas inóspitas na Várzea do Carmo, fiscalizando pessoalmente as obras.

A fim de adequar a infra-estrutura, a Câmara Municipal decidiu, em oito de janeiro de 1874, pela publicação de editais que definiam o prazo de noventa dias, sem prorrogação, para os moradores da cidade caíassem a frente de suas casas e muros e calçassem as suas testadas em todas as ruas em que houvesse guias, conforme as posturas municipais.<sup>8</sup>

A inauguração de linhas de bondes, por tração animal, ligando definitivamente o centro a áreas mais afastadas permitiu que algumas regiões adquirissem uma função residencial urbana. Surgiram os bairros com infra-estrutura adequada aos desejos da elite, enquanto outras áreas continuam à margem do progresso urbano. O fato é que São Paulo se urbanizava, seguindo uma crescente estratificação social do espaço. Com a remodelação da área central e o surgimento de bairros nobres houve uma elitização dos espaços urbanos. A região central, que até a primeira metade do século XIX era marcada por um número significativo de residências de taipa, foi reestruturada para receber os edifícios de comércio, administração pública, lazer e religião. No final da década de oitenta, havia lojas, cafés, bancos, restaurantes, hotéis, dentre outros edifícios que compunham o cenário urbano com as igrejas do período colonial (Igreja do Pátio do Colégio, Sé, Carmo, Boa Morte, São Gonçalo, Nossa Senhora dos Remédios, São Francisco, Santo Antônio, Misericórdia, Rosário, São Bento). Um progresso rápido que chegou nas linhas dos trilhos das Estradas de Ferro e transformou as ruas e pontes da cidade.

## Referências Bibliográficas

- AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980.
- BRUNO, Ernani da Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura de São Paulo/Hucitec, 1984, 3 vols.
- DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: Difel, s.d.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Sul do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980.
- MARCÍLIO, Maria Luiza. *A cidade de São Paulo – Povoamento e População (1750-1850)*. São Paulo: Pioneira/Edusp, 1974.
- MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/ EDUSP, 1978.
- MORSE, Richard. *Formação Histórica de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1970.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1975.
- SANT'ANNA, Nuto. *São Paulo no século XVIII*. São Paulo: Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia – Conselho Estadual de Cultura, 1977.
- TAUNAY, Afonso de E. *História da cidade de São Paulo sob o império*. São Paulo: Sec. Municipal de Cultura, 1977.
- TSCHUDI, J. J. Von. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980.
- ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1975.
- Atas da Câmara Municipal de São Paulo*. Vol. XXII. São Paulo: Div. do Arq. Histórico do Estado de São Paulo, s.d.
- Discurso em que o Exmo. Presidente Rafael Tobias de Aguiar abriu a sessão da Assembléia Provincial no dia 2 de fevereiro de 1835*. São Paulo: Typographia do Governo, 1835.
- Documentos interessantes - Atas do Conselho da Presidência da Província de São Paulo ano de 1824 – 1829*. São Paulo: Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, 1961.

## NOTAS

\* Pós-doutorando em História pela EHESS (Paris), Doutor em História pela Universidade Nova de Lisboa e Doutor em História Social pela Universidade de São Paulo. Atualmente leciona na Universidade São Judas Tadeu, no Centro Universitário Assunção – UNIFAI e no Centro Universitário Capital – UNICAPITAL.

<sup>1</sup> SANT'ANNA, Nuto. *São Paulo no século XVIII*. p. 27.

<sup>2</sup> O Largo da Memória era formado pelo triângulo das ruas do Paredão, da Palha e da Ladeira do Piques. Em 1876, com a reforma do local, o largo passou a ser um marco para a cidade pelo projeto do Arquiteto Vitor Dubugras.

<sup>3</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1975, p. 131.

<sup>4</sup> SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Op. cit.*, p. 127.

<sup>5</sup> KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Sul do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980, p. 206.

<sup>6</sup> AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1980, p. 332.

<sup>7</sup> ZALUAR, Augusto Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860-1861)*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP, 1975, p. 125.

<sup>8</sup> *Atas da Câmara de 1874*. p. 13.



Rua São Bento. Augusto Militão, 1887.



Rua Direita. Augusto Militão, 1887.





Rua Alegre. Augusto Militão, 1887.



Ladeira do Carmo e Aterrado do Braz. Augusto Militão, 1962.