

São Paulo, 450

Francisco M. P. Teixeira



Com três séculos de vida, a vila de São Paulo reunia modestos 20 mil habitantes. Hoje, com 4 séculos e meio, acotovelam-se na cidade mais de 10 milhões de pessoas vindas de todos os cantos do Brasil e do mundo. Como foi possível crescer tanto em tão pouco tempo? O que moveu tanta gente para São Paulo? Que história é essa, afinal? Não é, com certeza, uma história comum. Por isso merece ser contada. O especial "São Paulo 450" – que o *Ática Educacional* publicou ao longo do ano de 2004 – foi feito mais para refletir do que para celebrar. Foi composto de seis módulos, completados em setembro. É uma volta ao passado para vislumbrar o futuro de uma cidade tão acolhedora quanto desafiadora. Boa viagem!

São Paulo, 450

São Paulo do Brasil

— Vamos para o Brasil, filho, disse o pai num fim de tarde do início do inverno de 1950. O menino não lembrava que tarde foi aquela. Lembrava que o pai falara de sopetão à porta da modesta casa de pedra, voltando de mais um dia de trabalho duro nas terras duras e congeladas da Casa da Renda, dona de quase tudo na pequena aldeia trasmontana do norte de Portugal.

— E onde é o Brasil, perguntou o menino, com aquela curiosidade infantil sempre de prontidão.

O pai tirou o jaquetão úmido e foi aquecer-se junto ao lume, o braseiro que servia de fogão e aquecedor da casa. Era um homem jovem e vigoroso, na casa dos trinta anos, mas não podia disfarçar o peso daquela crucial decisão familiar. A pergunta do filho ficou sem resposta.

São Paulo, a mais brasileira cidade do Brasil

Emigraram na primavera de 1951. Primeiro, a saída da aldeia de *comboio* pelo ramal do Tuia descendo até o Douro e, depois, margeando o Douro azul e as encostas cheias de verdes vinhas, até o Porto. Quase duas semanas na cidade, acomodados em casa de parentes, tomando as vacinas e esperando o embarque. Foi quando o menino viu, pela primeira vez, chuveiros quentes e bondes elétricos. Embarcaram em Leixões no final de abril, na terceira classe de um cargueiro inglês da I Guerra, ansioso por se aposentar. Era uma família de imigrantes igual a milhares

Folha da Noite, 16 de fevereiro de 1954



Bonde, 1954 – “Esta é a babel supersônica do século XX. Tentáculos de aço e concreto, estreitos canais esmigalhando o homem, filas e desconforto, escrevendo uma das mais bravas páginas do pioneirismo bandeirante. Tudo é difícil em São Paulo. Povo acossado, vivendo uma página vigorosa de história, a qual ele mesmo desconhece escrever.”.



Mooca, 1957 – Os novos bairros operários, como a Mooca, são todos muito semelhantes: ruas com casas baixas, tomadas por lojas, armazéns e prédios industriais e servindo quase somente à movimentação comercial.

de outras, o pai, a mãe, um garoto de sete anos e outro de ano e meio. Sobreviveram ao balanço do navio, ao cheiro dos porões e dos refeitórios, aos enjôos, e aportaram em Santos na manhã de 13 de maio, depois de dezoito dias no Atlântico. Extasiado, vendo o desfile do casario à entrada da baía e das docas dentro do canal, o garoto de sete anos não saía da beirada do convés.

Nem se incomodou com a longa fila e a espera de algumas horas para passar pelo controle sanitário imposto aos emigrantes. Desembarcaram perto das onze horas.

Puderam então abraçar os parentes que aguardavam, mortificados, no cais, entre gritos, acenos de lenços brancos, risos e choros. Comoção dos adultos e algazarra das crianças antes de um belo almoço. À noite, a última etapa da viagem, a família no trem da Santos-Jundiaí para São Paulo.

Trens subindo, trens descendo, paradas no alto da serra em estações entranhadas de

São Paulo, 450

neblina, até que alguém no vagão alertou que a capital estava perto. O garoto acordou da sonolência e, numa imagem que jamais haveria de esquecer, descobriu-se diante das luzes da cidade. Um mar de luzes cintilantes. Foi assim que viu o Ipiranga, o Cambuci, a Mooca, o Brás, até parar na Estação do Norte, em frente ao largo da Concórdia.

Passava das dez da noite. Esperavam-nos um tio e um primo para levá-los para casa, no Tatuapé, a bordo de um *Lincoln* importado em tempos de bonança. Mais abraços, mais novidades, agora tudo mais rápido para não cansar ainda mais os viajantes. Tomaram a Rangel Pestana e continuaram pela Celso Garcia. Pela janela do *Lincoln*, sentado no colo do pai, o menino não tirou os olhos do espetáculo delirante das luzes da avenida e dos anúncios de *neon*.

Na casa dos tios portugueses, um sobrado sobre um bar na rua coronel Carlos Oliva, onde ficariam até encontrar um lugar para viver, a recepção calorosa e ruidosa entrou pela noite, embalada pelo vozeirão de Francisco Alves saindo de uma portentosa rádio-vitrola *Phillips*. Mas o cansaço venceu. Caindo de sono, o garoto foi para a cama arrumada na cozinha da casa transformada em quarto. Não sem antes perguntar ao pai: "aqui é o Brasil?" "Ora, se não é! É São Paulo. São Paulo do Brasil", respondeu o pai, brincando com o filho.

Não podia o menino suspeitar quanto de verdade havia na brincadeira do pai. Não podia imaginar que aquela era – ou estava em vias de ser – a cidade mais brasileira do Brasil. Dormiu o sono leve dos inocentes. Nem

os pernalongos, nem o cheiro forte do *filit* atrapalharam sua primeira noite paulistana.

Estação do Norte, 1940

– Rebatizada mais tarde como Estação Roosevelt, foi ao mesmo tempo terminal da Central do Brasil e ligação da Santos-Jundiaí. Foi principalmente o centro de chegada e de partida de imigrantes estrangeiros e migrantes nacionais.



Vida urbana, 1959 – Crianças brincam no parque D. Pedro II. Equivalente, na época, ao Ibirapuera de hoje, servia diretamente aos moradores do centro e dos bairros da zona leste e sudeste.

O velho povoado

A cidade, nos primeiros anos da década de 1950, tinha cruzado a marca dos dois milhões de habitantes. Era



a mais populosa do país e uma encruzilhada de gente chegava de toda parte. Mas tudo isso eram coisas recentes. Sinais de processos de transformação que engatinhavam e ganhavam aceleração.

Em mais de três séculos, pouco mudara no povoado plantado pelos jesuítas entre aldeias indígenas nos campos de Piratininga, na "boca do sertão". Da fundação, em 1554, até fins do século XIX, São Paulo manteve seu jeito de burgo pobre feito de taipa, vilarejo desimportante à beira do planalto paulista.

Faculdade de Direito, 1862/1863 – Na cidade ainda com a cara do velho povoado colonial, a Faculdade de Direito do largo de São Francisco - criada e instalada em 1827, no antigo convento dos franciscanos - começa a destacar-se como novo centro dinamizador da vida social e cultural.

São Paulo, 450

Em 1718, o novo governador da capitania de São Paulo e Minas Gerais, visconde de Assumar, teve que passar pela vila para apresentar suas credenciais à Câmara Municipal antes de se instalar em Minas. Na cerimônia, um de seus oficiais leu a carta de nomeação, pois o escrivão da Câmara "era gago ou não sabia ler", conforme registrado no relato da viagem. Em 1862, ano de um levantamento fotográfico especial de Militão, a cidade tinha só 25 mil habitantes, apesar de ser sede de bispado e contar com a Faculdade de Direito. No quesito população, o censo de 1872 apurou que São Paulo era apenas a décima entre as vinte capitais estaduais do país.

Os ventos de mudança começaram a soprar forte entre as décadas de 1870 e 1880. Quando a nova monocultura do café, entrando pelo vale do Paraíba e invadindo o interior a partir de Jundiaí, Campinas, Itu e Sorocaba, demonstrou que podia gerar fortunas, a paisagem da província alterou-se completamente.

O epicentro da mudança foi a capital, por estar bem posicionada junto às principais regiões de produção e situada no meio da rota de exportação. Pelos trens da *São Paulo Railway*, ou *Estrada de Ferro Santos-Jundiaí*, construída por Mauá e seus sócios ingleses e inaugurada em 1866, chegavam a Santos os sacos de café vendidos para a Europa e os Estados Unidos, em volumes crescentes ano a ano.



Pátio do Colégio, 1862/1863 – Na primeira grande reportagem fotográfica sobre São Paulo, feita por Militão de Azevedo entre 1862 e 1863, não podiam faltar imagens do coração da cidade, da colina encarapitada sobre os rios Tamanduateí e Anhangabaú, onde tudo começou em 1554 e para onde, alguns séculos depois, tudo ainda convergia.

Com as safras de café, cresceu a imigração estrangeira, a solução encontrada para substituir o braço escravo. Milhares e milhares de estrangeiros, europeus principalmente, começaram a desembarcar em Santos todos os anos e a subir para São Paulo pelos mesmos trens que desciam com o café. Seu destino, depois de alguns dias na capital, na Hospedaria dos Imigrantes, eram as grandes fazendas do interior. Logo, porém, muitos foram fixando-se na cidade, e São Paulo, literalmente, explodiu em população. De cerca de 60 mil habitantes em 1890, a cidade passou a 230 mil em 1910.



Várzea do Tamanduateí, 1862/1863 – Vista dos fundos do Pátio do Colégio, a partir da várzea do rio Tamanduateí, onde os animais de carga matam a sede e lavadeiras cuidam de seu trabalho na típica convivência das vilas coloniais.

São Paulo, 450



A cidade vista do paredão do Piques, 1862/1863 – A cidade vista do Piques, atual largo da Memória, subindo do Anhangabaú para o largo de São Francisco. Até o final do séc. XIX, São Paulo era uma cidade colonial, semelhante a Ouro Preto.

Foi o primeiro “salto” demográfico da história da cidade. Haveria outros.

Junto com esse extraordinário incremento populacional, a cidade ganhou nova estrutura urbana, estrutura física, arquitetônica e funcional. Novos bairros e avenidas, viadutos e pontes, residências elegantes em estilo neoclássico, edifícios comerciais, hotéis e mercados, fábricas,

teatros e escolas, serviços de energia elétrica e de transportes. Os bondes movidos a eletricidade tiraram de circulação os bondes puxados por burros. E os carros movidos a gasolina começaram a tomar conta das ruas e praças.

São Paulo, definitivamente, era outra. O sonolento e feioso povoado de casas de taipa estava dando lugar a uma cidade de cimento, moderna e trepidante.

A Paulicéia

Nas primeiras décadas do século XX, a riqueza do café injetada nas atividades industriais, comerciais e financeiras



na especulação imobiliária construíram uma nova cidade e, dentro dela, uma burguesia próspera e orgulhosa. Próspera o bastante para permitir-se morar em novas avenidas e bairros higiênicos, como a Paulista, Higienópolis e o Jardim América, residir em palacetes de estilo normando nos Campos Elíseos, estudar no *Des Oiseaux*, seguir a moda francesa e passar as férias na Europa. Orgulhosa o suficiente

Theatro Municipal, 1911 – No início do século XX, um novo e poderoso ícone marca presença na vida paulistana, o Theatro Municipal. Construído junto ao vale do Anhangabaú, para onde se desloca o centro da cidade, e inspirado na Ópera de Paris, o Theatro anuncia o “afrancesamento” crescente da Paulicéia.

São Paulo, 450



Vale do Anhangabaú, década de 1920 – Palacetes, hotéis, prédios públicos e edifícios comerciais de estilo francês compõem no vale reurbanizado o novo cartão postal da cidade.

para resgatar o “espírito bandeirante” e projetar-se como “locomotiva do Brasil” – na economia com a indústria e o café e nas artes com a vanguarda modernista.

A Semana de Arte Moderna promovida em fevereiro de 1922, no Teatro Municipal, pela fina flor da elite mundana, intelectual e artística paulistana e enriquecida com a participação de artistas de fora, do Rio de Janeiro e de Pernambuco, por exemplo, mais que uma afronta ao conservadorismo, representou o rompimento da cidade com seu passado colonial. Rompimento simbólico, é verdade, expresso em idéias estéticas novas e ousadas, mas,

por outro lado, firmemente assentado na força do capital e no progresso feito de cimento e aço.

Em 1928, esse progresso erguia-se, imponente, no edifício Martinelli, o primeiro da primeira geração de “arranha-céus” que redesenhou o centro da cidade em torno do novíssimo vale do Anhangabaú. E um pouco mais longe, com menos charme talvez, mas não com menos vigor, o mesmo progresso espalhava-se pelos bairros operários mais velhos, como o Brás e o Belém, e mais novos, como a Mooca e o Ipiranga, coalhados de fábricas e pontilhados de chaminés fumegantes.

Entre garoas e neblinas, entre nuvens de fumaça, bondes lotados e cheiro de gasolina, a São Paulo do século XX, a *Paulicéia Desvairada* de Mário de Andrade, avançava para o seu destino. Com seu primeiro milhão de habitantes, registrado no censo de 1940, a cidade ganhava o porte e o perfil de metrópole. Resfolegando nas curvas, a locomotiva punha-se em movimento.



Rua 15 de Novembro, 1905 – Rua de bancos, ateliês fotográficos, relojoarias, charutarias, tipografias e casas de moda feminina, entre tantos outros estabelecimentos. Uma tradição comercial que se enraizou e que a rua mantém até hoje.

São Paulo, 450

São Paulo nos censos demográficos	
Ano	População
1872	31.385
1890	64.934
1900	239.820
1920	579.033
1940	1.326.261
1950	2.198.096

Fonte: IBGE

