

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE SÃO PAULO
CÂMPUS SÃO PAULO PIRITUBA
CURSO PÓS-GRADUAÇÃO *LATO SENSU* EM
HUMANIDADES: EDUCAÇÃO, POLÍTICA E SOCIEDADE

Priscila Aline Borges Alves

Transformação do espaço urbano na cidade de São Paulo (1886-1945)

São Paulo

2022

Priscila Aline Borges Alves

Transformação do espaço urbano na cidade de São Paulo (1886-1945)

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo, Campus São Paulo Pirituba, como requisito para a obtenção do título de Especialista em Humanidades.

Orientador: Prof. Dr. Vagner Luis da Silva

São Paulo

2022

Ficha catalográfica preparada pela Coordenadoria de Biblioteca
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo
Câmpus São Paulo Pirituba

Alves, Priscila Aline Borges

A474t Transformação do espaço urbano na cidade de São Paulo (1886-
1945) / Priscila Aline Borges Alves. – São Paulo, 2022.
56 f.

Orientador: Prof. Dr. Vagner Luis da Silva
Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em
Humanidades, Educação, Política e Sociedade) - Instituto Federal de
Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo, Campus São Paulo
Pirituba.

1. Marginalidade social. 2. Espaço urbano – São Paulo (SP). 3.
Planjamento territorial urbano. I. Silva, Vagner Luis da. II. Título.

Elaborado por CRB-8/7494. Dados fornecidos pelo autor(a) via Sistema Pergamum.

Priscila Aline Borges Alves

Título:

Transformação do espaço urbano na cidade de São Paulo (1886-1945)

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de “Especialista” e aprovado em sua forma final pelo Curso Pós-graduação Lato Sensu em Humanidades: Educação, Política e Sociedade.

São Paulo, 20 de junho de 2022.

Prof. Dr. Vagner Luis da Silva
Coordenador do Curso

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Vagner Luis da Silva
Orientador

Instituição: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
Campus São Paulo Pirituba

Prof. Dr. José Rodrigues Mao Júnior
Avaliador

Instituição: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
Campus Cubatão

Prof. Me. Danilo Amorim de Souza
Avaliador

Instituição: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia
Campus São Paulo Pirituba

AGRADECIMENTOS

Ao meu querido esposo, Gerson, por todo amor, carinho e dedicação.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Vagner Luis da Silva, por sua generosidade, dedicação e paciência ao longo desse percurso. Pelas valiosas observações que me auxiliaram a desenvolver um trabalho do qual me orgulho, e pelo incentivo em buscar novos rumos acadêmicos.

Aos professores e colegas do curso de pós-graduação, pela amizade, compreensão e apoio, sobretudo durante difícil momento pandêmico pelo qual passamos.

RESUMO

Este trabalho estuda a transformação do espaço urbano da cidade de São Paulo na virada do século XIX para o século XX, mais precisamente entre os anos de 1886 e 1945. Busca evidenciar os meios de exclusão social encobertos por práticas e instrumentos de organização, saneamento e modernização do espaço urbano. A metodologia utilizada é a revisão bibliográfica e pesquisa documental. Em seu desenvolvimento, mostra um panorama dos fatores que incentivaram o crescimento paulistano e suas consequências sobre o espaço da cidade. Em seguida, analisa o pensamento urbanístico da época de inspiração higienista, buscando apreender o modelo de cidade desejado para São Paulo. Após isso, estuda três formas de atuação de grupos sociais com poderes de intervenção sobre a cidade: legislação urbanística, construção de vilas operárias e planos urbanos. Em suas considerações finais, observa que em cada uma das ações estudadas, ocorre a valorização das áreas centrais para satisfação das elites, enquanto as camadas populares são afastadas para as regiões periféricas e precárias em infraestrutura. Como isso, conclui que as ações estudadas foram cruciais para a conformação de uma estrutura urbana excludente e reprodutora de desigualdades socioeconômicas.

Palavras-chave: São Paulo. Transformação urbana. Exclusão social.

ABSTRACT

This work studies the transformation of the urban space of São Paulo city at the turn of the 19th century to the 20th century, more precisely between the years 1886 and 1945. It seeks to highlight the means of social exclusion covered by practices and instruments of organization, sanitation, and modernization of urban space. The methodology used is the bibliographic review and documental research. First, it is developed an overview of the factors that encouraged the growth of São Paulo and its consequences on the city's space. Then, the urban thinking of the hygienist-inspired period is analyzed, seeking to apprehend the desired city model for São Paulo. After that, it is studied three practices of social groups with powers of intervention in the city: urban legislation, construction of workers' villages and urban plans. In its final remarks, it is observed that in each of the studied actions, the central areas are valued for the satisfaction of the elites, while the popular strata are removed to peripheral and precarious regions in terms of infrastructure. As a result, it is concluded that the presented practices were crucial for the formation of an urban structure that excludes and reproduces socioeconomic inequalities.

Keywords: São Paulo. Urban transformation. Social exclusion.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1 TRANSFORMAÇÕES URBANAS.....	17
2 HIGIENISMO.....	22
3 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA.....	28
4 VILAS OPERÁRIAS.....	34
5 PLANOS URBANOS.....	41
CONCLUSÃO.....	47
REFERÊNCIAS.....	50

INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca refletir criticamente sobre as notáveis transformações ocorridas na cidade de São Paulo entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, no intuito de apreender os objetivos que nortearam o planejamento urbano. A escolha do tema baseia-se na observação da distância socioeconômica existente entre as diversas regiões da cidade e da tentativa de identificar e compreender práticas que, por meio do controle social, possam ter contribuído para processos de segregação. O recorte temporal parte de 1886, ano da republicação do primeiro Código de Posturas da cidade e segue até 1945, final da primeira gestão do prefeito Prestes Maia. Por meio de revisão bibliográfica e consulta a fontes históricas são analisadas três iniciativas que ressaltam aos olhos quando se debruça sobre a história urbana de São Paulo, ou seja, legislação urbanística, construção de vilas operárias e os primeiros planos de remodelação de áreas centrais.

Porém, antes de esquadrihar os tópicos destacados, o trabalho oferece um panorama da cidade no final do século XIX: no primeiro capítulo, sublinha as principais *Transformações Urbanas* do período, estimuladas pela economia cafeeira, expansão ferroviária, aumento populacional e incremento de atividades econômicas; e no segundo capítulo, discorre sobre o tema *Higienismo*, as questões de ordem sanitária que afetavam a cidade e a aplicação de teorias e práticas europeias no controle de doenças locais. Com esse embasamento, busca tornar evidentes os ideais de ordem, higiene e beleza que nortearam as práticas apresentadas na sequência.

O terceiro capítulo, *Legislação Urbanística*, faz uma varredura pelas primeiras leis e códigos de ordenamento da cidade com o intuito de entender os critérios utilizados para o estabelecimento de normas referentes ao uso e ocupação do solo, tendo em vista a crise sanitária e de moradia pela qual passava São Paulo. Segue analisando as principais regras de ordenamento urbano até a publicação do Código de Obras Arthur Sabóia, padrão municipal que mais tempo permaneceu em vigência.

O quarto capítulo, *Vilas Operárias*, traz uma investigação sobre a disseminação desse padrão construtivo, as vantagens e desvantagens aos grupos envolvidos — tanto construtores, como usuários —, as características e evolução do modelo, e ainda as principais consequências em relação ao acesso à moradia. O último capítulo, *Planos Urbanos*, destaca os principais projetos para a cidade no período abordado, os pontos em comum entre as propostas

apresentadas, a questão dos transportes e os fatores que influenciaram a opção pelo rodoviarismo, bem como sua repercussão na estrutura urbana das décadas seguintes.

Por fim, parece oportuno dizer que, mais que propiciar um resgate à história urbana da cidade de São Paulo, o trabalho contribui para o desenvolvimento de um olhar questionador em relação aos atuais instrumentos de ordenamento e controle, que precisam estar alinhados às reais demandas da sociedade, sobretudo da população de maior vulnerabilidade socioeconômica. À medida que a cidade cresce, surgem novas dinâmicas de ocupação, disputas e conflitos. Com atenção a essa complexidade, é possível analisar propostas atuais e futuras, perceber interesses ocultos, seus possíveis desdobramentos e lutar por políticas urbanas mais inclusivas.

1 TRANSFORMAÇÕES URBANAS

A cidade de São Paulo apresenta diferentes períodos de transformação urbana, tendo em comum o fato de que não foram acompanhados de um desenvolvimento social condizente. Em termos de periodização, Toledo (1983) considera três principais: a “cidade colonial”, em que ainda se observam características de vila com construções de taipa; a “metrópole do café”, com visível desenvolvimento urbano em virtude do capital proveniente da agroexportação; e a cidade atual. Já Reis Filho (1993), faz uma divisão um pouco mais detalhada, com quatro períodos: o primeiro (desde sua fundação até 1888), com uma São Paulo acanhada e de crescimento letárgico; o segundo (de 1889 até 1930), com reformas seguindo modelos europeus; o terceiro (de 1930 a 1960), influenciada pelo urbanismo modernista; e o quarto período, que se estende até os dias atuais. Com base nas divisões acima, o presente trabalho considera que as grandes transformações da cidade se iniciaram no final do século XIX (pouco antes da Primeira República) e estenderam-se pelas seis primeiras décadas do século XX. De uma maneira geral, será abordada a metrópole do café, conforme Toledo ou o segundo e terceiro períodos destacados por Reis Filho.

A partir da República, fatores combinados de ordem social, política e econômica contribuíram para o desenvolvimento paulistano. A cafeicultura, por exemplo, beneficiou-se da disponibilidade de capitais em virtude da substituição da mão de obra escrava pela assalariada, além de políticas econômicas de facilitação de crédito. Os bons rendimentos do café, por sua vez, possibilitaram o aumento do número de estabelecimentos na cidade, diversificação de atividades, instalação de serviços urbanos (água, iluminação, transportes etc.), possibilitando o aprimoramento industrial e estabelecimento de um mercado consumidor.

Porém, a grande propulsora de crescimento urbano (também relacionada ao café) foi a ferrovia. A cidade de São Paulo constituiu essencial via de escoamento agrícola por situar-se estrategicamente entre o planalto produtor e o Porto de Santos.¹ Com a expansão da malha ferroviária, a cidade ainda se comunicou com outras regiões de relevância nacional como o Triângulo Mineiro e o norte do Paraná². Com isso, ocorreu um inchaço populacional não só em virtude da chegada de trabalhadores — sobretudo para as indústrias —, mas também de proprietários rurais abastados que buscavam uma vida confortável na capital. A infraestrutura

¹ Ver Ricardi (2013).

² Ver Prado Jr. (1989).

existente não foi capaz de comportar adequadamente a população que se avolumava³ e logo surgiram problemas, tais como falta de saneamento, moradias, transporte, entre outros. Diante de novas demandas, houve a necessidade de organização do território. As políticas de transformação da cidade adotadas a partir do que se chama “a Segunda Fundação de São Paulo”⁴, demonstram a intenção de abandonar o atraso que remonta à sua primeira fundação. Observam-se principalmente dois caminhos: um conceitual, com base nas ideias europeias, que começavam a fazer sucesso em virtude do intercâmbio entre intelectuais da época; e outro, de visão mercadológica, voltado à acumulação por meio do espaço construído.

É importante ressaltar que as intervenções urbanas propostas para São Paulo — assim como em outras cidades brasileiras no período —, apesar de espelhadas em exemplos internacionais, ocorreram em um processo não de cópia, mas de transferências e adaptações à realidade local. Enquanto na Europa e nos Estados Unidos a questão urbana estava imbricada com a questão social, no Brasil, ocorreu um distanciamento, de forma que a questão urbana surgiu como um assunto técnico a ser resolvido e a questão social alinhou-se à questão nacional.

Pechman (2015) explica que, com o crescimento da industrialização na Europa e nos Estados Unidos, ocorreu a atração do proletariado para o centro das cidades enfrentando miséria, desemprego, precariedade de moradia, entre outros problemas. Esses grupos de indivíduos passaram a ser conhecidos pela alta burguesia como *classes perigosas* por conservar uma série de hábitos que comprometiam a ordem capitalista (mobilidade, intermitência no emprego etc.), além de criar o risco de convulsão social por meio de greves e conflitos. Em vista disso, as classes dirigentes perceberam que somente a melhoria das condições de vida da população poderia trazer o apaziguamento de tensões, pois acreditavam que o meio urbano influenciaria comportamentos. Com o mote “mude a cidade para mudar a vida” (PECHMAN, 2015, p.351) surgiram os primeiros projetos de reforma social, dando início ao urbanismo como disciplina na Europa.

No Brasil, isso demorou um pouco mais a ocorrer, de forma que “primeiro tivemos arquitetura e paisagismo, depois higienismo e, finalmente, teríamos urbanismo servidos à *la carte* e escolhidos no *menu* de ideias de exportação” (PECHMAN, 2015, p.350). Partindo da

³ Segundo dados do Histórico Demográfico do Município de São Paulo (2007), a população da cidade dobrou em menos de duas décadas: no ano de 1872, a população era de 31.385 habitantes e no ano de 1890, chegou a 64.934 habitantes, sendo que, segundo Moraes (apud JESUS, 2010, p.1) cerca de 11.000 eram negros. Já na virada do século, Rolnik (2003, p. 16) aponta que o número total de habitantes chegou a aproximadamente 250.000, dos quais mais de 150.000 eram estrangeiros.

⁴ A qualificação surgiu no início do século XX para referir-se à gestão de João Theodoro (1872-1875), devido às notáveis obras realizadas. Eurípedes Simões de Paula (1954) discorre sobre o período em seu artigo “A Segunda fundação de São Paulo. Da pequena cidade à grande metrópole” publicado originalmente na *Folha da Manhã* de 25/jan/1939.

questão social, por aqui também houve a percepção da existência de classes perigosas que, contudo, estavam mais relacionadas ao desejo de criação de uma identidade nacional que à preocupação com a insubordinação da classe trabalhadora — incipiente, comparada à europeia. Surgiram nesse momento concepções antiurbanas, com base no ruralismo, que ajudaram a criar uma imagem de cidade como local de desordem, com uma população indistinta e de hábitos promíscuos, obstáculos ao projeto nacional.

Assim, observa-se que a urbanização brasileira se deu em meio à dicotomia cidade versus campo: de um lado havia o ímpeto modernizador com valorização de atributos cosmopolitas dos países ricos; e de outro, havia a busca pela reestruturação do setor rural e fixação do homem no campo. Para que o processo de modernização desejado ocorresse, de fato, nos moldes europeus, era necessária certa dose de reformismo social, além do fortalecimento da indústria, que poderia levar o país a uma posição de maior privilégio no circuito econômico internacional. Ocorre que as cidades brasileiras do período eram objeto de lucro de atividades tipicamente mercantis, mais relacionadas ao setor agroexportador que industrial e, inverter essa lógica poderia levar à ruptura de estruturas de poder existentes, tanto internacional quanto nacionalmente. Da mesma maneira, o reformismo social necessário à adoção do urbanismo nos moldes europeus não era condizente com o comercialismo dos centros urbanos brasileiros. Ao invés de prever ações estruturais que articulassem a questão urbana à questão social, foram realizadas reformas mais superficiais, tratando a cidade como centros comerciais e decisórios — além de residência das elites —, e afastando todas as classes perigosas por meio da valorização do campo.

O primeiro momento das transformações da cidade de São Paulo reflete esse quadro: não se pensava em reformas urbanas integradas que solucionassem o problema de todos os habitantes, só de alguns. Foram propostos planos de melhoramentos e embelezamentos que tinham por objetivo resolver problemas estéticos, ambientais e de fluxos, no gosto das elites, conformando a cidade como civilizada e apartada de características coloniais atrasadas.

Nesse contexto, cabe destacar a importância da imprensa paulistana, sobretudo a acadêmica, na disseminação do pensamento conservador da época, evidenciando usos e costumes que não eram condizentes com a distinção almejada para a cidade. Formada por estudantes e professores da Academia de Direito do Largo São Francisco, a imprensa acadêmica foi, segundo Cruz (2013, p.39), um “centro articulador das elites paulistanas”, posto que reunia personalidades que compunham, ou iriam compor, a classe política.

O presidente da província João Theodoro (1872-1875), por exemplo, formado nessa instituição, participou entre 1862 e 1865 da redação dos jornais *O Constitucional* e *O Diário de São Paulo* enquanto atuava como delegado de polícia. Devido ao seu cargo público, entrou em contato com os problemas da cidade e, na prática jornalística, amadureceu ideias de intervenção que levariam sua gestão a ser conhecida como “surto urbanístico” e “segunda fundação”, conforme já mencionado. Apesar de seu interesse no progresso da cidade, João Theodoro era ideologicamente alinhado ao pensamento conservador, de maneira que acreditava na existência de “graus de perfectibilidade” entre as pessoas, pressupondo uma hierarquia, cuja justiça social seria atingida por meio da intervenção estatal e não da concorrência entre os iguais — pensamento liberal — ou da luta de classes — pensamento socialista (BARDEN; COSTA, 2019, p.84). As reformas propostas para a cidade no período, portanto, tinham uma função estetizante e acentuavam a ideia de uma “capital do café: imponente para seus governantes, vitrine exemplar para imigrantes e visitantes estrangeiros — expressão do avanço material, moral e cultural trazido pela atividade agroexportadora” (CAMPOS, 2002, p. 76). Nesse ínterim, alguns usos foram considerados indesejados e, assim, delinear-se as primeiras leis de ordenamento da cidade, como o Código de Posturas.

Concomitantemente, os surtos epidêmicos tornaram-se uma preocupação para o poder público e, com base no higienismo europeu formou-se um corpo técnico composto por médicos e engenheiros sanitaristas encarregados de criar normas, além da Polícia Sanitária para fiscalizá-las. Cabe ressaltar que a habitação da população pobre era considerada o principal obstáculo à higiene da cidade e, por essa razão intensamente fiscalizada. Enquanto a população de alta renda — que tinha condições de atender à legislação — mudava-se para bairros residenciais afastados das pestilências urbanas, a população pobre viu cortiços serem demolidos e quem não podia pagar por uma residência adequada no centro, mudava-se para as áreas periféricas da cidade onde não havia fiscalização e tampouco infraestrutura. É também dessa época a construção de vilas operárias, em mais uma ação de vigilância à saúde — e controle do espaço urbano. Embora executadas pela iniciativa privada, geralmente recebiam algum subsídio do poder público.

Mais adiante, a cidade passou por diversas remodelações propiciadas pelo aumento das rendas municipais — sobretudo devido ao imposto de exportação do café — como os Parques Anhangabaú e Dom Pedro II, a complementação de praças na Avenida São João, além do alargamento de diversas ruas e avenidas. Todavia, apesar da boa fase da arrecadação municipal, as obras começaram a dar sinais de esgotamento: com a valorização das áreas

centrais da cidade, o custo das intervenções mostrava-se impraticável, além do fato de que a municipalidade não dava conta de atender aos novos desafios impostos pela expansão urbana.

Em meados dos anos 1920, São Paulo já era vista como “cabide de problemas urbanos”. Entretanto, na ótica dos setores dominantes, questões como a carência de infraestrutura nos arruamentos mais distantes e a dramática situação das classes populares empalideceram em face da questão viária: o crescente congestionamento do “triângulo⁵” e a escassez de ligações arteriais entre o centro e os bairros. (CAMPOS, 2002, p. 258)

A partir daí, os dirigentes da cidade ocuparam-se de projetos para integrar o tráfego da área urbanizada e resolver problemas de congestionamentos. Foram elaborados diversos projetos até que se chegasse ao Plano de Avenidas (1930) elaborado por Ulhôa Cintra e Prestes Maia. A ideia era realizar um plano geral para a cidade prevendo sua futura expansão, e tinha como requisitos indispensáveis “isenção científica e habilidade artística”. Embora os autores fossem engenheiros experientes em projetos desse porte, é questionável a neutralidade de suas propostas. Ao definir um enfoque viário, o plano resgata os ideais de crescimento e expansão da metrópole e dá pouca importância a questões sociais. A habitação popular, por exemplo, é vista como mais bem executada pela iniciativa privada, cabendo ao poder público apenas “investigar, facilitar, auxiliar e mesmo exemplificar”, sem ter “condições de resolver completamente a questão dos miseráveis” (MAIA, 1930, p.306).

De uma maneira geral, observa-se que as transformações urbanas tiveram entre seus agentes o poder público e a iniciativa privada, sendo que, da relação entre ambos é que surge o problema do higienismo. Em seu ímpeto transformador, a intervenção estatal sobre o urbano esbarra no direito sobre a propriedade privada e necessita buscar caminhos para superar a questão, seja na criação de leis que permitam o acesso e controle de áreas particulares, seja por meio de parcerias com a iniciativa privada para executar ações que beneficiem seus interesses, disfarçados de bem-estar social. A cidade moderna foi fruto de um forte processo de planejamento — seja ele político, estratégico ou territorial — e, independentemente de ter sido engendrado pelo poder público ou por particulares, sempre esteve a serviço do capital (BARDEN; COSTA, 2019, p.88-89). Assim, mesmo no seu viés conceitual de influência europeia, as intervenções sobre a cidade de São Paulo sempre favoreceram a burguesia, resultando em uma conformação excludente e segregacionista.

⁵ Região central formada entre as Ruas Libero Badaró, Benjamin Constant e Boa Vista.

2 HIGIENISMO

Apesar da intensa transformação pela qual passou a cidade de São Paulo na virada do século XIX para o século XX — com notável modernização e sofisticação, para deleite dos barões do café —, ocorreu também no período um acúmulo de problemas urbanos, experienciados sobretudo pela população menos favorecida. Um dos motores dessa conturbada situação foi o acelerado crescimento demográfico, provocado tanto por migrações externas quanto internas.

A política imigratória instituída a partir do século XIX, pautada pelo desejo dos agricultores em baratear os custos de mão de obra, não mediu esforços para atrair europeus: foi criada uma infraestrutura para recrutamento de trabalhadores, pagamento de passagens, construção de hospedarias, encaminhamento às fazendas e promessa de obtenção de terras em poucos anos de trabalho. Os subsídios surtiram efeito e, segundo dados do *Relatório da Secretaria da Agricultura de São Paulo* (1895), o número de estrangeiros que chegaram ao estado em 1886 (maior número desde 1827) foi 9536. Em pouco menos de uma década, esse número passou para 114.769.

O incremento populacional das cidades somado à expansão ferroviária não se deu sem consequências à saúde. As novas correntes migratórias e as formas de ocupação do espaço urbano e rural, criaram condições favoráveis à disseminação de doenças de transmissão hídrica, respiratória ou por vetores em diversas regiões do país. Dentre as principais enfermidades do período, destacam-se: febre amarela, malária, leishmaniose, doença de Chagas, peste, febre tifoide, a varíola, a tuberculose, escarlatina, meningite e a gripe espanhola (BARATA, 2000).

Os surtos epidêmicos⁶ estavam relacionados às condições sanitárias dos locais onde se iniciavam e, geralmente, acompanhavam o fluxo migratório ditado pela expansão cafeeira. Assim, poderiam se iniciar nas cidades portuárias, que recebiam grande quantidade de imigrantes, seguir para a capital e chegar às fazendas de café no interior. Muitas vezes, também ocorria o inverso, com o surto iniciando-se no interior e chegando à capital, num fluxo de fuga das enfermidades. De qualquer maneira, o final do século XIX foi marcado pelas epidemias — sobretudo nos centros urbanos com intenso fluxo de pessoas e inadequadas condições sanitárias.

⁶ Considera-se surto epidêmico o aumento inesperado de número de casos de uma doença em uma região específica. Epidemia, por sua vez, é a ocorrência de diversos surtos de uma doença em regiões distintas. Já a endemia, não está relacionada a um fator quantitativo, pois refere-se a um agravo esperado de uma doença em uma localidade, geralmente de forma sazonal (BIBLIOTECA VIRTUAL EM SAÚDE, 2021).

A febre amarela, por exemplo, atingiu a cidade de Santos em 1892, e teve tamanho impacto que sua mortalidade chegou a 6% da população (BARATA, 2000, p.335). Na capital, a doença fez vítimas na Hospedaria dos Imigrantes, onde famílias estrangeiras se apertavam à espera de trabalho nas fazendas de café⁷. Já no interior, as condições do colonato também não eram satisfatórias: havia insalubridade de moradia, dificuldade de acesso a atendimento médico e alto custo de medicamentos, condições denunciadas tanto pela imprensa anarquista, como pelo consulado italiano (MATOS, 2000).

Na capital, a situação também não era das melhores, com aglomeração de pessoas e alojamentos considerados degradantes. Se o período de desenvolvimento econômico resultou em modernização da cidade, com construção de edifícios imponentes, ornamentação de parques e abertura de avenidas — como a remodelação do Jardim da Luz incluindo o prédio do Liceu de Artes e Ofícios (atual Pinacoteca), inauguração da Avenida Paulista, do Viaduto do Chá, entre outros — foi apenas para o deleite da burguesia. As camadas populares, imigrantes ou não, viviam em condições inferiores, frequentemente em moradias de aluguel, como estalagens, cortiços e cômodos aos fundos de comércios. A necessidade de redução de custos fazia com que as famílias se sujeitassem a ambientes apertados, pouco ventilados e carentes de água e esgoto. Para indivíduos desacompanhados e com poucos pertences, havia a opção de pernoite em hotéis-cortiço, com quartos reservados ou comuns — e superlotados. Outro tipo de habitação de grande preocupação das autoridades em termos sanitários era a *casinha*, diferente dos cortiços apenas por ser voltada para a rua, porém com as mesmas insuficiências de espaço e higiene (BONDUKI, 2002).

A maior quantidade de informações sobre as habitações populares do final do século XIX encontra-se em relatos das autoridades sanitárias do final do século XIX ou em publicações da imprensa operária já no início do século XX, demonstrando que a situação precária se manteve ao longo das décadas. O *Relatório de Inspeção da Comissão de exame e inspecção das habitações operárias e cortiços no districto de Santa Ephigenia* (1893), contém uma amostra desses dados, como localização do imóvel, nome do proprietário ou inquilino, etnia dos moradores e condição geral da habitação. Na ficha referente ao *Cortiço da Rua Santa Ephigenia n° 160*, por exemplo, verifica-se uma área construída de 178,56 m², distribuída em 8 casinhas e uma população de 37 pessoas. Em *observações*, é possível encontrar diversas vezes os dizeres

⁷ Para ilustrar as difíceis condições de acolhimento da Hospedaria dos Imigrantes: o edifício inaugurado em 1886, foi projetado para receber confortavelmente três mil indivíduos, mas chegava a receber o triplo de sua capacidade em períodos de lotação (GONÇALVES, 2014).

“carece asseio” e “cozinha imprestável”. O relatório também orienta o reboco e caiação de paredes, assim como execução de abertura para ventilação nos forros. Já no jornal *O Combate: Independência, Verdade e Justiça* (1917) podem ser encontradas críticas às condições de habitação do operariado:

De iniciativa oficial⁸, nada se fez em São Paulo até hoje para melhorar a situação do operário. Os cortiços por aqui abundam, verdadeiras pocilgas para homens, sem ar bastante, sem os benefícios da luz, servindo de sala, quarto e cozinha e abrigando, em alguns metros quadrados, dia e noite, famílias inteiras. E nem sequer há relação entre o preço de tais pocilgas e a sua absoluta falta de higiene. (O COMBATE, 1917, p.1)

Apesar dos frequentes episódios de infecção em massa, a prioridade do modelo sanitário estadual nas primeiras décadas da República não era a assistência individual à saúde. As campanhas sanitárias tinham por objetivo maior o combate à doença e não a cura dos doentes. Nesse sentido, os hospitais eram construídos para isolar os pacientes, diminuindo a possibilidade de contágio. Eram implantados longe dos centros urbanos e aspectos como o conforto e tratamento dos doentes vinham em segundo plano. Em relação ao avanço de epidemias no interior, a tática utilizada era a de desinfectórios junto às estações, postos de quarentena e, em casos graves, interrupção da comunicação ferroviária entre dois trechos (TELAROLLI JÚNIOR, 1996).

A preocupação com a desestabilização política e administrativa que o descontrole epidêmico poderia acarretar, direcionou as estratégias nas cidades para a intervenção em espaços públicos, seguindo os padrões de medicina social adotados por países europeus. Para tanto, constituiu-se um corpo técnico formado por profissionais da saúde e engenheiros incumbidos de elucidar os mecanismos de disseminação e controle de doenças. As ações propostas baseavam-se no mais avançado conhecimento que se tinha sobre o assunto: a teoria *miasmática* e a *bacteriológica*.

Na teoria miasmática, acreditava-se na existência de emanações pútridas invisíveis que contaminariam o ar, atacando o corpo humano. Apesar das dificuldades em se explicar o que seriam os miasmas, o conceito foi bastante propagado na Europa, podendo ser observado no trabalho dos ingleses Edwin Chadwick (1800 – 1890), reformador social responsável pelo relatório sanitário que precedeu o *Public Health Act*⁹ de 1848 e William Farr (1807-1883), epidemiologista responsável pela coleta de estatísticas médicas que resultaram na *Lei de Farr*¹⁰.

⁸ Todas as citações de fontes históricas foram reproduzidas em grafia atualizada.

⁹ Lei de saúde pública inglesa pautada no saneamento básico e oferta de médicos para diminuição dos casos de doença entre os pobres.

¹⁰ A primeira tentativa de descrever o comportamento de epidemias de maneira matemática (PORTA, 2008).

Outro intelectual adepto da teoria miasmática foi Friedrich Engels que em *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (1845), tanto cita artigos médicos sobre o assunto, como ele próprio faz uso do termo miasmas para referir-se à atmosfera asfíxiante que em que viviam os trabalhadores ingleses.

No Brasil, eram muito populares os manuais de medicina como uma forma de mediação entre o saber acadêmico e o popular, principalmente nas regiões onde não havia médicos disponíveis (FIGUEIREDO, 2005). O *Dicionário de Medicina Popular* (1890), do médico polonês Napoleão Chernoviz, é um exemplo de publicação que repercutiu entre os profissionais da saúde e entusiastas da área, ajudando a disseminar concepções da época — mesmo que não comprovadas, cientificamente. Na publicação, pode-se encontrar uma tentativa de definição do termo miasmas:

Nada há mais obscuro que a natureza íntima dos miasmas: conhecemos muitas causas que os originam; podemos apreciar grande número de seus efeitos perniciosos, e apenas sabemos o que eles são. Submetendo-os à investigação de nossos sentidos, só o olfato nos pode advertir de sua presença: não nos é dado tocá-los nem os ver. A química mais engenhosa perde-se na sutileza das doses e combinações miasmáticas; de ordinário, nada descobre no ar insalubre ou mortífero que deles esteja infectado, e quando consegue reconhecer nele uma proporção insólita, ou a presença accidental de algum princípio gasoso, não nos revela senão uma diminutíssima parte do problema. [...] Os miasmas fazem parte desse sistema geral de emanações, que tem tão grande parte na natureza. Cada ente os recebe e os transmite reciprocamente. Nesta troca contínua de elementos, operam-se as misturas, as separações, as combinações mais variadas. Em certos casos nascem miasmas, espécies de venenos voláteis, invisíveis, impalpáveis, cujas fontes são felizmente conhecidas, e que podemos evitar ou destruir. (CHERNOVIZ, 1890, p. 421)

Chernoviz segue dizendo que as condições favoráveis para o surgimento dos miasmas, eram bem determinadas — mesmo que não se conseguisse explicar exatamente sua natureza. Eram elas: os espaços naturais como pântanos e leitos de rios, que representariam risco à saúde em virtude da decomposição de materiais vegetais e animais, sobretudo em países de clima quente; e alguns espaços construídos como cemitérios, hospitais, matadouros, prisões e indústrias. É interessante notar que a relação entre clima e miasmas defendida pelo médico, de certa forma, ajudava a difundir preconceitos acerca de estrangeiros vindos de países não dominantes, tendo em vista que os miasmas seriam adquiridos no ambiente e transmitidos entre as pessoas. Assim, na comparação “os pântanos imensos do norte da Europa, têm pouca influência sobre a saúde, e parece que nenhuma sobre a duração da vida; entretanto que a África ocidental é o país mais insalubre do mundo”, ou ainda em “devem ser assemelhados aos pântanos salgados os porões dos navios” (CHERNOVIZ, 1890, p.422), é possível denotar que,

segundo ele, certos grupos de pessoas teriam efeito nocivo sobre os demais. Além do ambiente, também eram considerados perigosos os comportamentos das pessoas, notadamente os excessos físicos e morais, que diminuiriam o poder de reação contra os miasmas.

A partir da segunda metade do século XIX, começaram a ser desenvolvidos os princípios da teoria bacteriológica, com base nos estudos de Pasteur (1822-1895) e, posteriormente, de Robert Koch (1843-1910). A teoria demorou a ser aceita, apesar das pesquisas serem pautadas por experiências científicas e dados concretos. Quanto ao que se sabia sobre o tema, o verbete seguinte do Dicionário de Medicina Popular, embora intitulado “micróbios”, também menciona “bactérias” e faz referência às pesquisas de Pasteur, com definições mais precisas que o verbete sobre miasmas, e indica ao final que o tema ainda estava sendo estudado:

Tendo demonstrado que todos os seres vivos não podem se reproduzir por geração espontânea, que qualquer fermentação e qualquer putrefação são causadas por um ser infinitamente pequeno que constitui um fermento. Pasteur chamou a atenção sobre os seres microscópicos que se encontram no organismo, tanto quando o indivíduo está no gozo de saúde, como quando está doente. Os micróbios e as bactérias são, pois, seres extremamente pequenos que tomam diversas formas: células redondas únicas ou múltiplas e aglomeradas, bastõezinhos, filamentos alongados, direitos ou espiciformes etc. [...] Ha duas espécies de bactérias; uma inofensiva que existe em estado normal no organismo, encontra-se no sangue, na saliva, nos líquidos do intestino etc.; a outra espécie compreende as bactérias patógenas, isto é, aquelas que são a causa de certas moléstias. [...] O estudo de todos esses seres inferiores assaz incompleto ainda, há de dar a pouco a pouco dos mais importantes resultados no ponto de vista da higiene e da terapêutica. (CHERNOVIZ, 1890, p. 427)

Segundo Mastromauro (2010, 2011), apesar do avanço dos estudos no campo da bacteriologia para a descoberta da causa de doenças, a teoria miasmática ainda dominava o terreno científico no final do século XIX. O debate entre os profissionais incumbidos da questão sanitária era, portanto, baseado na coexistência das duas teorias, assim permanecendo até que a teoria miasmática fosse suplantada pela bacteriológica. De qualquer maneira, pode-se observar que tanto em uma como em outra, havia a percepção de algo invisível, que se desenvolvia em ambientes deteriorados, e que precisava ser combatido em benefício da saúde. Para tanto, eram indicados: limpeza e desodorização dos espaços públicos e privados, afastamento de usos perigosos e mudança comportamental.

Todas essas medidas podem ser relacionadas às bases da *medicina urbana francesa* do final do século XVIII, conforme apontado por Michel Foucault (1979), cujos objetivos eram: a análise dos locais de acúmulo e dos possíveis focos de doenças; o controle da circulação de líquidos e gases; e a organização do espaço urbano com hierarquização de usos. A medicina urbana intermediou a relação entre homem e meio, da qual surgiu a noção de *salubridade*:

Salubridade não é a mesma coisa que saúde, e sim o estado das coisas, do meio e seus elementos constitutivos, que permitem a melhor saúde possível. Salubridade é a base material e social capaz de assegurar a melhor saúde possível dos indivíduos. E é correlativamente a ela que aparece a noção de higiene pública, técnica de controle e de modificação dos elementos materiais do meio que são suscetíveis de favorecer ou, ao contrário, prejudicar a saúde. Salubridade e insalubridade são o estado das coisas e do meio enquanto afetam a saúde; a higiene pública — no séc. XIX, a noção essencial da medicina social francesa — é o controle político-científico deste meio. (FOUCAULT, 1979, p.86)

No entanto, Foucault acrescenta que no modelo francês a propriedade privada permaneceu intocada, impedindo que as ações de controle se dessem de forma mais severa. Isso porque, apesar da existência do *medo urbano* relacionado à população pobre, ainda era necessário mantê-la perto para instrumentação da vida na cidade. A problematização do pobre, somente ocorreu no estágio seguinte do nascimento da medicina social apontado pelo autor, ou seja, a *medicina da força de trabalho inglesa*. O objetivo desse modelo era essencialmente “um controle da saúde e do corpo das classes sociais mais pobres para torná-las mais aptas ao trabalho e menos perigosas às classes mais ricas” (FOUCAULT, 1979, p.90).

Comparando com São Paulo, o medo urbano materializava-se em surtos epidêmicos e na figura de uma classe operária que, aos poucos, começava a se organizar. Por outro lado, a simples exclusão dessa classe não era interessante à burguesia, devido à necessidade de manutenção de mão de obra para o trabalho e um número desejável de consumidores para movimentar a economia. Dessas situações opostas, delineou-se uma alternativa à semelhança dos modelos francês e inglês: o controle do espaço. O maior entrave, entretanto, era a propriedade privada. Como intervir sobre um espaço de direito constitucionalmente assegurado? A resposta estava na própria lei. Era preciso criar dispositivos para formatação da ocupação do solo urbano e dos hábitos da população. Por meio da lei o poder público poderia fiscalizar todos os espaços da cidade, e considerar ilegais os que não estivessem de acordo com o seu projeto político e social.

3 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

O impulso modernizador, somado à preocupação dos higienistas com as doenças que acometiam a população paulistana, imprimiu nos dirigentes da cidade a ideia de controle do espaço urbano e do comportamento das pessoas. As intervenções desejadas, entretanto, esbarravam no direito sobre a propriedade privada e a alternativa para a questão, por sua vez, estava na criação de novas leis e normas urbanísticas.

O primeiro Código de Posturas da capital foi publicado ainda no período imperial: a *Resolução nº 93, de 14 de março de 1873*, composta de 205 artigos, escritos de forma confusa e simplória, que se atinham não somente à organização do espaço construído, mas também à disciplina do modo de vida da população. Nos primeiros títulos podem ser encontradas regras para alinhamento e altura de construções, padrões de portas e janelas, abertura de ruas, trânsito de animais e veículos, licenciamento de atividades, entre outros. O *Título V, Polícia Sanitária*, tem como subtema *Salubridade e Higiene Pública* e dispõe sobre a obrigatoriedade de vacina, inclusive para menores de idade e pessoas escravizadas; regras para a utilização de chafarizes, despejo de águas servidas, criação e abate de animais; e orientações gerais de asseio para estabelecimentos de venda de comidas, bebidas e medicamentos. O título seguinte, *Polícia Correccional*, dispõe sobre “ofensas à moralidade pública”, como jogos e atitudes consideradas indecentes, estipulando multa ou prisão para os infratores. O código foi considerado muito rígido pelos habitantes, até então desacostumados a respeitar posturas e à vigilância de suas ações. Frente à tamanha desaprovação, foi nomeada uma comissão para substituí-lo — dado que a Presidência Provincial não tinha poder de revogar posturas, apenas de aprová-las (CAMPOS, 2008).

Assim, em 31 de maio de 1875, foi publicada a *Resolução nº 62*, dessa vez com 279 artigos mais bem organizados que na resolução anterior e, apesar das críticas, não houve abrandamento de exigências. Verificam-se determinações para usos como fábricas, matadouros, mercados, farmácias, cemitérios e hospitais, porém ainda sem restrições quanto à sua localização. Sobre as atividades de lazer, eram permitidos, desde que licenciados, os bailes, espetáculos e as casas de bilhar e jogos lícitos — sem explicar o que seriam esses jogos. Outros, como os jogos de apostas e entrudo¹¹ eram considerados hábitos grosseiros e imorais, portanto,

¹¹ Jogo praticado nos dias que antecediam a quaresma em que as pessoas saíam às ruas com os rostos pintados e atacavam-se umas às outras com farinhas e líquidos (nem sempre de cheiro agradável). O entrudo foi baseado em festejos portugueses — uma espécie de antecessor do carnaval brasileiro — e aos poucos deixou de ser praticado por ser considerado imoral. De acordo com Flores (1996), o jogo era condenado por permitir liberdades entre os

proibidos. Em relação à disciplina do tempo do trabalho, eram considerados foras da lei as pessoas sem ocupação, os curandeiros, os tiradores de esmola e os mascates sem licença para a atividade.

Passada uma década, o código em vigor não mais correspondia à realidade da cidade, que crescia de forma acelerada. Em 1886, o documento foi republicado¹² com 318 artigos, além de um anexo referente ao padrão municipal de construção. É importante ressaltar que não se trata de um novo código, mas da reorganização do código anterior, o que possibilitou a abreviação de etapas de aprovação, como a submissão à presidência da Província e à Assembleia Provincial, fazendo com que entrasse em vigor de forma mais rápida. Alguns pontos interessantes sobre a nova redação: a largura obrigatória das novas ruas passou de 13,22 metros para 16 metros, o que demonstra uma preocupação com o escoamento de pessoas e de produção, evitando que se construíssem cidadelas difíceis de fiscalizar e controlar; foi instituído o gabarito de altura e número de pavimentos (máximo três); foram estabelecidas dimensões para portas e janelas, mas ainda não havia uma discussão sobre ventilação e insolação mínimas por ambiente; proibiram-se certos usos incômodos na cidade, principalmente fábricas, que pode ser entendido como um princípio de zoneamento. Entretanto, o artigo que torna a publicação de 1886 mais relevante que as anteriores é o vigésimo, que trata dos cortiços da cidade. Pela primeira vez esse tipo de construção foi regulamentado, com sua construção permitida na cidade, desde que fora do perímetro do comércio e atendendo aos requisitos de salubridade exigidos. O padrão municipal indicava as dimensões mínimas de terreno para que se pudesse construir, como deveria ser feito o nivelamento do solo, a altura máxima da construção, os recuos necessários entre unidades de habitação e as dimensões mínimas de aberturas, entre outros elementos construtivos.

Cabe frisar ainda que, embora o termo *cortiço* fosse bastante utilizado para designar construções de baixa qualidade da classe trabalhadora, até então não havia uma clara definição sobre o que poderia ou não ser considerado um. Enquanto esse modelo era proibido, a dificuldade do poder público em justificar sua retirada residia em provar que determinada construção era, de fato, um cortiço. Sidney Chalhoub (1996) aponta que os proprietários dos imóveis, cientes da proibição, utilizavam de artimanhas para garantir a legalidade da obra, ou seja, as licenças para construção eram sempre para casinhas, quartos ou outros nomes

praticantes, principalmente no que se refere à sensualidade feminina e à violação de códigos raciais posto que pessoas negras não poderiam fazer brincadeiras com pessoas brancas.

¹² Resolução nº 134, de 7 de junho de 1886.

equivalentes, nunca cortiços. No caso de uma fiscalização, na qual os documentos estivessem regulares e não houvesse meios de classificar a construção como cortiço, a alternativa das autoridades para conseguir a ordem de demolição era: acusar insegurança da edificação, definindo-a como ruínosa. Com o código de 1886, tornou-se mais fácil essa classificação — e, portanto, fiscalização — dado que as normas também se estendiam a “casas de operários” e “cubículos”. As construções em desacordo, ruínosas ou não, precisariam ser destruídas, além de acarretar multa ao proprietário infrator.

Em 1893, com a epidemia de febre amarela avançando sobre a cidade e atendendo a protestos da imprensa e de particulares, o poder público designou uma comissão para investigar as condições higiênicas da área mais afetada pela doença. As vistorias foram realizadas entre julho e agosto de 1893 e resultaram no *Relatório da Comissão de exame e inspeção das habitações operárias e cortiços no distrito de Santa Ephigênia*, já mencionado. O documento foi apresentado ao Prefeito Cesário Ramalho da Silva e trazia em seus 8 capítulos e 65 fichas de inspeção: a descrição da zona afetada pela epidemia, os tipos de habitação encontradas, sua distribuição na região inspecionada e ainda medidas a serem adotadas tanto em relação aos cortiços inadequados, quanto em relação a novas edificações que se pretendesse construir. Assim, o relatório indicava que os cortiços em péssimas condições, fossem interditados, demolidos e o terreno correspondente, desapropriado para a construção de vilas operárias. Para tanto, foram sugeridos três padrões construtivos, apresentados em um apêndice com as plantas e fachadas. A primeira tipologia refere-se a casinhas para cortiços, com aparente divisão de unidade habitacional; a segunda tipologia refere-se a casas térreas e sobrados, com grande número de dormitórios, o que denota uma habitação coletiva; já a terceira tipologia, refere-se a casinhas térreas unifamiliares acompanhadas de uma proposta de implantação. Apesar de o relatório constantemente mencionar a reconstrução e adequação de cortiços existentes, observa-se uma inclinação ao afastamento da habitação operária do centro da cidade:

As vilas operárias serão construídas de preferência nos subúrbios em terrenos escolhidos e saneados, oferecendo ao operário, fácil acesso para a cidade ou para o lugar onde ele diariamente se ocupa. [...] Uma cidade como esta, rodeada de campos vastíssimos, com terrenos largos adequados a todas as construções, não deve possuir em seu seio esses antros denominados cortiços onde fenece a saúde mais robusta e onde o operário incauto, a busca de uma economia ilusória e fatal encontra quase sempre os germens da morte que o dizima. (RELATÓRIO DA COMISSÃO, 1893, n.p.)

Ao final, o relatório lista algumas providências que poderiam ser adotadas pelo poder público, tais como: criação de linhas de trens aos subúrbios, em um raio aproximado de 15

quilômetros; subsídios a empresas dispostas a construir vilas operárias; desapropriação de cortiços existentes para reedificação sob outro tipo e concessão de favores a quem os arrematasse em leilão. Ações que, além de afastar a população indesejada para a periferia, ainda disponibilizava os lotes antes ocupados por cortiços para a construção de prédios mais valorizados.

O ato subsequente ao Relatório da Comissão foi a elaboração do *Código Sanitário — Decreto n° 233, de 2 de março de 1894* —, amparado pelo Serviço Sanitário do Estado de São Paulo, criado em 18 de julho de 1892. O código é composto de 22 capítulos e 520 artigos que dispõem sobre regras para abertura de ruas, avenidas, parques e jardins; construção de habitações, comércios, indústrias, serviços e instituições, estabelecendo prioridade de usos no centro urbano. Destacam-se, sobretudo, alguns pontos que fortalecem a ideia de cidade desejada para as elites, com a superação da problemática dos cortiços: o artigo 104, por exemplo, determina que todas as habitações coletivas deveriam ser construídas fora do perímetro urbano, algo já sugerido pelo Relatório da Comissão de 1893; o capítulo 138, proíbe a construção de cortiços e determina que as municipalidades providenciassem a extinção dos existentes e, mais adiante, no capítulo 141, parte integrante do título *Habitações das classes pobres*, está explícito que as vilas operárias deveriam ser fixadas fora da aglomeração urbana.

Além das habitações coletivas e unifamiliares, o código dedicou-se ao ambiente de trabalho, tendo em vista que não bastava tratar apenas da higiene doméstica, uma vez que os operários passavam boa parte de seu tempo em fábricas e oficinas. Foram estabelecidas normas referentes aos espaços de produção e instalações sanitárias, além de regras gerais do trabalho, baseadas nas primeiras leis trabalhistas do país, como o *Decreto n° 1.313, de 17 de janeiro de 1891*, que regularizou o trabalho de menores na então capital federal, o Rio de Janeiro. O decreto paulista, por sua vez, estabeleceu: jornada máxima de 12 horas diárias e exigência de vacinação para todos os trabalhadores; proibição de admissão de crianças menores de 12 anos em atividades comuns — até o momento, era legalizado o trabalho de crianças de 10 a 12 anos em tarefas acessíveis a essa faixa etária — e proibição de jornada noturna para meninos até 15 anos e mulheres até 21 anos de idade.

Cabe frisar que a existência de leis de proteção aos trabalhadores não garantia boas condições de trabalho, uma vez que existiam outras, de proteção ao empregador. O *Código Penal de 1890*¹³, por exemplo, considerava as greves “crimes contra a liberdade de trabalho” e

¹³ Decreto 847, de 17 de outubro de 1890.

a *Constituição de 1891*, embora permitisse a livre associação e reunião de indivíduos — sem armas — determinava a intervenção policial para garantia da ordem pública. Ou seja, mesmo insatisfeitos, os operários eram obrigados a aceitar circunstâncias desfavoráveis à sua saúde física e mental.

Nos anos seguintes, foram acrescentadas novas publicações ao repertório legislativo da cidade, como a *Lei Municipal nº 111, de 21 de setembro de 1894*, que instituía um recuo de 10 metros para construção de edificações na Avenida Paulista; a *Lei Municipal nº 355, de 3 de junho de 1898*, que também instituía recuos, mas dessa vez para outras avenidas nobres (Higienópolis e Itatiaia¹⁴); a *Lei Municipal nº 498, de 14 de dezembro de 1900*, com padrões construtivos para casas operárias; a *Lei Municipal nº 1.585, de 3 de setembro de 1912*, que dispunha sobre alinhamentos para construções e a *Lei nº 1.874, de 12 de maio de 1915*, que dividiu a cidade em quatro perímetros ou zonas — central, urbano, suburbano e rural. Em 1917 ocorreu a reformulação do Código Sanitário Estadual¹⁵, com a exigência de que os municípios revissem sua legislação edilícia. A prefeitura de São Paulo incorporou alguns aspectos do Código Sanitário no *Ato Municipal nº 1.235, de 11 de maio de 1918*, contudo era urgente a elaboração de um Código de Obras que reunisse todas essas normas.

Após um longo período de debate na Câmara foi aprovada a *Lei Municipal nº 2.332, de 09 de novembro de 1920*, o chamado “Padrão Municipal” (Código de Obras). Dentre suas principais estipulações estão o aumento do gabarito de altura — porém, com limite para a zona central e em função da largura da rua — condições mínimas de insolação e ventilação, diminuição de pés direitos e de compartimentos. Com essas medidas, começou a ocorrer uma mudança brusca na paisagem urbana com o surgimento dos primeiros arranha-céus. É interessante observar que, com a proibição de cortiços no centro da cidade, os lotes antes pertencentes a esse tipo de construção começaram a dar lugar a novos prédios, mais altos e com mais compartimentos. Logo, mais populosos. Entretanto, se a preocupação inicial dos higienistas era que a aglomeração de pessoas traria riscos à saúde da população, essa lógica começava a cair por terra com a aprovação municipal de menores compartimentos e verticalização. Ao invés de apontar para uma expansão territorial ordenada, que permitiria melhores condições de vida à população em geral, os dirigentes da cidade liberaram, aos poucos, o adensamento de áreas centrais já dotadas de infraestrutura, favorecendo assim, os proprietários desses imóveis.

¹⁴ Atual Avenida Angélica.

¹⁵ Lei Estadual nº 1.596, de 29 de dezembro de 1917.

Quase uma década depois, foi aprovada a revisão do padrão edilício por meio da *Lei Municipal 3.427, de 19 de novembro de 1929*. O Código Artur Sabóia¹⁶ ficou assim conhecido em virtude das contribuições do então diretor de Obras Municipais ao projeto de lei que o originou e foi consolidado pelo *Ato Prefeito nº 663, de 10 de agosto de 1934*. Os pontos de destaque são: aumento do gabarito de altura fora da zona central em até uma vez e meia a largura da rua; redução da frente mínima dos lotes de 10 para 8 metros; eliminação do padrão mínimo de 300 m² de área territorial em novos loteamentos; criação de “passagens” para “casas populares” — uma espécie de corredor lateral para permitir a subdivisão de grandes lotes (existentes e de regiões arruadas) em terrenos menores, como forma a garantir a todas as casas o acesso à rua; revogação das leis anteriores que tratavam de vilas operárias com determinação de que esse tipo de construção passasse a ser tratado por *casa popular*; e permanência da proibição de cortiços, com indicação de que as edificações destinadas a esse fim seguissem as prescrições constantes em “edificações múltiplas” na categoria “apartamentos”.

Em certo sentido, observa-se que desde o Código de Posturas há uma falsa preocupação com a higidez da população pobre e operária, seja no ambiente doméstico ou laboral, tendo como premissa o bem-estar coletivo. Foram normatizadas as condições aceitáveis para a permanência dessas pessoas no ambiente das cidades, sem que, no entanto, houvesse subsídios à sustentação desse modo de vida. Em outros termos: o trabalhador deveria estar à disposição de seu empregador, mas não poderia residir no centro da cidade pois, os imóveis adequados não cabiam em seu orçamento familiar. Com efeito, delineou-se um processo de expulsão dos indesejados para a periferia. Os poucos permitidos em zonas próximas ao centro, precisariam ser formatados em suas vidas privadas, com o objetivo de atender aos interesses da burguesia. Era preciso mantê-los por perto — mas nem tanto — e sempre vigiados. Para tanto, as vilas operárias pareciam ser a solução.

¹⁶ Foi o código de obras que mais tempo permaneceu em vigência, sendo completamente revisto somente na década de 1970, momento em que novos assuntos demandavam atenção, como o crescimento da periferia, a diversificação de atividades econômicas e a questão da segurança em edificações.

4 VILAS OPERÁRIAS

A organização do serviço público estadual e municipal propiciou a criação de leis e normas sanitárias acompanhadas de um corpo técnico responsável pela sua fiscalização, o que facilitou, de certa forma, o controle das epidemias na cidade. Todavia, ainda não se havia resolvido o problema da falta de moradias adequadas aos trabalhadores. Apesar de reconhecer a necessidade de construção de habitações em quantidade suficiente para suprir a carência, o Estado não se envolvia diretamente na questão e o máximo de empenho despendido, além do estabelecimento de um padrão municipal para construções populares, era a concessão de favores à iniciativa privada para explorar o segmento.

Após a publicação do *Relatório da Comissão de exame e inspeção das habitações operárias e cortiços no distrito de Santa Ephigênia* (1893), no qual foram dadas as diretrizes para construção de vilas operárias, começaram a surgir as primeiras propostas da iniciativa privada, ocasionando longos debates na Câmara. Eva Blay (1985), aponta que em 1897 deu-se a discussão do projeto de Guilherme Maxwell Rudge para a construção de duas mil casas, requerimento no qual foram pleiteadas vantagens, mediante um contrato com o Intendente de Polícia e Higiene, tais como: aforamento¹⁷ de áreas pertencentes ao município; isenção de impostos; direito de desapropriação dos terrenos necessários; proibição de outros aforamentos enquanto não se finalizasse a obra em questão; permissão de cobrança de aluguéis pelo concessionário às famílias residentes, entre outros. Diante disso, parte dos vereadores votou contra o projeto, pois entendia que se tratava de uma concessão individualizada e que deveriam ser estabelecidos critérios gerais para a construção de vilas; já a outra parte votou a favor de Rudge, garantindo a ele a vitória — além de abrir precedentes para concessões futuras.

Nessa época, não havia representação popular na Câmara Municipal e suas decisões refletiam os interesses de setores dominantes da sociedade como fazendeiros, banqueiros, empresários, entre outros. Ainda assim, existiam contradições entre os edis, conforme pode ser observado na deliberação sobre o projeto de Rudge: aqueles que o apoiaram estavam interessados numa dinamização da construção civil — até o momento, manufatureira, mas que poderia industrializar-se garantindo monopólios e, portanto, lucros elevados —, e os demais, estavam alinhados aos proprietários de terrenos urbanos, também interessados em investir na construção de vilas operárias, mas que não poderiam concorrer com a produção em larga escala.

¹⁷ A concessão de terrenos municipais era realizada por meio do instituto jurídico denominado *aforamento* ou *enfiteuse*, que se refere ao direito de utilização, temporário ou perpétuo, de um imóvel mediante a um pagamento (foro) anual. No caso dos projetos para vilas operárias, frequentemente era solicitada a isenção desse pagamento.

O fato é que o propósito inicial de resolver o problema habitacional havia se perdido e, embora o empreendimento em vilas tenha beneficiado muitas famílias que antes viviam em cortiços, é preciso salientar que os maiores ganhos foram para aqueles que conseguiram, de alguma forma, encontrar espaços de atuação nesse meio.

A empresa *São Paulo Railway Light and Power Co. Ltd.*, por exemplo, expandiu suas atividades com um contrato de prestação de serviços que previa a instalação de linhas de bondes elétricos até as vilas que surgiam. Como esse tipo de habitação não era permitido no centro da cidade, o trabalhador via-se obrigado a utilizar o dispendioso e deficiente serviço de bondes para chegar ao trabalho, favorecendo, portanto, a Light¹⁸. O afastamento das vilas, por sua vez, era interessante não somente à companhia, mas também aos proprietários de terras situadas entre o centro e a periferia, que por sua localização e infraestrutura de serviços propiciava a formação de vazios urbanos, e assim, especulação imobiliária.

Outro exemplo é o aproveitamento dos incentivos fiscais para construções de qualquer tipo, não necessariamente vilas operárias. É o caso do pedido feito pelo engenheiro Arthur Pio Deschamps de Montmorecy para a construção de casas operárias, mas que também incluía banhos públicos, lavanderias e um mercado. A ideia do requerente era aumentar sua renda explorando esses estabelecimentos e entregando-os ao município após o prazo de trinta anos. A *Lei nº 604, de 13 de setembro de 1902*, não só autorizou a obra como concedeu isenção de impostos. Porém, instituiu, entre outros itens, o prazo de vinte anos (e não trinta) para utilização dos equipamentos citados e a obrigatoriedade de executar nivelamentos, arruamentos, drenagens e arborização.

Bonduki (2002, p. 47) destaca que existiam basicamente duas modalidades de vilas operárias: as “vilas particulares” promovidas por investidores e destinadas à locação e as “vilas de empresas”, promovidas por industriais para habitação de seus funcionários. As vilas particulares — como a Vila Economizadora¹⁹, embora com menor valor de aluguel, ainda não representavam uma realidade possível a muitos trabalhadores que continuavam em cortiços clandestinos. Já as vilas de empresa, eram um benefício concedido pelas fábricas aos seus funcionários e, apesar de mitigarem o problema do aluguel, não eram garantia de melhores condições de vida ao morador.

¹⁸ Sobre as disputas entre as empresas de transporte e a população, ver Silva (2018).

¹⁹ Construída entre 1908 e 1915, às margens do Rio Tamanduateí (Bairro da Luz) pelo empreiteiro italiano Antônio Bocchini em parceria com a Sociedade Mútua Economizadora Paulista. Atualmente é tombada pelo Patrimônio Histórico e continua com uso predominantemente residencial.

A Vila Maria Zélia²⁰ é um caso que, à primeira vista, apresentava apenas benesses ao operariado devido à sua qualidade arquitetônica e de equipamentos comunitários. Porém, observando-se atentamente podem ser constatadas algumas desvantagens. Uma delas refere-se à insuficiência de habitações: mesmo possuindo muitas unidades, não havia disponibilidade a todos os funcionários, apenas aos mais relevantes. Conforme vagava uma casa, admitia-se a família mais adequada aos interesses da fábrica, seja pela habilidade técnica do funcionário, pela quantidade de funcionários numa mesma família ou pela própria característica familiar — solteiros eram preteridos, restando como opção os alojamentos coletivos (TEIXEIRA, 2009). Ou seja, residir nos arredores da fábrica excluía o problema do transporte, mas significava estar disposto a exceder a jornada de trabalho. Outra desvantagem: ao ser constituída como uma quase cidade — com escolas, igreja, teatro e pequenos comércios — trabalho e vida cotidiana se misturavam. Essa hibridação era conveniente ao empregador, visto que, além de manter os funcionários disponíveis para qualquer eventualidade, ainda permitia estipular uma disciplina do tempo livre, garantindo padrões de comportamento adequados à ordem burguesa. A relação casa e trabalho era ainda utilizada para afastar o funcionário de sua luta de classe, pois, como o aluguel era descontado da folha de pagamento, a perda do emprego implicava também na perda da residência:

A vila operária assume um papel repressor quando os operários fazem reivindicações: em 15 de maio de 1906, por exemplo, quando irrompe a greve dos ferroviários de Jundiaí, com grande repercussão em São Paulo, uma das ameaças para que os grevistas voltassem ao trabalho era o despejo das casas na vila construída pela ferrovia. Em 1909 os empregados da Fábrica de Santa Marina Vitraria que reivindicavam uma melhoria salarial para os menores-ajudantes que carregavam garrafas, são despejados das casas de vila operária de propriedade da indústria. O Correio Paulistano refere-se a 500 ou 600 operários que ainda por 8 dias podiam ficar nas casas. Tão volumoso número de operários não atemoriza a fábrica, que ameaça substituí-los importando da Europa outros profissionais (BLAY, 1985, p. 98).

Em relação à categoria das habitações, observa-se que com o tempo tornou-se difícil diferenciar uma vila de um cortiço. Isso porque de um lado, as vilas começavam a empregar materiais de qualidade inferior e solicitar a aprovação de projetos com menores compartimentos; e de outro, os cortiços buscavam alguma distinção, como a construção de banheiros individualizados. A alta lucratividade era buscada em ambos os empreendimentos, seja pelo aumento do número de unidades ou do próprio aluguel. Ainda assim, existiam vilas de melhor qualidade arquitetônica, destinadas a profissionais de posições elevadas. Bonduki

²⁰ Construída entre 1912 e 1917 pelo médico e empresário Jorge Street na região do Belenzinho para abrigar dois mil e quinhentos funcionários da Cia Nacional de Tecidos de Juta.

(2002, p.54) diz que “havia uma gradação descendente, das vilas mais sofisticadas aos cortiços mais precários, refletindo a escala social — da classe média ou do trabalhador mais qualificado ao desempregado”. A Vila dos Ingleses e a Vila Savoia²¹, por exemplo, apresentavam tipologias de habitação mais refinadas que as da Vila Economizadora, já mencionada. Outro modelo da distinção que se fazia entre as vilas está no caso relatado por Campos (2008), quando o escritório do arquiteto Ramos de Azevedo tentou aprovar a construção de casas operárias na Rua Livre, região da Avenida Brigadeiro Luiz Antônio, em 1909. Para tanto, foram solicitadas algumas flexibilizações em relação ao padrão municipal vigente e, entre idas e vindas, o pedido foi aprovado em caráter experimental. O ponto mais curioso do processo está no parecer do engenheiro José de Sá Rocha — favorável ao projeto de Ramos de Azevedo — que entendia haver necessidades diferentes entre os trabalhadores médios e os operários, público-alvo das habitações populares:

Julgo, pois, acertada a designação de “Habitação Popular” dada pelo Dr. Ramos ao seu projeto — porque me parece que ele visa com mais propriedade — e mais diretamente beneficiar a classe muito numerosa de pequenos e médios funcionários, ou [sic, por de] diferentes poderes do Estado —, dos professores públicos etc. que dispondo de poucos recursos — e sendo obrigados a despesas forçadas de representação, e ainda pela sua educação e instrução mais elevada — *exigem certas condições de conforto e decência* — que ora lhes faltam, *do que propriamente ao operariado*, o qual em sua grande generalidade — aqui — ainda não se capacitou da necessidade de certos benefícios relativos ao seu bem estar — *devido à sua ignorância e, como disse aos hábitos inveterados*. (ROCHA, 1909, apud CAMPOS, 2008, n.p., grifo nosso)

Ao analisar os jornais da época, verifica-se que construção de vilas operárias era estimulada tanto pela burguesia, interessada nos lucros advindos desse investimento, quanto pelos representantes da classe operária, devido à carência de habitações de qualidade e com aluguéis moderados. Em uma varredura pelos arquivos da Hemeroteca Digital Brasileira podem ser encontradas publicações de jornais alinhados à burguesia, no intuito de persuadir o município a liberar áreas de seu interesse:

²¹ A Vila dos Ingleses está localizada no bairro da Luz e foi inaugurada em 1919 para residência dos engenheiros que trabalhavam na construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. É composta de vinte e oito casas assobradadas em três pavimentos com um alpendre frontal, muito diferente das tipologias arquitetônicas das vilas operárias da época. Já a Vila Savoia, é constituída de quatorze sobrados construídos na década de 1930, no bairro dos Campos Elíseos, sob encomenda do imigrante polonês Salvador Markowicz para abrigar famílias de classe média. Possui características arquitetônicas pitorescas e ecléticas, com jardins internos e adornos diversos. Ambas as vilas são atualmente tombadas e abrigam escritórios.

Nos países mais adiantados da Europa, como na Alemanha, Bélgica e França etc., as municipalidades mantêm grande número de habitações por elas construídas exclusivamente para os operários cujas iniciativas têm dado excelentes resultados. Tratando-se de uma capital como São Paulo, que passa por ser a terceira da América do Sul e que caminha a passos largos para um futuro brilhante, tendo ainda mais um prefeito animado da melhor boa vontade para engrandecê-la, estamos certos de que o ilustre chefe do poder executivo municipal, mandará examinar o vasto terreno situado nas imediações da Várzea do Bom Retiro, onde poderá ser construída uma vila dessa natureza (CORREIO PAULISTANO, 1911, p.5).

Se repugnar à Câmara a autorização para uma emissão de apólices para aquisição dos terrenos como opinamos nas considerações de outro dia, resta ainda o recurso de apelar para o capital particular, não só para a construção das vilas, como também para a compra dos terrenos que se fizerem estritamente necessários. [...] A ninguém será preciso dizer que tudo o que se fizer em benefício das classes trabalhadoras, já levando aos seus lares o necessário conforto, já tornando-os proprietários de um imóvel, com o sonho de ficarem mais tarde senhores de regular fortuna, será um sólido alicerce para a estabilidade social, e um golpe de morte na avalanche comunista que aí vem como pedra rolando montanha abaixo (A GAZETA, 1926, p.8).

Há também opiniões de periódicos anarquistas e operários, favoráveis à construção de vilas como forma de diminuir as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores:

Essa poderosa trindade que muito pode fazer em favor da bela Paulicéia, é: o Governo do Estado, a Câmara Municipal de São Paulo e os grandes argentários paulistas, unindo-se todos três em um só para a construção de vilas operárias, cujas casas sejam salubres e relativamente baratas, onde os operários descansem de seus labores e fadigas cotidianas, pois que a casa em que cada um mora é a sepultura de sua vida e seu descanso de labutar sem tréguas (A LANTERNA: 1912, p.3).

Grandes são as despesas a que têm de fazer face [os operários], e, mesmo que ganhe um bom ordenado — o que poucas vezes se verifica — ainda assim, com a alta extraordinária dos aluguéis e a medonha carestia dos viveres, constituem para o seu modesto orçamento caseiro, um pesadelo que o persegue dia e noite. De modo que, providenciando os industriais, em seu favor, construindo vilas operárias, virão eles de encontro a uma de suas mais prementes necessidades, facilitando-lhe grandemente, um melhor equilíbrio em suas pequenas finanças (O COMBATE, 1924, p.1).

Podem ser encontrados ainda, diversos anúncios de empreiteiras especializadas na construção de casas operárias, ilustrando a agitação do mercado imobiliário das primeiras décadas do século XX. Bonduki (2002) aponta que foram construídos quase quatro mil prédios por ano entre 1908 e 1914 e que, apesar da superabundância de edificações, não houve uma redução dos aluguéis devido à crise econômica iniciada em 1913. A partir daí, a produção habitacional aumentou e diminuiu de acordo com a lei da oferta e da procura: durante a Primeira Guerra construiu-se pouco, ao mesmo tempo que não ocorreu atenuação de aluguéis; com isso, a carência foi intensificada, gerando nova onda de construções — de diferentes tipos e qualidades, de acordo com a capacidade de pagamento dos interessados.

Em relação à contida intervenção do Estado na questão da moradia, ocorreu uma mudança de postura na década de 1920, intensificada nas décadas seguintes — sobretudo durante o governo de Getúlio Vargas — na forma de duas medidas: a criação de órgãos de financiamento habitacional e o congelamento de aluguéis.

Até a década de 1920, o principal meio de financiamento imobiliário pela classe trabalhadora eram as sociedades mutualistas, que utilizavam os fundos acumulados pelos seus sócios para construção de vilas, cujas unidades eram vendidas a eles por boas condições de pagamentos e juros. Apesar de servirem aos interesses dos trabalhadores, essas sociedades eram fundadas pelas empresas, sem a intervenção do poder público. Em 1923, o Estado discretamente começou a envolver-se no assunto ao criar as Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAP)²², órgãos que funcionaram até 1933, quando Vargas criou os Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAP).²³ Os IAPs eram regulamentados por leis próprias para cada categoria e essa divisão dificultava a centralização de investimentos na construção de habitação social. Porém, em 1937 foi aprovado um novo regulamento²⁴ para a aquisição de moradias dos associados que permitia a utilização de até 50% do saldo acumulado pelos IAPs para a construção de prédios. Com isso, ocorreu uma profusão de conjuntos residenciais pelo país nas décadas seguintes. Em São Paulo, merece destaque o Edifício Japurá, projetado em 1940 na região de uma grande área de cortiços — o Complexo Vila Barros — como confirmação do desejo de renovação das áreas centrais por parte dos dirigentes da cidade.

Já em relação ao congelamento de aluguéis, embora a medida visasse proteger os locatários, houve reviravolta. Em 1921, o governo começou a interferir nos contratos de aluguéis por meio da primeira²⁵ Lei do Inquilinato, período em que a construção de casas havia diminuído. A lei determinava o prazo mínimo de locação de um ano, sendo automaticamente renovado caso não houvesse comunicação em contrário, nas mesmas condições anteriores; e ainda que a notificação para aumento do aluguel somente passaria a valer após dois anos. Em outras palavras, o locador poderia ter o preço do aluguel congelado por dois anos, a menos que retomasse o imóvel antes do prazo final de locação e iniciasse um novo contrato (Bonduki, 2002). Até o momento, não havia, portanto, grandes preocupações para os proprietários que

²² A primeira delas refere-se à Caixa de Aposentadorias e Pensões para os funcionários das empresas ferroviárias, criada por meio do Decreto nº 4.682, de 24 de janeiro de 1923, instituindo um marco previdenciário brasileiro.

²³ O Decreto nº 22.872 de 29 de junho de 1933, criou o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (IAPM), seguido em 1934 o dos Comerciantes (IAPC) e dos Bancários (IAPB), em 1936 pelo dos Industriários (IAPI) e nos anos seguintes, de outras categorias profissionais (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2020).

²⁴ Decreto nº 1.749, de 28 de junho de 1937.

²⁵ Decreto nº 4.403, de 22 de dezembro de 1921.

sempre encontravam subterfúgios para evitar prejuízos. Já a segunda²⁶ Lei do Inquilinato — promulgada em 1942 em razão das dificuldades impostas pela Segunda Guerra —, foi mais incisiva na proteção aos inquilinos e estipulou logo em seu primeiro artigo o congelamento de aluguéis pelo prazo de dois anos. Findada a guerra, o decreto continuou a ser renovado até 1963, tendo como principais consequências: desestímulo à produção rentista de novas habitações; vacância de imóveis — uma vez que muitos proprietários preferiam mantê-los desocupados, na impossibilidade de aumentar o aluguel como desejassem — e, evidentemente, crescimento do déficit habitacional.

Essas medidas adotadas pelo governo, ao mesmo tempo que buscavam facilitar o acesso à moradia, acabavam por atribuir à casa própria o sentido de “instrumento de poder” e de “objeto de consumo”, indispensável à inserção do trabalhador no espaço urbano (DUARTE, 2013, p.7). É importante ressaltar que, apesar da existência de órgãos de financiamento, suas vantagens aplicavam-se apenas a trabalhadores formais; e no caso do congelamento de aluguéis, ainda assim não havia garantias de que os inquilinos conseguiriam arcar com tal despesa. Com os imóveis centrais cada vez mais caros e escassos, ocorreu com certa naturalidade a ocupação de áreas periféricas da cidade, carentes de infraestrutura, porém livres de fiscalização e propícias a autoconstrução desregrada. Essas construções, apesar de fora das normas, acabavam por conferir certo alento a seus moradores por permitirem a liberação do aluguel. Porém, devido à sua localização, traziam à tona novamente a questão do transporte.

Da mesma maneira, a mobilidade era um tema caro à classe dominante, não por se preocupar com o extenuante deslocamento dos trabalhadores, mas devido à necessidade de manutenção da ordem e do poder. Se o processo de expulsão da população indesejada se solidificava por meio do crescimento periférico, era preciso ainda delimitar o seu acesso à cidade. E isso seria feito por meio de um plano viário.

²⁶ Decreto-lei nº 4.598, de 20 de agosto de 1942.

5 PLANOS URBANOS

A modernização de São Paulo era um desejo das classes dominantes desde as últimas décadas do século XIX, momento em que a cidade se desenvolveu economicamente e necessitava adequar-se aos negócios. Desde a gestão de João Theodoro (1872-1875), diversos estudos urbanos foram elaborados, mas poucos saíram do papel. Campos (2002) explica que ao mesmo tempo em que se desejava um modelo de cidade próximo ao das capitais europeias, havia uma força contrária que impedia a continuidade das remodelações propostas, ou seja, interesses comerciais e imobiliários locais. Em outras palavras, enquanto no urbanismo dos países centrais havia uma visão global da cidade para adoção de normas regulamentadoras e forte intervencionismo estatal, por aqui a visão da cidade era limitada ao centro comercial, na intenção de demarcar espaços de dominação, uma vez que os dirigentes da cidade eram também fazendeiros, comerciantes, proprietários de terras urbanas. Os projetos focavam, portanto, em pontos estratégicos que trouxessem benefícios a esses grupos, desconsiderando grande parte dos arredores da cidade. Tal prática, somada ao conflito de interesses das diversas propostas — tanto públicas quanto privadas —, imprimia à cidade certa incoerência que, por sua vez, demandava novos estudos de adequação. Assim, os projetos nunca pareciam ser suficientes.

Apesar disso, podem ser observadas algumas tendências entre as diversas propostas de intervenção da virada do século XX²⁷: além da criação de parques e jardins, há uma aparente intenção de conter a mancha urbana, por meio da criação de ruas e avenidas que circundavam as áreas nobres; as várzeas dos rios Tietê, Pinheiros, Tamanduateí e Anhangabaú eram uma preocupação constante, sendo realizados diversos estudos para canalização, bem como para loteamento de terrenos adjacentes; tencionava-se a ligação de diferentes áreas centrais obstaculizadas pela topografia; e por fim, havia uma busca constante em atribuir imponência à cidade por meio da criação de um eixo monumental, avenida ou boulevard. Para ilustrar o ímpeto modernizador, entre 1906 e 1911, quatro projetos foram elaborados para a cidade, sem que se chegasse a uma conclusão sobre qual executar. Então, durante a gestão do prefeito Raimundo Duprat (1911-1914), o Diretor de Obras Públicas, Victor da Silva Freire decidiu contratar a consultoria de um arquiteto francês, Joseph Antoine-Bouvard, capaz de pôr em prática os princípios de estética e circulação que estavam em voga nos congressos

²⁷ Para mais detalhes dos planos de melhoramentos do período, ver D'Elboux (2015).

internacionais de urbanismo²⁸ do período. Bouvard, que entre 1907 e 1910 havia trabalhado na remodelação de Buenos Aires²⁹, tinha uma postura conciliadora em relação aos diversos interesses envolvidos. Na proposta apresentada em 1911, conseguiu reunir temas anteriormente discutidos: a ocupação do Vale do Anhangabaú, criação de novos parques — Várzea do Carmo e Trianon — e o descongestionamento da área do Triângulo. Além disso, sugeriu a criação de um Paço Municipal, o reposicionamento da catedral, ligação entre polos de atração e superação de barreiras topográficas. O projeto, até onde foi executado, imprimiu à cidade certo ar parisiense, porém foi carregado de polêmicas, principalmente em relação às inúmeras desapropriações necessárias — cuja forma de execução não estava detalhada no plano — e pelo fato de o problema da circulação ainda ter permanecido, apesar da criação e alargamento de ruas e avenidas.

Paralelamente às ações propostas para as áreas centrais, Bouvard prestou assessoria na aquisição de glebas para a Cia City em seu novo empreendimento, os bairros-jardins³⁰. Nas primeiras décadas do século XX, a cidade foi tomada por esses loteamentos destinados às classes abastadas e passou a expandir-se para a região Oeste. Estima-se que Bouvard tenha ajudado a negociar a aquisição de mais de 12 milhões de metros quadrados de terrenos, o que representa cerca de um terço da área urbanizada da cidade à época (D'ELBOUX, 2015). Na inexistência de uma legislação municipal para proteger esse tipo de empreendimento da especulação imobiliária, a Cia City criou regras próprias de ocupação proibindo usos diversos do residencial unifamiliar além de critérios construtivos rígidos, como recuos e coeficientes de aproveitamento³¹. Se por um lado a habitação da classe trabalhadora era aos poucos afastada das áreas centrais, por outro, a habitação das elites também se deslocava, porém de forma autônoma. O modelo de loteamento proposto pela Cia City ajudou a modificar a imagem da cidade por meio da venda de um “símbolo de status e distinção” (OSELLO, 1983, p.72). O impacto dos bairros-jardins no ideário urbano foi tamanho, que até 1923 eram proibidos os traçados sinuosos de ruas, em virtude do seu aspecto de desordem, quando combinados a ruas estreitas e lotes pequenos. Porém, devido ao sucesso do empreendimento da Cia City, foi

²⁸ Desde a segunda metade do século XIX, a difusão do conhecimento especializado em arquitetura e urbanismo ocorre por meio de congressos internacionais. Na primeira década do século XX, merecem destaque as exposições londrinas de 1906, *VII International Congress of Architects*, e a de 1910, *International Conference of Town Planning*. Quando se deu a contratação de Bouvard, Vitor Freire havia acabado de chegar da conferência de 1910 e estava, portanto, inspirado pelo urbanismo universal.

²⁹ Sobre a atuação de Bouvard na América do Sul, ver D'Elboux (2015).

³⁰ São bairros inspirados no conceito de cidades-jardins desenvolvido pelo urbanista inglês Ebenezer Howard (1850-1928) em seu livro *Garden Cities of Tomorrow* de 1898, em que as assentamentos humanos seriam projetados em harmonia com a natureza.

³¹ É o número obtido da relação entre a área de construção e a área do terreno. Quanto maior o coeficiente de aproveitamento, maior a verticalização.

aprovada uma lei municipal de loteamentos³², que além de permitir tal traçado, instituía ainda o aumento da largura de ruas e da área mínima dos terrenos (trezentos metros quadrados), a fim de possibilitar que bairros residenciais seguissem o novo modelo, evitando-se assim, padrões de assentamentos populares.

Estimulada pela prosperidade advinda das políticas de valorização do café, a administração de Firmiano Pinto (1920-1925), tentou finalizar as propostas do Plano Bouvard. Com o tempo, ocorreu certo desgaste na manutenção das obras em virtude das diversas desapropriações necessárias, acordos demorados e verbas extraordinárias que surgiam. Todavia, todo o empenho em aprimorar a cidade acabava em resultados de pouca expressão. Enquanto os setores dominantes diligenciavam-se em descongestionar as áreas centrais e criar ligações entre os bairros que surgiam, permaneciam os velhos problemas de carência de infraestrutura em arruamentos periféricos e a precária situação habitacional dos trabalhadores (CAMPOS, 2002).

É importante ressaltar que a questão do tráfego era do interesse tanto das classes abastadas quanto das populares — por motivos diferentes, evidentemente. Ocorre que o inchaço da cidade no período não se deu apenas em número de habitantes, mas também de automóveis. Havia uma certa euforia na sua utilização, demonstrada nas feiras automobilísticas ocorridas no Palácio das Indústrias durante a década de 1920³³. O automóvel simbolizava o alcance de um elevado grau de desenvolvimento da cidade e, por esse motivo, rapidamente entrou em processo de “domesticação”, por meio do “desenvolvimento de uma infraestrutura local, de uma legislação e de uma cultura de uso” (SAVIO, 2014, p.219). A dinâmica da cidade modificou-se de forma abrupta e a municipalidade equilibrava-se para solucionar as reivindicações dos donos de automóveis, preocupados com a qualidade da pavimentação das ruas, e dos transeuntes que sofriam com o excesso de velocidade e a constante poeira dispersa (SILVA, 2018). Para as classes populares, havia ainda o problema do precário transporte coletivo, ou seja, do sistema de bondes monopolizado pela Light desde 1900. Acumulavam-se queixas de superlotação, desgaste de frota, insuficiência de linhas e tarifação elevada. Após protestos dos usuários, foram concedidos dois benefícios para mitigar a situação: a introdução de tarifas reduzidas a estudantes e operários; e o congelamento de preços. Apesar disso, não houve melhoria na qualidade de serviços.

³² Lei Municipal nº 2.611, de 20 de junho de 1923.

³³ Ver Savio (2014).

Em 1926, buscando vantagens econômicas, a Light propôs à prefeitura um plano sobre trilhos. O fato é que a empresa temia a perda de mercado com a chegada de um sistema de ônibus e sofria com a desestabilização financeira provocada pelas concessões feitas aos usuários. O plano propunha trazer melhorias para o sistema existente mediante o aumento de tarifas e administração do serviço de ônibus em implantação, ou seja, manutenção do monopólio com liberdade de ajuste de preços. Para tanto, seriam postos em prática: aumento da frota de bondes com ampliação da rede; implantação de um sistema de bondes expressos com linhas e estações subterrâneas e implantação de uma rede de metrô para no futuro, subsistir com a de bondes (MOURA, 2017). O plano quase foi aceito. O município chegou a contratar uma comissão consultiva para avaliar o conteúdo que deu um parecer positivo. Entretanto, pressões contrárias na câmara, manifestaram o seu repúdio em relação à continuidade de monopólios da empresa e o plano foi engavetado. Apesar da atraente ideia de um metro paulistano, há dois pontos a serem considerados na recusa da proposta da Light. O primeiro é que uma intervenção desta monta transformaria a cidade num imenso canteiro de obras, durante um longo período, intensificando o problema do tráfego. O segundo é que a Light vinculava a execução das melhorias ao aumento de tarifas (por volta de 50% do valor congelado) e, logo, não teria o apoio da população, precisando buscá-lo junto às classes dominantes. Essas, por sua vez, eram formadas por famílias ricas, entusiastas do automóvel e não tinham interesse no avanço do transporte coletivo — a menos que conseguissem investir no segmento ao acabar com o monopólio da Light. Com a negativa, a empresa desinteressou-se cada vez mais da gestão do serviço de bondes e a precarização dessa modalidade de transporte se acentuou.

Em 1928, foi a vez da capital federal encomendar um plano geral de um arquiteto estrangeiro, o também francês, Alfred Agache. Nesse projeto, estética e funcionalidade eram combinadas num esquema aberto com cinco vetores de expansão. O zoneamento organizava a cidade em centro administrativo, comercial, de negócios e afastava as residências das famílias abastadas das residências populares. Em relação aos fluxos, priorizava-se o transporte rodoviário. A notícia do grandioso projeto carioca não passou despercebida por São Paulo que, ostentando a fama de metrópole do café, ambicionava uma remodelação tão impactante quanto a do Rio de Janeiro. Dessa maneira, a Diretoria de Obras agitou-se para criar um plano geral. O engenheiro destinado à condução dos trabalhos foi o experiente João Florence de Ulhôa Cintra, que já havia chefiado a Seção de Urbanismo da Diretoria de Obras Municipais, bem como a Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. Ulhôa Cintra, por sua vez, escolheu Francisco Prestes Maia, seu colaborador em obras viárias desde 1924, para auxiliá-lo.

Apesar de serem da mesma época e com motivações semelhantes, os projetos do Rio de Janeiro e São Paulo diferenciam-se em dois aspectos: o primeiro é que apesar das influências internacionais no incipiente urbanismo brasileiro, a administração paulistana recorreu a técnicos locais para a tarefa; e o segundo, refere-se à forma urbana adotada, ou seja, ao invés da estrutura aberta com vetores diferenciados do modelo carioca, definiu-se em São Paulo um esquema radial-perimetral, que permitia a expansão da cidade por meio de anéis. Como ponto de aproximação, tem-se a priorização do transporte rodoviário para unir as diferentes áreas da cidade.

A escolha do modelo radial-perimetral parece inovadora à primeira vista, mas já havia sido sugerida por Milcíades Porchat em uma coletânea de artigos intitulada *Do que precisa São Paulo: um punhado de ideias sobre a cidade*, publicadas no *Jornal do Comércio* em 1924 (CAMPOS, 2002). O Plano de Avenidas foi além e estudou modelos aplicados em cidades estrangeiras, como Viena e Chicago, para defender o conceito. O que não foi considerado, entretanto, é que tais cidades têm os anéis viários como complementação a uma rede ferroviária, organizando assim os fluxos de uma maneira mais abrangente. Prestes Maia e Ulhôa Cintra explicaram superficialmente a solução para os transportes coletivos mencionando apenas a realocação de linhas férreas para as margens dos rios Tietê, Tamanduateí e Pinheiros e a construção de corredores de ônibus ao longo das avenidas marginais. Já em relação ao meio de transporte individual, observa-se que além da empolgação com o automóvel já mencionada, a sua valorização expressava a busca pelo dinamismo em uma cidade que se expandia horizontalmente de forma acelerada. O intuito era garantir agilidade e facilidade de locomoção entre o centro e os diversos bairros que surgiam.

Em relação à organização urbana, foi proposto o *zoning* (zoneamento), após longa exposição textual sobre as divisões em usos aplicadas às cidades europeias e americanas. Para São Paulo, pretendia-se localizar comércio e serviços ao longo das avenidas radiais e de seus pontos de convergência. As residências ficariam localizadas junto às radiais diametrais. De uma maneira geral, buscava-se a descentralização de atividades, seja por puro e simples afastamento de usos até criação de aglomerações secundárias externas. No caso das indústrias, seu afastamento seria alcançado por meio da criação de uma espécie de cinturão industrial localizado na margem direita do rio Tietê e outro, na esquerda do rio Pinheiros. Junto a eles, estariam dispostas habitações operárias, ou “residências de segunda classe”, separadas das fábricas por uma área verde, quando possível (MAIA, 1930, p.295). Continuando na defesa do afastamento das zonas industriais e, conseqüentemente, dos operários:

“A remoção das fábricas resolve diversos problemas de saneamento e asseio do centro, sobrecarga dos transportes urbanos e suburbanos, habitações operárias, instalações industriais apropriadas. Os arruamentos residenciais conexos são elementos necessários para o êxito.

As fábricas procuraram geralmente pontos onde há cópia de mão de obra, preferindo-os mesmo frequentemente a outros dotados de acesso por água ou por via férrea. Inversamente, os operários preferem as indústrias centrais porque essa situação facilita outros empregos e serviços aos restantes membros da família. Ora, na cidade jardim industrial o mesmo não se dá e é fácil ver que o argumento é formidável. Não obstante, as dificuldades no centro são tantas, que uma tendência ao êxodo é visível. (MAIA, 1930, p.304).

O Plano de Avenidas, apesar de ser o mais abrangente do período, nunca foi completamente implantado. Após sua apresentação à Câmara em 1930, a conjuntura política do país não possibilitou que as ações se iniciassem de imediato. Embora algumas ideias tenham sido executadas durante a gestão de Fabio Prado (1934-1938), foi somente na gestão do próprio Prestes Maia em 1938 que as obras tiveram, de fato, andamento. Do esquema radial-perimetral, concluiu-se o primeiro anel, o que concentrou ainda mais o núcleo desenvolvido e sobrecarregou o sistema de transportes. Mais adiante, em 1956, foi necessário executar o segundo anel para desafogar o fluxo de veículos. Osello (1983) aponta que as obras viárias beneficiaram a valorização das propriedades do entorno e que as primeiras radiais a serem executadas foram justamente as de ligação do centro aos bairros ricos — Avenida São João e Nove de Julho. Ao mesmo tempo, as áreas centrais foram aos poucos, tomadas por automóveis. O trânsito nunca diminuiu, pelo contrário, intensificou-se. Espaços verdes tão almejados para a cidade no final do século XIX, foram reprojatados para o automóvel. Um exemplo disso é o Vale do Anhangabaú, objeto de intervenção do Plano Bouvard e que foi transformado num grande estacionamento em 1945. Outro ponto executado do projeto foi a retificação dos rios Tietê e Pinheiros, com suas respectivas avenidas marginais, mas sem corredor de ônibus e estação ferroviária. Enquanto surgiam avenidas nas regiões centrais, os bairros periféricos continuaram sem infraestrutura adequada para transportes.

Por tudo isso entende-se que os planos urbanos da cidade de São Paulo são historicamente carregados de vantagens à burguesia, enquanto penalizam a população de menor renda, sob um véu de racionalidade e modernização. As decisões tomadas ao longo das décadas reverberam até os dias atuais na forma de uma estrutura urbana segregacionista em que a mobilidade ainda é uma questão a ser resolvida.

CONCLUSÃO

O presente trabalho teve por objetivo refletir sobre as transformações urbanas ocorridas na cidade de São Paulo na virada do século XIX para o século XX, momento em que o crescimento populacional e a diversificação de atividades começavam a complexificar a dinâmica de ocupação espacial. Buscou compreender o ideário urbano do período, as principais intenções que nortearam o planejamento paulistano, bem como identificar ações que contribuíram para processos de exclusão social.

O primeiro ponto observado é que as intervenções propostas se empenharam em modernizar São Paulo de acordo com os avanços do urbanismo universal, porém sem modificar a realidade social. Isso se deve, primeiramente, ao impacto das concepções agraristas e antiurbanas entre grupos dirigentes ligados ao complexo cafeeiro, impedindo que se constituísse apoio suficiente à materialização de uma cidade industrial moderna em território paulistano. De uma maneira geral, a recusa em alterar o modelo primário-exportador brasileiro contribuiu para o retardo na industrialização e, conseqüentemente, da organização de um operariado urbano, como ocorria na Europa. Com isso, a questão social, imbricada ao crescimento urbano acelerado, foi aqui ressignificada. Enquanto nos países centrais as ações sobre a cidade eram presididas pela preocupação com as condições de vida da classe trabalhadora, devido ao medo de revoltas; no Brasil, foram enxergados apenas os riscos à saúde e à moral, considerados obstáculos ao progresso nacional.

A remodelação urbana foi, portanto, seletiva e destinada à demarcação de locais de dominação, passando ao largo das reformas sociais propostas pelo urbanismo universal. As práticas para organização do espaço urbano instrumentalizaram a formatação não somente dos assentamentos, mas de condutas, a fim de impedir que a questão social — como era vista — se tornasse um entrave maior ao ideal de cidade requerida para a capital do café. Assim, ocorreram simultaneamente ações de controle e de segregação.

As ações de controle foram estimuladas por concepções higienistas e podem ser ilustradas pelas primeiras leis urbanísticas e pela construção de vilas operárias. Como tinham foco nas áreas ocupadas pela população pobre, entende-se que, num primeiro momento, buscaram sistematizar modos de vida, tolerando-se a permanência de certos grupos em áreas centrais, em virtude da imprescindibilidade de manutenção de atividades econômicas na cidade. Porém, a partir do momento em que o problema sanitário se intensificou, as ações de segregação tomaram forma.

Embora estejam presentes nos três tópicos abordados pelo trabalho, considera-se que foram mais intensamente estimuladas pela legislação urbanística e consolidadas pelo Plano de Avenidas. O principal recurso, nesse caso, foi o estabelecimento de um zoneamento que distanciou os usos incômodos das áreas centrais — as próprias vilas operárias, inclusive — e, conseqüentemente, a população associada a esses espaços. Com isso, as áreas centrais foram reservadas aos usos nobres.

O Plano de Avenidas, entra nessa lógica de segregação por uma seqüência de fatores. O primeiro deles é a opção pelo rodoviarismo: ao desconsiderar a articulação do transporte sobre rodas a outros modais, como o ferroviário e o hidroviário, evidenciou a intenção de agradar aos empresários do ramo automobilístico e à elite motorizada. Em segundo lugar, o fato de ter começado a ser implantado pelas áreas centrais, justamente por regiões cujos imóveis pertenciam a importantes famílias paulistanas. Tal iniciativa fomentou o processo de substituição de imóveis antigos por sofisticados arranha-céus — o que era não somente permitido como estimulado pelo zoneamento da região — resultando na valorização da terra urbana e dificuldade de acesso pelas camadas populares. Considera-se ainda que a rapidez na construção de ruas e avenidas, comparada à estrutura necessária para os demais tipos de transportes coletivos, serviu de discurso para encorajar o surgimento de loteamentos em regiões mais afastadas.

Em última análise, verifica-se que apesar de São Paulo ter conseguido abandonar suas características de vila, como era do desejo das elites do final do século XIX, nunca alcançou o seu referencial de modernidade. Para que as intervenções urbanas ocorressem, foram necessários acordos e concessões entre os grupos dominantes. Tendo em vista que os interesses econômicos destes se modificavam à medida que a cidade crescia, as negociações tornavam-se mais conflituosas, impactando na continuidade de projetos. Apesar disso, nota-se que o ponto em comum a todos os grupos dominantes e, que permitiu certa perpetuidade de ações, foi a lucratividade por meio da terra urbana: na legislação urbanística, ao permitir o adensamento de áreas centrais e expansão periférica, favorecendo tanto proprietários de áreas centrais, como loteadores; nas vilas operárias, consideradas um bom investimento pela possibilidade de redução de salários dos empregados, além dos incentivos fiscais ofertados pela municipalidade; e nos planos urbanos, pela organização de fluxos de produção de forma econômica e de baixa intervenção, além da valorização do setor automobilístico.

Por tudo isso entende-se que a história urbana de São Paulo foi — e continua sendo — marcada pela parcialidade de ações dos grupos dominantes, entusiasmados por oportunidades de crescimento e lucro. Os discursos de progresso são utilizados até os dias atuais para embasar

intervenções urbanas que continuam a afastar populações indesejadas, seja por desapropriações de áreas de interesse da municipalidade ou por processos de gentrificação, cada vez mais comuns. Enquanto houver expansão de forma espaiada e desestruturada, concentração de oportunidades em áreas já estabelecidas, imóveis desocupados em áreas centrais e descaramento com a questão da mobilidade, São Paulo continuará a reproduzir desigualdades.

REFERÊNCIAS

LIVROS E PERIÓDICOS

BARATA, Rita, Barradas. Cem anos de endemias e epidemias. **Ciência & Saúde Coletiva**. Rio de Janeiro, v5, n.2, p. 333-345, 2000. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1413-81232000000200008>. Acesso em 12/Set/2021.

BARDEN, Daniela Nazário; COSTA, Luiz Augusto Maia. A Cidade de São Paulo do final do século XIX: João Teodoro Xavier de Matos e os primórdios do percurso de delineamento de um pensamento urbanístico moderno em São Paulo (1872 – 1875). **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, Tupã, v7, n.50, 2019. Disponível em: https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/gerenciamento_de_cidades/index. Acesso em 23/Jul/2021.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nobel, 1985.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil**. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

CAMPOS, Candido Malta. **Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo**. São Paulo: Editora Senac, 2002.

CAMPOS, Eudes. Casas e vilas operárias paulistanas. **Informativo Arquivo Histórico Municipal**. Ano 4, n.19. Jul/Ago. 2008. Disponível em: <http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>. Acesso em 20/Out/2021.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: Cortiços e epidemias na Corte imperial**. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

CRUZ, Heloísa de Faria. **São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana 1890-1915**. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2013.

D'ELBOUX, Roseli Maria Martins. **Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas**. 2015. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: https://www.teses.usp.br/index.php?Itemid=160&fileid=17&id=D7A29313C3DD&option=com_jumi. Acesso em 10/Mar/2022.

DUARTE, Marizete Pimentel Loureiro. O Governo Vargas e as primeiras tentativas do estado na provisão de habitação popular. In: **Anais do XXVII Simpósio Nacional de História**, 2013, Natal. Disponível em: <https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/category-items/1-anais-simposios-anpuh/33-snh27?start=840>. Acesso em 08/Fev/2022

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2008.

FIGUEIREDO, Betânia. Os manuais de medicina e a circulação do saber no século XIX no Brasil: mediação entre o saber acadêmico e o saber popular. **Educar**, Curitiba, n. 25, p. 59-73, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/er/a/mmHmpyLPSZC4YRCmMKtZbJd/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em 12/Set/2021.

FLORES, Moacyr. Do entrudo ao carnaval. **Estudos Ibero-Americanos**, v. 22, n. 1, p. 149-162, 1996. Disponível em: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/iberoamericana/article/view/28783>. Acesso em 23/Nov/2021.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Organização e tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **CPDOC - Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil**, c2020. Anos de Incerteza (1930 - 1937) - Institutos de Aposentadoria e Pensões. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas/1/anos30-37/PoliticaSocial/IAP>. Acesso em 25/Fev/2022.

GONÇALVES, Paulo Cesar. Procuram-se braços para a lavoura: imigrantes e retirantes na economia cafeeira paulista no final do Oitocentos. **Revista Brasileira de História**. v. 34, n. 67, p. 283-308, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-01882014000100013>. Acesso em 12/Set/2021.

JESUS, Edson Roberto de. “Bamo Sambá”. **Histórica** – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, n. 40, fev. 2010. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/publicacoes/revista_historica. Acesso em 26/Ago/2021.

MASTROMAURO, Giovanna Carla. A importância das teorias higienistas e a formação das instituições de saúde em São Paulo de 1880 a 1890. In: **XIV Encontro Regional da ANPUH-Rio Memória e Patrimônio**, 2010, Rio de Janeiro. Disponível em: http://snh2011.anpuh.org/resources/anais/8/1276698746_ARQUIVO_Giovana-artigoriodeja-neiroanpuh2010.pdf. Acesso em 24/ Nov/2021.

_____. Surtos epidêmicos, teoria miasmática e teoria bacteriológica: instrumentos de intervenção nos comportamentos dos habitantes da cidade do século XIX e início do XX. In: **XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH**, 2011, São Paulo. Disponível em: <https://anpuh.org.br/index.php/documentos/anais/category-items/1-anais-simposios-anpuh/32-snh26?start=1480>. Acesso em 24/ Nov/2021.

MATOS, Marina Ruiz de. **Malária em São Paulo: epidemiologia e história**. São Paulo: Hucitec, 2000.

MOURA, Geraldo José Calmon de. **Diferenças entre a retórica e a prática na implantação do metrô de São Paulo**. In: Anais do XVII ENANPUR. v.17, n.1, p.1-20, 2017. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2156>. Acesso em 05/Abr/2022

OSELLO, Marcos Antônio. **Planejamento urbano em São Paulo (1899-1961)**. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1983. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dsp/ace/handle/10438/10708>. Acesso em 23/março/2022.

PAULA, Eurípedes Simões de. A Segunda fundação de São Paulo. Da pequena cidade à grande metrópole. **Revista de História**, São Paulo, v.8, n.17, p. 167-179, 1954. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36096>. Acesso em 23/ Jul/ 2021

PECHMAN, Robert Moses. O urbano fora do lugar? Transferências e traduções nas ideias urbanísticas dos anos 1920. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; PECHMAN, Robert (org.). **Cidade, povo e nação**. Gênese do urbanismo moderno. 2ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2015.

PORTA, Miquel. **A Dictionary of Epidemiology**. New York: Oxford University Press, 2008.

PRADO JÚNIOR, Caio. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: **A cidade de São Paulo: geografia e história**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2ª edição, 1989. p.7-37.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo e outras cidades**. São Paulo: Hucitec, 1993.

RICARDI, Alexandre. **A companhia água e luz do estado de São Paulo e suas relações de conflito na formação do parque elétrico paulistano, 1890-1910**. 2013. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-31102013-104643/pt-br.php>. Acesso em 26/Ago/2021.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo**. 2 Ed. São Paulo: Publifolha, 2003.

SÃO PAULO (Município). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. **Histórico Demográfico do Município de São Paulo**. 2007. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/index.php> Acesso em 26/Ago/ 2021.

SÃO PAULO, Secretaria de Estado da Saúde de. **Biblioteca Virtual em Saúde**. Disponível em: <https://ses.sp.bvs.br/>. Acesso em 26/Nov/2021.

SAVIO, Marco Antônio C. “Há liras de Orfeu em todos os automóveis”: as feiras automobilísticas e as seduções do automóvel em São Paulo, nos anos 20. In: **Cadernos do CEOM**. Chapecó: Argos, v. 19, n. 24, p.217-236, 2006. Disponível em: <https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/view/2081>. Acesso em 05/Abr/2022

SILVA, André Luiz Godinho da. **Urbe móvel, urbe mórbida: automóveis, bondes elétricos e a violenta disputa pelas ruas da cidade de São Paulo (1900- 1930)**. Monografia (Bacharelado e Licenciatura em História). Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, p.60, 2018. Disponível em: <https://repositorio.unifesp.br/handle/11600/51525>. Acesso em 01/Fev/2022.

TEIXEIRA, Palmira Petratti. A Vila Maria Zélia: a fascinante história de um memorial ideológico das relações de trabalho na cidade de São Paulo. In: **Simpósio Nacional de História**, 25, 2009, Fortaleza. Anais. Fortaleza: UFCE, 2009. Disponível em: https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548772006_640a02745a554245bc3af9762c2c96e2.pdf. Acesso em 07/Fev/2022.

TELAROLLI JÚNIOR. Rodolpho. Imigração e epidemias no estado de São Paulo. **História, ciências e saúde**. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 265-283, 1996. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/hcsm/a/RS8yYKbdSdLjkVpGCtP6Cpw/?lang=pt#>. Acesso em 27/Set/2021.

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

FONTES HISTÓRICAS

A GAZETA. São Paulo, Ano XX, n. 6.010, p. 8, 17 de fevereiro de 1926. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=763900&pesq=%22villas%20oper%C3%A1rias%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=22412>. Acesso em 07/Fev/2022.

A LANTERNA: Folha Anti-Clerical e de Combate. São Paulo, Ano XI, n.131, p.1, 23 de março de 1912. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=366153&pesq=%22villas%20oper%C3%A1rias%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=524>. Acesso em 07/Fev/2022.

CHERNOVIZ, Napoleão. **Dicionário de medicina popular**. [s.l.]: 1890. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/6948>. Acesso em 12/Set/2021.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo, n. 17.134, p.5, 14 de abril de 1911. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=090972_06&pesq=%22villas%20oper%C3%A1rias%22&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=20920. Acesso em 07/Fev/2022.

MAIA, Francisco Prestes. **Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930.

O COMBATE: Independência, Verdade e Justiça. São Paulo, Ano III, n.659, p.1, 18 de julho de 1917. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=830453&pasta=ano%20191&pesq=&pagfis=57>. Acesso em 25/Set/2021

_____. São Paulo, Ano X, n.2.698, p.1, 07 de junho de 1924. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830453&Pesq=%22villas%20oper%C3%A1rias%22&pagfis=7792>. Acesso em 07/Fev/2022.

SÃO PAULO (Estado). **Relatório de Inspeção da Comissão de exame e inspeção das habitações operárias e cortiços no distrito de Santa Efigênia**. 1893. Arquivo Público do Estado de São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/cortic_ephigenia. Acesso em 25/set/2021

SÃO PAULO (Estado). **Relatório da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas**. 1895. Arquivo Público do Estado de São Paulo. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital. Acesso em 25/set/2021

LEGISLAÇÃO FEDERAL

Decreto nº 847 de 11 de outubro de 1890 – Promulga o Código Penal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/d847.htm. Acesso em 25/ Nov/ 21.

Decreto nº 1.313 de 17 de janeiro de 1891 – Estabelece providências para regularizar o trabalho dos menores empregados nas fábricas da capital federal. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1313-17-janeiro-1891-498588-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 12/Dez/2021.

Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 24 de fevereiro de 1891. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acesso em 12/Dez/2021.

Decreto nº 4.403, de 22 de dezembro de 1921. Regula a locação de prédios urbanos e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4403-22-dezembro-1921-569624-publicacaooriginal-92854-pl.html>. Acesso em 08/Fev/2022.

Decreto 4.682, de 24 de janeiro de 1923. Cria, em cada uma das empresas de estradas de ferro existentes no país, uma caixa de aposentadoria e pensões para os respectivos empregados. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4682-24-janeiro-1923-538815-norma-pl.html>. Acesso em 25/Fev/2022.

Decreto nº 22.872 de 29 de junho de 1933. Cria o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, regula o seu funcionamento e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22872-29-junho-1933503513-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 25/Fev/2022.

Decreto nº 1.749, de 28 de junho de 1937. Aprova novo regulamento para a aquisição de prédios destinados à moradia dos associados e à sede dos Institutos e Caixas de Aposentadoria e Pensões. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-1749-28-junho-1937-345513-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 25/Fev/2022.

Decreto-lei nº 4.598, de 20 de agosto de 1942. Dispõe sobre aluguéis de residências e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4598-20-agosto-1942-414411-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 08/Fev/2022.

LEGISLAÇÃO ESTADUAL

Decreto nº 233, de 2 de março de 1894 – Estabelece o Código Sanitário. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/137356>. Acesso em 12/Dez/2021.

Lei nº 1.596 de 29 de dezembro de 1917 - Reorganiza o serviço sanitário do Estado. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1917/lei-1596-29.12.1917.html>. Acesso em 18/Jan/2022.

LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

Resolução nº 93, de 14 de março de 1873 – Manda publicar e executar 205 artigos de posturas da Câmara Municipal desta Capital. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/140997>. Acesso em 12/Dez/2021.

Resolução nº 62, de 31 de maio de 1875 - Manda publicar e executar o código de posturas da Câmara municipal da Capital. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/140869>. Acesso em 12/Dez/2021.

Resolução nº 134, de 7 de junho de 1886 – Código de Posturas da Câmara municipal da Capital. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/resolucao/1886/resolucao-134-07.06.1886.html>. Acesso em 12/Dez/2021.

Lei nº 111, de 21 de setembro de 1894 – Regula o sistema de edificações na Avenida Paulista. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1894/11/111/lei-ordinaria-n-111-1894-regula-o-systema-de-edificacoes-na-avenida-paulista>. Acesso em 18/Jan/2022.

Lei nº 355, de 3 de junho de 1898 – Especifica o modo de edificar nas avenidas Higienópolis e Itatiaia. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1898/36/355/lei-ordinaria-n-355-1898-especifica-o-modo-de-edificar-nas-avenidas-higienopolis-e-itatiaia-1898-06-03-versao-original>. Acesso em 18/Jan/2022.

Lei nº 498, de 14 de dezembro de 1900 – Estabelece prescrições para construção de casas de habitação operária. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1900/50/498/lei-ordinaria-n-498-1900-estabelece-prescripcoes-para-construcao-de-casas-de-habitacao-operaria-1900-12-14-versao-original>. Acesso em 18/Jan/2022

Lei nº 604, de 13 de setembro de 1902 – Autoriza o Prefeito a contratar a construção de casas, vilas operárias e núcleos coloniais. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1902/60/604/lei-ordinaria-n-604-1902-autoriza-o-prefeito-a-contractar-a-construcao-de-casas-villas-operarias-e-nucleos-coloniaes>. Acesso em 02/Fev/2022.

Lei nº 1.585, de 3 de setembro de 1912 – Dispõe sobre o alinhamento de construções. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1912/158/1585/lei-ordinaria-n-1585-1912-dispoe-sobre-alinhamento-de-construcoes>. Acesso em 18/Jan/2022.

Lei nº 1.874, de 12 de maio de 1915 – Divide em quatro perímetros o município de São Paulo. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1915/187/1874/lei-ordinaria-n-1874-1915-divide-o-municipio-em-quatro-perimetros-e-da-outras-providencias>. Acesso em 18/Jan/2022.

Lei nº 2.332, de 9 de novembro de 1920 – Estabelece o padrão municipal para as construções particulares no município. Disponível em: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/cgi-bin/wxis.bin/iah/scripts/>. Acesso em 18/Jan/2022.

Lei nº 2.611, de 20 de junho de 1923. – Proíbe a abertura de vias de qualquer comunicação, em qualquer perímetro do município, sem a prévia autorização da prefeitura. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1923/261/2611/lei-ordinaria-n-2611-1923-prohibe-a-abertura-de-vias-de-communicacao-em-qualquer-perimetro-do-municipio-sem-previa-licenca-da-prefeitura>. Acesso em 05/Abr/2022.

Lei nº 3.427, de 19 de novembro de 1929 – Código de Obras Artur Sabóia. Disponível em: <file:///C:/Users/Priscila/AppData/Local/Temp/LEI-3427-1929-SAO-PAULO-SP.pdf>. Acesso em 19/Jan/2022.

Ato Prefeito nº 663, de 10 de agosto de 1934 - Aprova consolidação do Código de Obras Arthur Saboya, (Lei nº 3.427, de 19 de novembro de 1929) abrangendo todas as disposições constantes de Leis e Atos, em vigor nesta data, referentes a construções, arruamentos, etc. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/ato-gabinete-do-prefeito-663-de-10-de-agosto-de-1934>. Acesso em 19/Jan/2022.