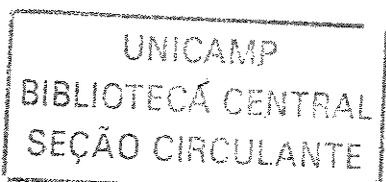


**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE ARTES  
Mestrado em Multimeios**

**SINFONIA EM QUATRO TEMPOS**  
**visão poético-musical da cidade de São Paulo a partir de suas técnicas construtivas**  
(memorial descritivo do vídeo)

**CARLOS EDUARDO PARANHOS FERREIRA**

Campinas – 2004



Acompanha 1 CD ROM

UNIDADE	30
Nº CHAMADA	T/UNICAMP
	F413s
V	EX
TOMBO BC/	63832
PROC.	16 P. 00086-05
C	<input type="checkbox"/>
D	<input checked="" type="checkbox"/>
PREÇO	11,00
DATA	16/05/05
Nº CPD	

Bibid 350419

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA  
BIBLIOTECA CENTRAL DA UNICAMP

F413s

Ferreira, Carlos Eduardo Paranhos.

Sinfonia em quatro tempos : visão poético-musical da cidade de São Paulo a partir de suas técnicas construtivas / Carlos Eduardo Paranhos Ferreira. – Campinas, SP : [s.n.], 2004.

Orientador : Claudiney Rodrigues Carrasco.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Artes.

1. Artes – São Paulo (SP). 2. Vídeo-arte – São Paulo (SP). 3. Música – São Paulo (SP). 4. Arquitetura – São Paulo (SP). 5. Planejamento urbano – São Paulo (SP). 6. Arte e tecnologia – São Paulo (SP). I. Carrasco, Claudiney Rodrigues. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Artes. III. Título.

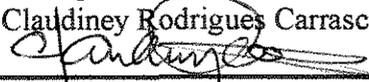
**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE ARTES  
Mestrado em Multimeios**

**SINFONIA EM QUATRO TEMPOS**

**visão poético-musical da cidade de São Paulo a partir de suas técnicas construtivas  
(memorial descritivo do vídeo)**

**CARLOS EDUARDO PARANHOS FERREIRA**

Este exemplar é a redação final da  
dissertação defendida pelo Sr. Carlos  
Eduardo Paranhos Ferreira e aprovada pela  
Comissão Julgadora em 18/02/2004.  
Prof. Dr. Claudiney Rodrigues Carrasco

  
Orientador

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado  
em Multimeios do Instituto de Artes da  
UNICAMP como requisito parcial para a  
obtenção do título de Mestre em Multimeios  
sob a orientação do **Prof. Dr. Claudiney  
Rodrigues Carrasco**

Campinas – 2004

# Í N D I C E

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>p. 09</b>
<b>2. ANTECEDENTES do PROJETO .....</b>	<b>p. 11</b>
Um gosto de Sol	
Saudades	
Paranoya 7	
<b>3. O VÍDEO: MEMORIAL DESCRITIVO .....</b>	<b>p. 13</b>
<b>4. PESQUISA .....</b>	<b>p. 19</b>
A Cidade e sua Geografia	
Aspectos Sócio-Econômicos da Capitania de São Paulo	
Uma Raça de Gigantes	
A Cidade Serra-Acima e seus Caminhos	
Escoamento do Excedente Agrícola – A Calçada do Lorena	
O Olhar Científico e as Expedições	
Os Viajantes	
Construindo Imagens	
A Ferrovia	
Prelúdio de Barro	
Ária de Alvenaria	
Dança de Concreto	
Fuga de Vidro	
<b>5. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA .....</b>	<b>p. 41</b>
<b>ANEXO I: ROTEIRO TÉCNICO .....</b>	<b>p. 46</b>
<b>ANEXO II: ROTEIRO EDITADO .....</b>	<b>p. 71</b>
<b>FICHA TÉCNICA .....</b>	<b>p. 84</b>

## RESUMO

O presente memorial descritivo pretende ser indissociável da exibição do vídeo anexo *Sinfonia em Quatro Tempos*.

Ao longo de sua história, a cidade de São Paulo caracteriza-se por ser palco de um processo de constante superposição de técnicas, culturas e materiais em suas construções. O que hoje conhecemos é, na verdade, a reconstrução de uma cidade em sua terceira versão, esta também em mutação, que, gradualmente, começa a ser sobreposta por uma quarta versão.

O vídeo *Sinfonia em Quatro Tempos* é dividido em quatro tempos / movimentos musicais, cada um referente a um período histórico distinto. Em cada época abordada, há o predomínio de uma técnica construtiva e do emprego de um novo material em suas construções, resultando em novo perfil da cidade, ou seja, de uma nova técnica apreendida, emoldurando a cidade colonial, a cidade cafeeira, a cidade industrial e a cidade prestadora de serviços. Temos, assim, respectivamente, a taipa, consubstanciada no Prelúdio de Barro, a alvenaria, na Ária de Alvenaria, o concreto armado, na Dança de Concreto, e, na contemporaneidade, acrescenta-se o vidro, aço, alumínio, plástico e estruturas modulares que compõem a Fuga de Vidro.

Busca-se, na edição da imagem, acrescida de uma trilha sonora original, a funcionalidade interna de cada um dos blocos acima mencionados, que exercem o fio condutor da narrativa, amparado pelos depoimentos constantes do vídeo.

Agradeço às pessoas sem as quais a realização do vídeo não teria sido possível: meu orientador, Prof. Dr. Claudiney Rodrigues Carrasco e, ainda, o MidiaLab.br-Eca/Usp, representado pelo Prof. Dr. Marcelo G. Tassara e o técnico Eduvaldo M. Oliveira.

Às vezes, basta-me uma partícula que se abre no meio de uma paisagem incongruente, um aflorar de luzes na neblina, o diálogo de dois passantes que se encontram no vaivém, para pensar que partindo dali construirei, pedaço por pedaço, a cidade perfeita, feita de fragmentos misturados com o resto, de instantes separados por intervalos, de sinais que alguém envia e não sabe quem capta. Se digo que a cidade para a qual tende a minha viagem é descontínua no espaço e no tempo, ora mais rala, ora mais densa, você não deve crer que pode parar de procurá-la.

(Marco Polo, respondendo ao imperador Kublai Khan, no diálogo final do livro *As Cidades Invisíveis*, de Ítalo Calvino)

## 1. INTRODUÇÃO

O vídeo intitulado *Sinfonia em quatro tempos* (26 minutos) é acompanhado da presente dissertação, que procura dar conta do processo de produção do referido produto audiovisual.

O tema abordado é a paisagem urbana da cidade de São Paulo, flagrada em sua evolução histórica, vista sob a ótica de sua arquitetura: a cada novo material empregado nas construções, temos um novo perfil dessa paisagem urbana e de sua história arquitetônica. Em cada um desses diferentes períodos, há o predomínio, respectivamente, da taipa, alvenaria, concreto armado e, na atualidade, do vidro, aço, alumínio, plástico, concreto e estruturas modulares. Vale dizer que cada nova técnica apreendida emoldura a cidade colonial, a cidade cafeeira, a cidade industrial e a cidade contemporânea, perfazendo, assim, quatro diferentes tempos.

*Cada cidade tem a sua fisionomia, a sua feição, como as pessoas têm um conjunto de traços com os quais se constrói a sua identidade, o seu caráter. Mas uma fisionomia se transforma com o tempo. Em São Paulo, esse caráter se perde com facilidade e as novas gerações se perguntam qual é a nova fisionomia, qual é o caráter da cidade. Podemos identificar pelo menos quatro fisionomias distintas: a da velha cidade de taipa, do tempo do trabalho escravo (até 1888); a da cidade européia (1889/1930); a da cidade modernista (1930/1960) e a metrópole centralizada e congestionada (1960/1990).<sup>1</sup>*

Estamos tratando em nosso trabalho da busca dessa fisionomia, resultante da constante construção, desconstrução e reconstrução da cidade, sobre esse *modus operandi* em intervalos de tempo cada vez menores, que tão bem a caracteriza. Na busca dessa fisionomia, nos vestígios dessa arqueologia das imagens, uma visão deliberadamente impressionista nos guia, perseguindo não um ranço oficial e ufanista no viés da cidade, mas antes uma sensação que esse passado nos transmite.

---

<sup>1</sup> Reis Filho, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo (Hucitec), 1994, p. 17.

Estamos nos servindo, neste trabalho, de vasta iconografia produzida no século XIX, para a construção do audiovisual. Esse repertório ganha conotação estamentária, ao permitir a criação de uma historiografia fragmentária em sua origem.

A nossa intenção não é refazer ou recontar a história da cidade, mas, a partir de uma visão pessoal, de uma impressão conjectural que esse passado nos transmite, trabalhar com essa memória coletiva da nação – reapropriada –, que remonta ao início de sua construção.

O vídeo pretende como desdobramento audiovisual, traduzir visual e musicalmente a *fisionomia* dessas quatro épocas abordadas, buscando uma unidade estilística em cada uma delas, por intermédio da montagem e da edição musical, além de registrar depoimentos que elucidam uma visão e uma idéia multidisciplinar da arquitetura e da paisagem urbana, onde os materiais e as técnicas construtivas estão relacionados aos ciclos econômicos que permeiam a sua história. Como observa o arquiteto Paulo Mendes da Rocha,

*... hoje São Paulo é uma cidade muito desastrada, porque com toda a nossa pobreza brasileira, São Paulo já se reconstruiu quatro vezes, eu acho... essa cupidez, essa tolice de fazer sempre o novo, São Paulo já foi construída quatro vezes...<sup>2</sup>*

Para a explanação do atual trabalho, fazemos um breve retrospecto de trabalhos anteriormente desenvolvidos, para em seguida apresentarmos a pesquisa que deu origem ao roteiro técnico. Por fim, nos Anexos I e II, apresentamos o roteiro original e o roteiro resultante da gravação e da edição do vídeo, para que se possa dar conhecimento das transformações ocorridas no processo da realização.

Cumpramos destacar que, apenas por um mero acaso, a finalização do vídeo coincide com as comemorações dos 450 anos da cidade de São Paulo. Este trabalho não pretende ser apanágio da efeméride que marca o início deste ano de 2004, porquanto a dissertação de Mestrado apenas cumpre o prazo estabelecido para a sua conclusão.

---

<sup>2</sup> Rocha, Paulo Mendes. In *Programa Roda Viva*. Tv Cultura, 17.06.2002, Canal 2, São Paulo.

## 2. ANTECEDENTES do PROJETO

Em trabalhos autorais anteriormente realizados, evidenciou-se uma preocupação em construir imagens em estreita sincronia com a música, de maneira diversa daquela que se convencionou nomear o *video-clip*. Partindo de uma música existente, à imagem corresponderia uma conseqüente *partitura visual*, com referências afetivas e geográficas, inferida do processo de montagem.

### *Um gosto de Sol, super 8mm, cor, 1'40", Eca-Usp, 1978*

O primeiro trabalho desenvolvido pelo autor seguindo essa linha, foi um exercício desenvolvido no âmbito da disciplina *Semiologia da Imagem*, ministrada pelo Prof. Eduardo Peñuela, em 1978, na Eca/Usp. Era utilizada a canção *Um Gosto de Sol*, de Milton Nascimento e Ronaldo Bastos, em que, além da parte instrumental, incluíam-se os versos:

Alguém que vi de passagem  
Numa cidade estrangeira  
Lembrou os sonhos que eu tinha  
E esqueci sobre a mesa  
Como uma pêra se esquece  
Dormindo numa fruteira  
O sol na sombra se esquece  
Dormindo numa cadeira

As imagens filmadas no centro de São Paulo eram acrescidas de um *table-top* de fotos e gravuras referente à herança colonial indígena, pontuadas pelo monumento *Índio Pescador*, escultura de Francisco Leopoldo e Silva (1879/1948), localizado na Praça Oswaldo Cruz.

### *Saudades..., 35mm, cor, 5', Grama Produções, 1979; distribuição: Embrafilme*

Direção de Fotografia: Joel La Laina

Montagem: Cristina Santeiro

Música: Lalá César Ferreira

Direção de Produção: José Antonio Garcia

Som: Afonso Celso Duarte

Eletricista: Jamelão

Participação Especial: Enéas

Nesse curta-metragem, realizado para atender a famigerada Lei de Obrigatoriedade de Exibição do Curta como complemento do longa-metragem estrangeiro, essa prática era reiterada. A música, uma *valsinha* executada ao piano, datada de 1888, servia de mote para a exploração do interior de uma residência no bairro paulistano do Paraíso. Com influências do ecletismo em sua arquitetura, datada dos primeiros anos da década de 1920, o domicílio era o lar do avô do realizador, que fazia pequena *ponta* ao final do filme, e a música era composição da mãe de seu avô. Um filme listado certamente na categoria de *obra familiar*.

***Paranoya 7, 16mm, p/b, 6', Eca-Usp, 1980***

Direção de Fotografia: Francisco Magaldi; Antonio Carlos de Britto

Montagem: Christina Menezes

Música: Suíte Gayané (adágio) de Aram Katchaturian

Volumina de György Ligeti

Som e Letreiros: Mauro Holanda

Montagem de Negativo: Benê de Oliveira

O germe da dissertação tem sua origem embasada nesse trabalho realizado durante a graduação em Comunicação Social / Habilitação Cinema, na Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo.

Interessado em empregar a música como elemento de corte em relação ao elemento filmico, foi utilizada a *Suíte Gayané*, de Aram Katchaturian, como fio condutor para montar as imagens filmadas em p/b da cidade de São Paulo, em um trabalho que pretendia evidenciar a metrópole como sedimentação do espaço que o anonimato impõe aos seus cidadãos. Nessa ocasião, sem atentar para o detalhe, desenvolvia-se um olhar voltado para essa metrópole, e, evidentemente, sua arquitetura era aí registrada. O trabalho final resultou em um filme com o exato tempo de duração da música, que, uma vez mais, ganhava um caráter narrativo por meio da montagem, procurando dar ênfase ao ritmo musical em estreita sincronia com as imagens.

### 3. O VÍDEO: MEMORIAL DESCRITIVO

Procedendo a novas pesquisas, foram acrescentados outros elementos ao trabalho anteriormente realizado sobre a cidade: de uma forma esquemática, a sua história passou a ser dividida a partir de suas técnicas construtivas.

Inicialmente, a música prevista para a edição musical pretendia apoiar-se em alguns movimentos das Bachianas Brasileiras de Villa-Lobos; superada a etapa da qualificação, delineou-se a escolha para que a trilha musical fosse uma composição original.

A realização do vídeo envolveu diversas etapas, que este memorial procura descrever. Para o suporte vídeo, foi escolhido o formato Betacam SP analógico. Uma parceria estabelecida entre o Departamento de Mídias da Unicamp e o laboratório MidiaLab.br da Escola de Comunicações e Artes da Usp possibilitou a realização da obra prevista, que se tornou a dissertação de Mestrado, pela cessão de uma câmera Sony Betacam UVW – 100.

O material sensível totalizou dezoito fitas Betacam SP 30', doze delas doadas pelo Departamento de Mídias do Instituto de Artes da Unicamp.

Tripé, lente grande angular, microfone e iluminação ora foram cedidos por produtoras e pessoas físicas e, em outras ocasiões, foram locados (lista de agradecimentos ao final do trabalho).

A digitalização do material iconográfico foi realizada de forma caseira, fazendo-se uso de um *scanner* pessoal.

A finalização ocorreu em edição não-linear, tardiamente, acontecendo na primeira quinzena de janeiro de 2004, na Santa Clara Imagem & Movimento, usando-se o programa *Final Cut*.

Durante o transcorrer do ano de 2004, seguindo sugestão da banca examinadora, foi realizada a gravação com o historiador Nicolau Sevcenko, pois, embora fosse previsto o seu depoimento no projeto original, problemas de produção haviam inviabilizado a captação de imagens, o que finalmente ocorreu no mês de maio, permitindo a inserção do depoimento faltante.

Optou ainda o realizador por aprimorar a trilha musical, modificando e reescrevendo os temas em um trabalho integrado com o compositor, remodelando a obra e promovendo mudanças que melhor expressassem os diferentes ciclos econômicos pelos quais passou a cidade.

A parte sonora foi realizada no Estúdio Zabumba: a trilha musical foi composta e seqüenciada no programa Cakewalk da Twelve Tone Systems e diversos módulos de som periféricos. A mixagem e a masterização foram realizadas no programa ProTools, utilizado, inclusive, para a restauração do áudio dos depoimentos que apresentavam alguns problemas técnicos de gravação, além de ruídos de vento.

Asseguradas as condições mínimas para as gravações pretendidas – traduzidas na necessidade de captação de imagens, basicamente, de caráter documental para posterior tratamento na edição – a constituição de uma equipe básica levou-nos a uma que prescindisse de apenas um diretor de fotografia / operador de câmera. Por uma série de motivos inerentes ao processo de produção, essa mesma função acabou por desdobrar-se entre cinco diferentes colaboradores, mormente em razão da disponibilidade de suas agendas.

A exaustiva lista de locações gravadas tem por objetivo primordial, mais do que listar esses locais, que muitas vezes não constam do vídeo final, situá-los no tempo e no espaço, informando ainda, na medida do possível, os autores das obras relatadas.

As primeiras gravações foram realizadas em novembro de 2001, quando foram captados os seguintes depoimentos:

- Aziz Nacib Ab'Saber (fotografia: Rubens Toledo; áudio: Gabriela Cunha – 1 diária)

- Benedito Lima de Toledo; Carlos Alberto Cerqueira Lemos; Regina Meyer e Roberto Loeb (fotografia e áudio: Francisco Magaldi – 3 diárias).

A conseqüente *decupagem* das gravações realizadas com os depoentes acima relacionados, foi o primeiro elemento constitutivo do argumento e do roteiro técnico, ficando aí estabelecidas as premissas sobre as quais se assentaria o esboço pretendido.

Após esse período inicial, tiveram prosseguimento as pesquisas que nos levaram à *qualificação*, em agosto de 2002. Foi então estabelecido um cronograma básico, o qual previa dez diárias de gravação. Foram eleitas áreas da cidade que pela sua importância histórica, estética, geográfica ou afetiva, ou ainda pelas facilidades oferecidas à pauta de produção, adequavam-se à criação de um banco de imagens suscetível ao trabalho a ser desenvolvido no processo de edição.

Os trabalhos só foram retomados em 30.07.2003, ocasião em que foram feitas as imagens na Serra do Mar (obras de Victor Dubugras) e na antiga Calçada do Lorena (1789/92), desta feita com equipamento alugado, pois o MidiaLab.br encontrava-se em período de férias (fotografia: Francisco Magaldi).

Em 14.10.2003, encontrando-se em viagem Francisco Magaldi, foi ele substituído por Felipe Arroyo, aluno cumprindo especialização em fotografia no Curso Superior do Audiovisual da Escola de Comunicações e Artes da Usp. Os blocos de imagens compreenderam a região central: Senador Feijó e lateral da Catedral; São Francisco e Escola de Comércio Álvares Penteado (Carlos Eckman e Victor Dubugras, 1908); Praça do Patriarca (Edifício Barão de Iguape: Jacques Pilon / Giancarlo Gasperini / Jerônimo Bonilha Esteves, 1962); Rua da Quitanda; Edifício Alexandre Mackenzie (antiga Light; Ramos de Azevedo, 1929); rua Dr. Falcão Filho / Líbero Badaró (Samuel das Neves, 1912 – 1ª estrutura de concreto armado calculado para vários pavimentos); Edifício Saldanha Marinho (atual Secretaria de Segurança Pública; Elisário Bahiana e Décio de Moraes, 1938).

Em 25.11.2003, foi documentado o pórtico remanescente da antiga Cadeia Pública na Avenida Tiradentes, onde hoje se localiza uma agência do Banco Nossa Caixa e o Batalhão Tobias de Aguiar (edificação em alvenaria de tijolos e taipa, projeto de Ramos de Azevedo, 1892), além do Convento da Luz, da Vila Inglesa (Eduardi de Aguiar D'Andrada, 1915/17) e das vilas operárias, Economizadora (Antonio Bocchini e Cláudio de Souza, 1912) e Maria Zélia (Jorge Street e o arquiteto Pedaurrieux, 1916) – fotografia: Felipe Arroyo.

Em dezembro de 2003, a documentação prosseguiu com mais seis diárias, completando o material captado visando à edição do programa. Impedido por seus trabalhos de conclusão de curso, Felipe Arroyo foi substituído por outros dois colaboradores.

04.12.03 – Palácio do Governo (Ramos de Azevedo, 1892) e Casa da Marquesa; Tribunal de Alçada (Ramos de Azevedo, 1928); Caixa Econômica Federal; Palácio da Justiça (Ramos de Azevedo, 1933); Praça da Sé; Museu Anchieta (maquete da vila de São Paulo, mapas, antiga cripta e ruínas de taipa); Bovespa; Secretaria da Juventude (antigo Banco São Paulo; Álvaro Botelho, 1936); Praça Antonio Prado: Edifícios Banespa (Plínio Botelho do Amaral, 1947), Martinelli (Giuseppe Martinelli, 1929) e Banco do Brasil (1953); Prédio Central dos Correios (Ramos de Azevedo e Domiziano Rossi, 1922); Ladeira São João; Largo São Bento; Viaduto Sta. Ifigênia e Vale do Anhangabaú; Edifício Mirante do Vale (1965); Hotel São Paulo Inn (antigo Hotel Regina; Ramos de Azevedo, 1908); Igreja Sta. Ifigênia e Marian Palace Hotel; Parque D. Pedro; Edifício São Vito; Palácio das Indústrias (Ramos de Azevedo e Domiziano Rossi, 1924) – fotografia: José Agilson de Jesus.

05.12.03 – Rua Itápolis, 961 (Gregori Warchavchik, 1930); Alameda Gleite, 685/691; Alameda Gleite, 562; Liceu Coração de Jesus; imagens da cidade do alto de um prédio à Alameda Dino Bueno; casa invadida na esquina da Alameda Ribeiro da Silva / Alameda Barão de Piracicaba; Rua Conselheiro Nébias (Secretaria da Saúde); linha do trem na Rua Capistrano de Abreu; Alameda Barão de Limeira, 1003 (Warchavchik, 1939); esquina Barão de Limeira / Alameda Nothman (fotografia: Cláudio Porto).

09.12.03 – Residências Paraíso / Vila Mariana: rua Afonso de Freitas, 126/28; rua Joaquim Távora, 1060 (Vila São Jorge); vila entre ruas Joaquim Távora / França Pinto (rua Albino Rodrigues Costa); rua Humberto I, 921/23; rua Major Maragliano, 147; rua Gandavo, 44 e rua Berta (Warchavchik, anos 30)

Higienópolis: Edifício Lausanne (Franz Heep, 1953); Edifício Prudência (Rino Levi e Roberto Cerqueira César, 1950); Edifício Louveira (Vilanova Artigas e Carlos Cascardi, 1950); Vila Penteadado (Carlos Eckman, 1902) – fotografia: Cláudio Porto.

10.12.03 – Estação Terminal Sto. Amaro; Parque Panamby – Chácara Tangará; Market Place; Avenida Luís Carlos Berrini e diversos exemplos da arquitetura do vidro (fotografia: Cláudio Porto).

11.12.03 – Grandes Galerias; Avenida São João; Edifício João Bricola (antigo Mappin; Elisário Bahiana, 1939); Teatro Municipal (Domiziano Rossi e Cláudio Rossi, 1911); Edifício Itália (Otto Meinberg e Franz Heep, 1966); Edifício Esther (Álvaro Vital Brasil e Adhemar Marinho, 1938); Escola Caetano de Campos (Ramos de Azevedo, 1894); Edifício Eiffel (Oscar Niemeyer, 1955); Edifício Copan (Oscar Niemeyer, 1951); Minhocão; Rua Major Sertório, 216 (Oswaldo Bratke, 1961); Largo da Memória (Victor Dubugras, 1922); Palacete Riachuelo (Rua Doutor Falcão Filho, um dos primeiros edifícios de apartamentos; Luís Asson, 1932); Viaduto do Chá (Elisário Bahiana, 1938); Edifício Sampaio Moreira (Samuel das Neves e Christiano Stockler das Neves, 1924, considerado o primeiro arranha-céu da cidade); Edifício CBI (Lucjan Korngold, 1949); Edifício Conde Prates (Giancarlo Palanti e Alfredo Mathias, 1956); Votorantim (antigo Hotel Esplanada; Gabriel Marmorat e Émile Viret, 1923); Edifício Mattarazzo (Marcello Piacentini, 1938); Rua Direita, 49 (edifício da antiga loja Cinótica: 1º edifício em concreto armado – 8 andares); Edifício Triângulo (Oscar Niemeyer, 1952) – fotografia: Cláudio Porto

### 16.12.03 – Travellings pela cidade:

Casa das Rosas; Paulista direção Masp → Dr. Arnaldo; Antonio Carlos; Hadock Lobo; Paulista; Túnel Airton Senna; Avenida JK; Avenida Marginal em direção à Berrini; Represa Guarapiranga; Avenida M'Boi Mirim, Igreja Evangélica e ruas internas; Avenida Luís Carlos Berrini; Avenida Faria Lima; Instituto Tomie Otake; Parque Dom Pedro, Banespa, Mercado Municipal; Arcos da Rua Jandaia / da Assembléia; Avenida 23 de Maio → Indianópolis → Detran → Obelisco → Tutoia

### 16.12.03 – Noturnas:

Avenida Paulista; Teatro Municipal; Viaduto do Chá; Largo São Francisco; Rua Direita; Praça do Patriarca; Sé, Igreja de São Gonçalo e Praça Clovis; Casa da Marquesa e Pátio do Colégio; Largo de São Bento; Viaduto Santa Ifigênia e Vale do Anhangabaú (fotografia: José Agilson de Jesus e Cláudio Porto).

Durante o processo de gravação das imagens, foram ainda registrados alguns aspectos da movimentação na cidade, que não se encontram aqui listados e pretendiam constituir material para as transições inerentes ao processo de edição.

Finalizando os trabalhos, o editor Fábio Almeida responsabilizou-se pela gravação, em Mini DV, do depoimento de Nicolau Sevçenko, em 18.05.04.

#### 4. PESQUISA

A pesquisa desenvolvida teve o propósito de subsidiar o pré-roteiro técnico (Anexo I), apresentado na qualificação do mestrado e preposto para o acompanhamento das gravações.

##### **A Cidade e sua Geografia**

A cidade de São Paulo é freqüentemente apresentada a partir de invocações que evidenciam o seu caráter metropolitano, ficando sem maiores esclarecimentos o fato de que foi necessário um longo tempo de maturação para que a vila colonial pudesse, no decorrer do século XX, ocupar lugar de destaque entre as megalópoles mundiais.

Diversas são as causas cumulativas que, desde o início da colonização, contribuem para a grandeza da cidade, como observa Caio Prado Jr.<sup>3</sup>. A começar pela geomorfologia da região onde se situa o planalto, e do seu acesso relativamente fácil a partir de uma região na Serra do Mar, bastante estreita, comparativamente a outros locais, que dista apenas 10 a 15 quilômetros entre o litoral e a base da serra (área tão próxima entre a costa e o pé da serra ocorre apenas em Paranaguá-Curitiba); na área mais ao norte, as dificuldades de acesso são muitas, em uma zona muito acidentada até o Vale do Paraíba, e, ao sul elas não são menores, onde, depois de transposta a escarpa da serra, tem início um trecho de serra que chega a se estender em até 100 quilômetros em direção ao interior.

Inicialmente, como a tentativa era povoar o litoral e aí explorar a cana, o acesso ao planalto era proibido, sendo liberado somente em 1554, pela procuradora de Martim Afonso, sua esposa, Dona Ana Pimentel.. Essa faixa litorânea, que apresenta terrenos baixos, pântanos e áreas insalubres, onde o engenho da cana de açúcar revelou-se um fiasco, ficou praticamente abandonada e só em tempos mais recentes contou com obras de saneamento. O planalto, propriamente, apresentava condições bem diversas e favoráveis, expressas em um clima temperado, além de um grande contingente de mão-de-obra indígena, e, por isso mesmo, uma

---

<sup>3</sup> Caio Prado Jr. (1933) *Evolução Política do Brasil e outros estudos*, 7<sup>o</sup> ed., São Paulo (Brasiliense), 1971, p. 91.

relativa facilidade de acesso através das trilhas indígenas existentes, além das outras que levavam ao interior, das quais o colonizador parece ter se aproveitado.

Esses caminhos a partir do litoral, levavam a uma área de topografia suave no planalto, os Campos de Piratininga – uma clareira natural na floresta – onde numerosas tribos indígenas estavam distribuídas nesse planalto. Quanto à vila, a sua localização era estratégica, erigida no alto de uma, ora nomeada colina, ora nomeado promontório, chegando a ser lembrado o seu aspecto de acrópole<sup>4</sup>, local de onde se descortinava vasto panorama, dotado de uma visibilidade privilegiada, estreitamente ligada às particulares condições de defesa oferecidas.

Esse sistema de colinas<sup>5</sup>, capitaneadas pela colina central onde se situou o centro histórico, influenciou sobremaneira na configuração espacial das ruas, avenidas e radiais, explicando a ocorrência das tradicionais ladeiras e escadarias e, posteriormente, os viadutos, galerias e túneis, constituindo-se essas colinas fator essencial no desenvolvimento da geografia urbana.

Pode-se afirmar que praticamente nada restou dos três primeiros séculos da cidade, excetuando-se esparsas cartas, documentos, inventários e Atas da Câmara. Será preciso esperar pelo século XIX, para termos conhecimento das primeiras impressões, e mais do que impressões, das primeiras análises científicas do solo, além dos registros etnográficos.

---

<sup>4</sup> Benedito Lima de Toledo. *São Paulo: três cidades em um século*, 2<sup>a</sup> ed., São Paulo (Duas Cidades), 1983, p. 62.

<sup>5</sup> Aziz Nacib Ab'Saber. *Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo*. São Paulo: Tese de Doutorado, Ffich/Usp, 1957, pp. 13-15.

## Aspectos Sócio-Econômicos da Capitania de São Paulo

Já nos primeiros anos após a sua fundação, São Paulo enfrentou disputas com a vizinha Santo André da Borda do Campo, elevada à vila em 1553. Os religiosos ponderavam que essa vila ficava em região pouco segura, e muitos habitantes viviam em pecado, já que não havia párocos. Visitando São Paulo em 1560, Mem de Sá elevou a vila à cidade. Nóbrega propôs a transferência dos habitantes de Santo André e o governador, temendo o esvaziamento, extinguiu-a. Efetivamente, os habitantes vinham abandonando a vila: entre outras dificuldades, até o peixe, alimento essencial, era difícil de ser conseguido. Com a extinção, seus habitantes foram transferidos para São Paulo, em Jurubatuba (antigo Rio Pinheiros).

A Capitania de São Paulo, por encontrar-se distante do Nordeste açucareiro, o centro exportador dominante da época, tem sua história estreitamente ligada às incursões ao interior do país, empreendidas pelas *bandeiras*. Coube a São Paulo a criação de alternativas econômicas que se constituíram nessas empresas, uma alternativa econômica de empresa móvel, caracterizada por um misto de aventureirismo e, por assim dizer, oportunismo empresarial. Elas se apresentam como um dos fatores importantes na configuração das atuais fronteiras, buscando o apresamento de indígenas em um primeiro momento e a busca do ouro e de metais preciosos numa etapa posterior, avançando pelo meridiano de Tordesilhas adentro.

Do ponto de vista político, até fins do século XVII, São Paulo tinha uma relativa autonomia em relação à Metrópole, encontrando-se quase esquecida, cultivando a língua indígena mesmo em suas ruas, possuindo como que "uma energia quase selvagem, de gostos aventureiros, hábitos independentes e republicanos, e que por longo tempo se conservou completamente separada de Portugal"<sup>6</sup>. Essa é uma idéia corrente entre muitos escritores e viajantes, nacionais e estrangeiros. Essa situação só se altera a partir das transformações por que passa a Capitania no transcorrer do século XVIII, quando reformas administrativas a colocam sob uma restrita dependência da Metrópole.

---

<sup>6</sup> Leroy Beaulieu. *De la Colonization chez les peuples modernes*. Paris, 1886, p.54. Apud, Caio Prado Jr. (1933) *Evolução Política do Brasil: Colônia e Império*, São Paulo (Brasiliense), 18ª ed. 1989, p.43.

As constantes expedições ao interior provocaram um incremento da mão-de-obra indígena, o que possibilitou a produção e o transporte do excedente agrícola, vinculando a região, ainda que de forma tímida, a outros locais da colônia e mesmo ao circuito mercantil do Atlântico meridional. Assim, foram ampliadas distintas formas de organização empresarial que pretendiam constituir força de trabalho por meios próprios. O apresamento, portanto, relacionou-se muito mais à economia do planalto do que à demanda de escravos para o litoral açucareiro, como querem muitos historiadores paulistas.

Certamente, a venda de indígenas para outras capitanias ocorreu amiúde, mas a escala e a lógica do empreendimento bandeirante não autoriza creditar a iniciativa a esse comércio restrito, porquanto altos eram os preços finais para cada *peça* apresada. Inclusive, são poucos os indícios de que outras regiões tenham comprado indígenas, por exemplo, entre 1600 e 1650, quando o domínio holandês e a perda de Angola impuseram um abrandamento no tráfico. Apesar dos "pretextos e resultados variados que marcaram a trajetória das expedições, a penetração nos sertões sempre girou em torno do mesmo motivo básico: a necessidade crônica de mão-de-obra indígena para tocar os empreendimentos agrícolas dos paulistas"<sup>7</sup>. Com relação a esse particular, observa Cassiano Ricardo ao analisar a função dos mitos na formação das bandeiras que, "no caso bandeirante tudo é muito diverso. Trata-se de mitos de nascença econômica, e não cósmica, nem intelectual, nem apenas elaboração mística, ou apenas poética"<sup>8</sup>.

Para promover a unidade política, a chegada do primeiro governador da Capitania ocorre em 1721. As transformações econômicas operadas a partir da segunda metade do século XVII caminham passo a passo com a evolução política. Caracteriza-se por uma maior penetração econômica da metrópole, desaparecendo gradualmente a autonomia local do primeiro século e meio da colonização. A autoridade transfere-se das mãos dos proprietários de terra e consolida-se na Coroa Portuguesa, enquanto a Câmara perde seus privilégios, sobreposta pelos governadores. Isso equivale a dizer que, no decorrer do século XVIII só existe na colônia uma

---

<sup>7</sup> John Manuel Monteiro. *Negros da Terra: Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo (Cia. das Letras), 1995, p.57.

<sup>8</sup> Cassiano Ricardo. (1940) *Marcha para o Oeste: a influência da "bandeira" na formação social e política do Brasil*. Rio de Janeiro (José Olympio / Edusp), 1970, p.381.

única autoridade, qual seja, a da metrópole portuguesa<sup>9</sup>. A centralização empreendida pela Metrópole, resulta na concentração do poder na nova capital, o Rio de Janeiro, e na formação do Estado Nacional.

### **Uma Raça de Gigantes**

A construção do mito das *bandeiras* e dos *bandeirantes*, fruto da evolução dos estudos históricos, pode ser dividida em dois momentos bem marcados.

O primeiro entre eles, quando aparece o tema, no transcorrer do século XVIII, na obra de historiadores do período. Personificado nos trabalhos *Memórias para a Capitania de São Vicente: hoje chamada São Paulo*, de Frei Gaspar Madre de Deus (1715/1800), que destaca a figura do mameluco no movimento expansionista (ele próprio era um mameluco), exaltando a miscigenação decorrente e o enobrecimento do sangue português, ao passo que, *Nobiliarquia Paulistana Histórica e Genealógica*, de Pedro Taques de Almeida Paes Leme (1714/74), debruça-se em documentação referente à genealogia dos nobres paulistas e às minas descobertas pelas bandeiras, tencionando provar a pureza da raça dos paulistas. Ao desenvolver uma apologia das bandeiras, esse são apenas elementos pontuais não coincidentes desses historiadores, que, no entanto, encontram-se afinados na essência da proposição.

Após esses primeiros trabalhos, que salientam a importância do bandeirante, essa figura fica relegada ao segundo plano, só reaparecendo mais tarde em São Paulo, com o poderio econômico do café. Esse segundo momento é o da consolidação e cristalização do mito propriamente dito e corresponde às três primeiras décadas do século XX, período em que a produção histórica sobre o bandeirantismo foi retomada com bastante vigor. A força política que a província começa a desfrutar com a economia cafeeira ainda é desproporcional ao poder econômico que a rubiácea promove, o que leva a sua elite política a engajar-se no movimento Republicano, sendo alçada ao poder com o advento da República<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Caio Prado Jr (1933) *Evolução Política do Brasil: Colônia e Império*, 18ª ed., São Paulo (Brasiliense), 1989, p.44

<sup>10</sup> Kátia Maria Abud. *O Sangue Intimorato e as Nobilíssimas Tradições: A Construção de um Símbolo Paulista – O Bandeirante*. Tese de Doutorado, Ffich-Usp, 1985, p.206.

Essas primeiras obras de caráter histórico formal empreendidas por Pedro Taques e Frei Gaspar, são trabalhos centrados em uma situação histórica peculiar, em que uma certa classe social – a deles, – é alijada de seus poderes e privilégios. Iniciam então os autores, um meticoloso estudo no qual terminam por privilegiar essa elite recém desalojada. Ainda que a metodologia e o rigor da pesquisa tenham sido inquestionáveis, a partir do material levantado em cartórios e arquivos,

*... escreveram sobre fatos jurídicos, aos quais deram 'significado' que levariam a valorização de sua gente, procurando garantir aos descendentes dos sertanistas o lugar de proeminência, mediante uma interpretação que os notabilizava de direito, como herdeiros da nobreza metropolitana, ou de fato, como conquistadores de terras e homens, membros de um grupo étnico habilitado para isso*<sup>11</sup>.

Defendem sistematicamente os sertanistas dos ataques promovidos pelos jesuítas, dando início ao processo de formação da imagem do bandeirante, imagem essa que perdurou durante o século XIX, na exaltação de poetas e viajantes como Auguste de Saint-Hilaire que, ao viajar pelo país no início do século XIX, cunha o dístico famoso, citado por A. Taunay na apresentação de seu livro:

*Quanto se sabe, por experiência própria quanta fadiga e privações e perigos, ainda hoje, espera o viajor que se aventura nestas regiões longínquas e depois se conhecem os pormenores das viagens intermináveis de antigos paulistas, fica-se estupefato e levado a crer que estes homens pertenciam a uma raça de gigantes*<sup>12</sup>.

Essa *raça de gigantes* vai gerar o mote que, no transcorrer do século XX, conduzirá a cidade industrial. Nessa ocasião, será agregado aos insignes antepassados, o imigrante, ele também um *bandeirante*, vindo ao Novo Mundo para desbravar terras e riquezas, comungando, portanto, dos mesmos ideais *bandeiristas*.

---

<sup>11</sup> Abud, op. cit., p.204.

<sup>12</sup> Affonso de Escragnolle Taunay. (1924) *História das Bandeiras Paulistas*. São Paulo (Melhoramentos), 1961, Tomo I, p.3.

## A Cidade Serra-Acima e seus Caminhos

Durante quase todo o período colonial, a cidade de São Paulo esteve confinada a uma situação de relativo isolamento serra-acima. Os difíceis caminhos de comunicação com o litoral valeram-se das antigas trilhas indígenas (das antas/Tupiniquins), que se revestem de especial interesse para a colonização européia, posto que "os rumos da expansão estiveram sempre predeterminados pelos rumos dos caminhos indígenas organizados<sup>13</sup>", e a cidade se caracteriza como um centro de convergência e irradiação de caminhos. Posteriormente é retrçado o Caminho do Padre José e construída a Estrada do Lorena (1792) – estrada já calçada, que visava ao transporte da produção açucareira, – suplantada pela Estrada da Maioridade (1842), que por sua vez dá origem ao Caminho do Mar.

É relevante listar o complexo sistema de trilhas desenvolvidas pelos autóctones ao longo dos séculos: a já mencionada trilha dos Tupiniquins, no trajeto entre Cubatão e o planalto; a dos Tamoios, a partir do litoral comunicava-se com o Vale do Paraíba; a dos Caiapós, levando ao sertão de Goiás e, finalmente, a dos Guaranis, chamada de Peabirú, com largura de oito palmos, que chegaria até as minas de prata de Potossi. Essas são apenas as maiores e mais importantes, que servirão sucessivamente aos tropeiros e sua mulas, à estrada de ferro e, por fim à rodagem.

Esse quadro das vias de comunicação modificou-se substancialmente a partir de fevereiro de 1867, com a chegada da estrada de ferro para o escoamento da produção cafeeira, fato esse que traria profundas transformações à cidade. Uma nova rota comercial estabeleceu-se: descia o trem para o litoral com o café a ser exportado e, na subida da serra, trafegavam as importações manufaturadas vindas como lastro nos navios.

Essas importações se manifestam nas mais diferentes áreas, disseminadas no chamado *morar à francesa*, a moradia concebida a partir de sua divisão interna em três zonas – a pública, a privada e a de serviços. Tivemos aí a chegada desde ferragens, gradis, esquadrias e mobiliário, passando pelo banheiro e os sanitários dotados de sifão, até as cortinas, tapeçaria e papéis de

---

<sup>13</sup> Reinhard Maack, *Sobre o Itinerário de Ulrich Schmidel através do sul do Brasil*. Geografia Física, nº1, Universidade do Paraná, Ffclh, 1959. Apud Pasquale Petrone. (1965) *Aldeamentos Paulistas*. São Paulo (Edusp), 1995, p.34.

parede, porcelanas e ainda o vestuário. Já não são apenas os caminhos que se alteram: eles trazem consigo uma mudança nos hábitos e costumes da acanhada cidade.

### **Escoamento do Excedente Agrícola – A Calçada do Lorena**

Nomeado governador da Capitania, Bernardo José Maria de Lorena chegou em São Paulo em 1788, acompanhado do engenheiro militar João da Costa Ferreira, que trabalhara nas obras de reconstrução de Lisboa, abalada pelo terremoto de 1755. Esse militar deveria assumir responsabilidades na demarcação do território, em função do Tratado de Santo Ildefonso, mas, como esse trabalho não requereu a sua presença, ele foi aproveitado por Lorena para executar obras em seu governo, pautado por grandes realizações.

Como observa Sérgio Buarque, "o primeiro progresso real sobre as velhas trilhas indígenas só foi definitivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Em São Paulo, particularmente, com as primeiras tropas de muares"<sup>14</sup>. A feira de Sorocaba, realizada anualmente durante o inverno, era o espaço de comércio dessas tropas, vindas do sul, dos Campos de Viamão.

Essa feira atendeu à demanda do gado muar, tanto para a zona das minas quanto para a região açucareira do assim chamado quadrilátero do açúcar, formado, no entender de Schorer Petrone<sup>15</sup>, por Sorocaba, Jundiaí, Mogi-Guaçu e Piracicaba. Muito embora essa produção fosse pequena, comparativamente ao nordeste e mesmo ao Rio de Janeiro, a construção da Calçada do Lorena acolheu às prerrogativas de que necessitava a Capitania para estabelecer relações comerciais mais profícuas. Como salienta Toledo, "essa estrada será o marco que assinala o início da constituição de uma infra-estrutura que colocará São Paulo no comércio internacional"<sup>16</sup>.

Até então, a ligação entre as duas cidades era feita por uma trilha, ainda remanescente das antigas trilhas indígenas e da trilha do Padre José. Os relatos dos jesuítas nos informam o quão

---

<sup>14</sup> Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e Fronteiras*. Rio de Janeiro (José Olympio), 1957, p. 24.

<sup>15</sup> Maria Theresa Schorer Petrone. *A Lavoura Canavieira em São Paulo*. São Paulo (Difel), 1968.

<sup>16</sup> Benedito Lima de Toledo. *O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira*. São Paulo (João Fortes Engenharia), 1981, p.100.

precária era essa ligação, ao mencionar o fato de que era necessário agarrar-se às árvores junto aos precipícios durante a caminhada, sendo em muitos locais preciso subir de gatinhas.

João da Costa Ferreira e seu auxiliar Antônio Rodrigues Montesinhos, formado na Aula Militar do Rio de Janeiro, num primeiro momento realizaram um levantamento cartográfico da costa da capitania e suas cidades, seus portos e fortes, para numa etapa posterior iniciarem os trabalhos para a execução da estrada que deveria ligar Santos a São Paulo.

A construção partiu do princípio, após minuciosa análise do solo e do clima da região, de que os grandes problemas a serem enfrentados eram as enxurradas, o lamaçal e os atoleiros daí provenientes, estando a técnica a serviço da solução desses problemas. A pedra, num trabalho pioneiro, foi largamente empregada, não apenas na pavimentação, mas ainda nos taludes e nos muros de contenção junto aos despenhadeiros, bem como nos engenhosos canais construídos nas laterais para evitar as enxurradas. O trecho da subida da serra, entre Cubatão e o alto da serra, revelou-se um primor de engenharia, encerrando um total de 133 curvas – a estrada era em ziguezague –, sem que houvesse o cruzamento de um único curso d'água. A largura da Calçada, já no trecho do Planalto, variava entre 3,20 m e 4,20 m, dotada de acostamentos laterais<sup>17</sup>. Essa singular característica técnica fazia dessa via a mais importante estrada da colônia à época.

Temos referência dela através do testemunho de Frei Gaspar Madre de Deus, além do relato dos viajantes, especialmente John Mawe, uma das primeiras fontes de referência sobre o relevo e a estrutura da região de São Paulo, para quem,

*... os milhões de coroas despendidos em derrubar as matas, perfurar as rochas por distâncias consideráveis, assim como pavimentá-la, de um lado, em toda a extensão, dão não pequena idéia do espírito empreendedor dos brasileiros. Poucas obras públicas, mesmo na Europa, lhes são superiores e, se considerarmos que a região por onde passa é quase desabitada, encarecendo, portanto, muito mais, o trabalho, não encontraremos nenhuma, em país algum, tão perfeita, tendo em vista tais desvantagens<sup>18</sup>.*

---

<sup>17</sup> Benedito Lima de Toledo. *Do Litoral ao Planalto: a Conquista da Serra do Mar*. In: PÓS – Revista da Fau-Usp, nº8, dezembro de 2000, p.156/7.

<sup>18</sup> John Mawe. *Viagens ao interior do Brasil*. São Paulo / Belo Horizonte (Edusp / Itatiaia), 1978, p.61.

Pode-se dizer que essa bem pavimentada estrada pôs fim ao afastamento até então imposto à cidade, permitindo a circulação das tropas de mulas e a expansão das relações comerciais.

### **O Olhar Científico e as Expedições**

A chegada dos primeiros viajantes estrangeiros ao Brasil no século XIX, pode ser mais bem compreendida retrocedendo-se aos meados do século XVIII, quando as preocupações iluministas se traduzem em importantes avanços científicos em diversas áreas. O governo do Marquês de Pombal adota uma política de governo circunscrita ao pensamento científico da época, quando se desenvolvem obras pioneiras na História Natural.

A ciência procura abarcar todo o universo do conhecimento, promovendo classificações a partir de diversas outras ciências derivadas da história tronco, que têm como seu objeto de estudo desde os astros, o ar, os animais, os vegetais e os minerais do globo em sua superfície e profundidade, até os homens, cuja língua e comportamento eram características a serem classificadas e comparadas.

O patrono das expedições do século XIX pode ser considerado Alexander von Humboldt (1769/1859), que viajou pela América Central e do Sul, entre os anos de 1799/1804, e, diferentemente da maioria dos viajantes posteriores, foi ele próprio o financiador de suas viagens, estabelecendo um paradigma entre os viajantes e suas expedições científicas. Como arcabouço instrumental, os cientistas empregavam o sistema classificatório estabelecido por Lineu (1707/78) para os reinos animal, vegetal e mineral e que continuou a ser utilizado, exceção feita aos minerais.

O caráter transcultural – as influências recebidas nas zonas de contato –, e heteroglóssico – as diferentes línguas dos viajantes –, fundamentais nos relatos e ainda na iconografia que originou a construção ou a reinvenção das Américas, é destacado por Pratt<sup>19</sup>. É preciso destacar que esses relatos de viagem encontram ressonância no imaginário das metrópoles, e de maneira equânime essas representações são recebidas e apropriadas de uma forma

---

<sup>19</sup> Mary Louise Pratt. Os olhos do Império: relatos de viagem e transculturação. Bauru, SP (Edusc), 1999, p.30.

particular pelos países periféricos e suas populações.

Esse olhar científico, observa Naxara ao analisar a produção desses viajantes, está assentado em um binômio que trabalha com as complementaridades, a partir de uma visão intolerante que representa a realidade segundo uma dualidade que envolve "*civilização/barbárie, materializado através de várias metáforas que, aproximando ou distanciando, procuraram demarcar tal oposição*"<sup>20</sup>, presente ainda no ideário cidade e campo, litoral e sertão.

Os naturalistas valiam-se de uma percepção e reconhecimento do "real" que tinha origem não apenas em sua experiência social, mas através dessa tradição iluminista de Humboldt, que "planejava compreender formas de vida e suas relações com as condições físicas"<sup>21</sup>. As representações produzidas sobre o Novo Mundo, sobretudo no séc. XIX, eram publicações voltadas para um público metropolitano, ávido por conhecer o *exotismo*, o *pitoresco* e as *diferenças entre as civilizações*, onde tem ainda função importante a apreciação do *belo* e do *sublime*, segundo as teorizações de Edmund Burke<sup>22</sup>.

### Os Viajantes

Embora pouco visitada até então, a Capitânia de São Paulo recebia nos anos 1782/90 a Expedição Botânica, organizada pelo Vice-Rei do Brasil que, a partir do Rio de Janeiro percorreu Parati, Ilha Grande e adjacências, até atingir o centro da Capitania de São Paulo, inventariando relevante material de História Natural, cabendo a Frei José Mariano da Conceição Velloso (1741/1811) o comando da expedição.

Ao mesmo tempo, realizava-se a Viagem Filosófica, do médico e naturalista baiano Alexandre Rodrigues Ferreira (1756/1815). Foram eles os pioneiros e a expressão máxima dos viajantes naturalistas brasileiros nesse século. É interessante observar que esse material foi posteriormente pilhado por Etienne Geoffroy de Saint-Hilaire, quando da invasão napoleônica em Lisboa, tendo os estudos do cientista baiano retornado ao país somente em 1842,

---

<sup>20</sup> Márcia Regina Capelari Naxara. *Sobre campo e cidade - olhar, sensibilidade e imaginário: em busca de um sentido explicativo para o Brasil no século XIX*. Tese de Doutorado, Ifch, Unicamp, 1999, p.4.

<sup>21</sup> Miriam L. Moreira Leite. *Livros de Viagem (1803/1900)*. Rio de Janeiro (Ufrj), 1997, p.164.

<sup>22</sup> Leite, idem, p. 14

encontrando-se na Biblioteca Nacional<sup>23</sup>.

Com a chegada da Família Real e a abertura dos portos em 1808, o caminho estava aberto para receber os visitantes que, no passado, muitas vezes haviam sido rechaçados, temeroso o Reino com a possível infiltração de espões.

Os viajantes que por aqui aportam, movidos pelas mais diferentes razões, iniciam um mapeamento do país em nome da ciência, no seu sentido mais lato. A chegada desses viajantes coincide com o processo de construção da identidade nacional por que passam os diversos países vinculados às metrópoles, e cabe a eles essa tarefa inicial – a construção do imaginário da nação.

Artistas como William John Burchell, Charles Landseer, Thomas Ender, Julien Arnaud Pallière, Jean-Baptiste Debret, Johan Moritz Rugendas, Hércules Florence, Daniel Parish Kidder e J.C.Fletcher, Saint-Hilaire, John Mawe, Spix e Martius – alguns deles beirando o deslumbramento –, são apenas os mais destacados entre uma plêiade de visitantes envolvidos nessa empreitada.

As informações de que dispomos até esse período se restringem à correspondência, às cartas jesuíticas, às memórias e relatos de autoridades administrativas e religiosas, dos cronistas e dos sertanistas. A partir desse início do século XIX, o caráter epistolar dos documentos até então aqui produzidos vão ser substituídos, vinculando-se agora a uma nova categoria do olhar: a dos cientistas e artistas ilustradores e documentaristas.

A partir desse essencial mapeamento, uma vez conhecida a sua gente, o seu solo e subsolo, tem início a saga da construção da nação. Para essa representação em curso, isso significa um olhar ajustado às técnicas litográficas e também àquelas vinculadas à nascente representação fotográfica, expressas em belas paisagens panorâmicas, abarcando ângulos de 180° ou mais, compondo imagens de um país que parece precisar inventar-se a qualquer custo.

---

<sup>23</sup> Carlos Eugênio Marcondes de Moura (org.). *Vida cotidiana em São Paulo no séc. XIX: memórias, depoimentos, evocações*. São Paulo (Ateliê Editorial / Unesp), 1999, p. 351.

## Construindo Imagens

A nossa iconografia até o início do século XIX, ao menos no que concerne o sul do país, era praticamente inexistente, senão desconhecida. São olhares instrumentados e informados, esses que se voltam para o Brasil no decorrer desse século, pretendendo através de suas missões científicas mapear o país, a fim de conhecer a terra, classificando-o em toda a sua extensão, de sua flora à sua fauna, passando pelo registro antropológico e etnográfico, ancorado, como já se viu, no modelo "*humboldtiano*".

A documentação iconográfica sobre São Paulo, produzida pelos viajantes, é evidentemente pouco extensa, comparando-se com a atenção dedicada à capital da colônia, o Rio de Janeiro, bem como à sua ex-capital, Salvador. Poderíamos aqui arrolar vários exemplos dessa iconografia que, no entanto, são mais pertinentes no roteiro e na realização do documentário. Destacamos um único exemplo, no qual Hércules Florence representa trecho no alto da Calçada do Lorena, onde vemos uma pequena tropa, o emprego das pedras na pavimentação e nos muros de contenção e bela vista para o litoral. Oscar Pereira da Silva, 70 anos mais tarde, dialoga com essa imagem ao desenvolver seu quadro à óleo. Nessa ocasião, a obra de Florence, como todo o repertório concebido pelos viajantes, adquire o caráter de matriz imagética, senão ideológica, na reconstrução idílica de nossa natureza e da nação.

Esse olhar do viajante está impregnado de sua cultura original, ainda que presente o caráter transcultural em menor intensidade, como mencionado. O fato é que os preconceitos e referentes culturais estão presentes, flagrados por exemplo, no caráter da procura do exotismo e do pitoresco. Ao mesmo tempo em que retrata uma natureza primitiva, feroz e em estado bruto – como não se conhecia na Europa –, essa natureza é pano de fundo para uma etnografia da barbárie, onde os rudimentos de civilização ensaiam passos de civilização, um pouco por todos os rincões de um longínquo país em gestação.

## **A Ferrovia**

A melhora das vias de comunicação com o litoral, sobretudo a partir da construção do Caminho do Lorena, favorece um maior intercâmbio comercial que insere a Província em uma economia de mercado, pois, até então, o escambo ainda era largamente empregado. O açúcar vai paulatinamente perdendo espaço para o café, de modo que já a partir de 1830 as exportações de café começam a ultrapassar as de açúcar. A crescente produção cafeeira e a busca de um meio de transporte mais moderno para escoar a produção é fator determinante para que se instaure a ferrovia.

Fator de importância bem menor no dia-a-dia da cidade, mas ainda assim considerável na importância que ela começa a desfrutar, é a introdução dos cursos jurídicos no Brasil, em 1827, no convento dos franciscanos. O número de estudantes residentes frequentando os cursos do primeiro ao quinto ano, beira o número de seiscentos. Filhos da elite agrária do país, vindos um pouco de todas as regiões, esse número é significativo, se comparado ao número de habitantes no começo da década de trinta, por volta de quinze mil, ou seja, 4% da população são estudantes. Deve-se ainda levar em conta uma série de empregos indiretos decorrentes da hospedagem e alimentação dessa população estudantil.

A construção da ferrovia teve a intervenção do império e da administração provincial, que garantiam os juros com pagamentos em ouro. Dessa forma, diminuía-se o risco através de uma remuneração mínima para os capitais investidos. Foram assim construídas as primeiras ferrovias no país, e através dessa modalidade de apoio oficial, o Visconde de Mauá propôs-se a construir a primeira ferrovia de São Paulo.

As obras foram iniciadas por um grupo de engenheiros ingleses em 1860, abertas ao tráfego provisório em 1865 e concluídas oficialmente em fevereiro de 1867. A dificuldade para vencer a serra, e o vulto dos investimentos empregados, levou Mauá a abandonar o empreendimento. Os ingleses passaram a ter o controle total na construção e tiveram um período de 80 anos para a exploração da linha, vindo a ferrovia a ser encampada pelo governo federal só em 1947.

Uma vez transpassada a serra, o trecho de maior custo, e estabelecido o percurso Santos-Jundiaí, abriu-se um leque de outras rotas, a custos bem menores, já financiadas pelo capital nacional, representado pelos florescentes bancos e pelos cafeicultores.

Em 1872, a Companhia Paulista estende a linha até Campinas. Outras companhias foram aparecendo e completando a malha ferroviária. Umas se integrando às outras, algumas apresentando diferenças entre as bitolas, o que muitas vezes impedia essa integração. A Mogiana, de Campinas para Rio Claro, São Carlos e Porto Ferreira (articulada à navegação pelo Mogi-Guaçu). A Central do Brasil, pelo Vale do Paraíba, ligando São Paulo e Rio de Janeiro. A Sorocabana, em direção ao sudoeste. A Ituana, a partir de Jundiaí, atingindo Tietê, Porto Feliz e Piracicaba, aqui mais uma vez promovida a junção da navegação fluvial do Tietê e do Piracicaba<sup>24</sup>. Sérgio Buarque observa que, *"ainda hoje, o traçado de muitas estradas de ferro parece concordar, no essencial com o dos velhos caminhos de índios e bandeirantes, sinal de que sua localização não era caprichosa"*<sup>25</sup>.

Antes da chegada das ferrovias, não apenas a economia era menos desenvolvida, como também esse fator dificultava a concentração populacional. As cidades eram pequenas e a população distribuída em mais de 90% na zona rural. O transporte feito em tropas de mulas para o litoral caracterizava o quadro bastante reduzido dessas vias de circulação, a partir de vários pontos, desde Sorocaba a Iguape, de Jacareí a São Sebastião, de Taubaté e Pindamonhangaba a Ubatuba, de Guaratinguetá a Parati, até a região mais importante em questão, Santos e São Paulo. Esse conjunto foi subitamente ampliado com o advento das linhas férreas, levando-se em conta que *"a implantação da ferrovia alterou as relações de espaço e tempo e as relações de poder, na Província de São Paulo, criando uma nova geografia"*<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup>Nestor Goulart Reis Filho. São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos. São Paulo (Hucitec), 1994, pp. 27-8.

<sup>25</sup>Holanda, op., cit. pp. 23-4.

<sup>26</sup> Reis Filho, idem, ibidem.

São Paulo, como já visto, enquanto cabeça-de-ponte, era entroncamento de várias rotas entre o litoral e o interior, desempenhando a função de entreposto comercial. Essa condição só vai se modificar com a chegada da ferrovia, quando o café pôde viajar, do interior para Jundiaí e Campinas, e daí diretamente para Santos, que será a grande praça cafeeira.

A prova cabal dos melhoramentos que o café traz consigo, no que diz respeito à moradia, sua decoração e o comércio, revelam numa análise mais acurada, não apenas a riqueza desses novos tempos, mas a constatação de que antes veio o açúcar, e ainda antes toda uma agricultura de subsistência, incluindo-se aí o trigo que foi plantado no início da colonização e chegou a ser exportado para a Bacia do Prata. Tudo indica que São Paulo "no período anterior ao 'boom cafeeiro', passa por certo desenvolvimento econômico lento, porém cumulativo"<sup>27</sup>.

O viajante português Zaluar, naturalizado brasileiro, ao chegar a São Paulo, proveniente de viagens pelo Vale do Paraíba, faz o seguinte comentário, como que antevendo a importância da estrada de ferro:

*... daqui a poucos anos, quando trilhos de ferro e as locomotivas cortarem as planícies que acabo de atravessar e nivelarem esses terrenos, que parece já estão predispostos pela natureza para receberem este grande meio de comunicabilidade, outros viandantes virão depois de mim e realizarão em poucas horas o trajeto em que gastei tantos meses...*<sup>28</sup>

É do caldo resultante dessas novas relações de espaço, tempo e poder, que eclode o latente crescimento da cidade. Ele traz em seu bojo, na riqueza propiciada pelo café, profundas transformações econômicas e sociais. Entre outras benesses, a exportação dessa riqueza agrícola vai permitir a acumulação do capital que mais tarde levará a cidade e o país à industrialização. É o momento em que aflora o progresso incubado por séculos, fazendo a cidade passar para uma outra categoria, constitutiva de novas técnicas construtivas: uma cidade de barro se metamorfoseia em uma cidade de alvenaria, ao tempo em que a província / estado e a sua elite são alçadas à frente da nação recém instaurada.

---

<sup>27</sup> Paul Israel Singer. Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, 2<sup>a</sup> ed., São Paulo (Editora Nacional), 1977, p. 27.

<sup>28</sup> Augusto-Emílio Zaluar. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860/61)*. São Paulo (Martins), 1954, p.122.

## **Prelúdio de Barro**

A *cidade de barro* é o principal atributo sobre o qual se baseia nossa assertiva, ao analisar e caracterizar um período que se estende por aproximadamente três séculos. Entre os relatos que atestam essa condição da cidade, tem especial interesse a carta enviada em 1766 ao Marquês de Pombal (então Conde de Oeiras) pelo Morgado de Mateus, governador da província. Assim descreve ele a cidade:

*Está edificada a Cidade de São Paulo, no meio de uma grande campina em sítio um pouco elevado, que a descobre toda em roda. O seu terreno é brando e tem as ruas planas, largas e direitas e algumas bem compridas, porém não são calçadas, todas as paredes dos edifícios são de terra; os portais e alisares de pau, por ser muito rara a pedra...*<sup>29</sup>

Temos ainda, o caso de *Viagens ao interior do Brasil*, que se encontra entre os escritos mais divulgados do comerciante e mineralogista inglês John Mawe. Ele esteve no país entre os anos de 1807/11, vindo de Buenos Aires e Montevidéu, visitou o sul do país e chegou ao Rio de Janeiro, dirigindo-se às Minas Gerais, interessado nas zonas auríferas e nas pedras.

Viajando por Santa Catarina e Curitiba e passando pela região de Paranaguá, onde obras estavam em andamento para ligar o litoral a Curitiba, seus relatos de viagem dão conta do trajeto, que prossegue por Cananéia, até a próxima etapa, onde podemos remarcar a importância que têm o *porto e o porto-seco*, segundo a afirmação de que,

*Santos, sendo o porto de embarque para São Paulo, seu intercâmbio com aquela cidade é considerável. Todos os dias chegam do interior muitas mulas carregadas de mercadorias, voltando com sal<sup>30</sup>, ferro, cobre, louça de barro e manufaturas européias<sup>31</sup>.*

Após descrever a excelência da estrada já anteriormente referida, o viajante tem os seguintes comentários sobre São Paulo:

*Aqui existem numerosas praças e cerca de treze lugares de devoção, principalmente dois conventos, três mosteiros e oito igrejas, muitas das quais, como toda a cidade, construída de taipa<sup>32</sup>.*

---

<sup>29</sup> Benedito Lima de Toledo. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo (Duas Cidades), 2ª ed. 1983, p.15.

<sup>30</sup> Cf. Pasquale Petrone, op. cit. p. 32. O sal e a pesca, desde tempos imemoriais, foram os produtos responsáveis pela descida através das trilhas ao litoral, durante o inverno, das tribos nômades do planalto.

<sup>31</sup> Mawe, op. cit., p.59.

<sup>32</sup> Mawe, id., p. 63.

*Toda a cidade*, como escreve o cronista, *construída de taipa*. O fato em si não é nenhuma novidade ou descoberta, mas encontra-se em sua prosa claramente expresso. Toda uma cidade construída em barro, visto que a região não tinha pedras em seus arredores; no revestimento das fachadas, empregava-se a tabatinga, uma argila clara que fazia as vezes da cal (encontrável apenas em Caieiras e na Baixada), conseguida onde hoje se encontra a rua Tabatingüera, empregando-se técnicas construtivas trazidas da Península Ibérica, por sua vez fruto de técnicas árabes migradas do norte da África. Por aqui foram largamente empregadas, durante um período de mais de três séculos e, ainda hoje, essas técnicas subsistem, esparsamente aqui e ali.

### **Ária de Alvenaria**

O barro, consubstanciado na taipa de pilão e na de mão, só começa a declinar a partir da produção agrícola de um produto que também da terra vem. Trata-se do café, que traz consigo novas e mais modernas técnicas construtivas a partir do emprego da alvenaria de tijolos.

Por volta de 1830, as exportações de café começaram a ultrapassar as de açúcar. Inicialmente vindo do Rio de Janeiro, adentrando o Vale do Paraíba e rapidamente disseminando-se pelo interior do Estado, ele termina por modificar substancialmente o quadro das vias de comunicação a partir de fevereiro de 1867, com a chegada da estrada de ferro Santos-Jundiaí. O escoamento da produção cafeeira passa por São Paulo, gerando a primeira grande transformação por que passa a cidade, dando início à chamada civilização do café.

Petrone nomeia essa conexão como sendo a união entre o porto-seco e o porto<sup>33</sup>. Leia-se, respectivamente, São Paulo e o Planalto e, por outro lado, Santos e o litoral, posto que essa região nada mais fez do que responder aos desígnios de um território que sempre se estabeleceu como um orgânico corpo de vasos comunicantes.

---

<sup>33</sup> Pasquale Petrone, op. cit., p. 46-8.

O frenesi que acomete a cidade pode ser bem avaliado neste trecho de notícia de jornal:

*"Esta cidade, esta bella e próspera capital de SP, dia por dia vae ganhando direitos aos maiores cuidados da administração pública (...) Morar em SP é hoje a moda, é o sonho dos agricultores do interior, e não é facto desconhecido a corrente de novos habitantes já estabelecida da provincia para a capital"* (A Província de São Paulo, 15.11.1876)<sup>34</sup>.

Esse é apenas o começo do sonho de São Paulo, de certa forma relacionado à chegada dos viajantes, na medida em que o país parece querer construir-se e inventar-se. O sonho perseguido é a civilização que não pode e não deve arrefecer entre nós.

Uma nova rota comercial estabeleceu-se: ao descer o trem para o litoral, seguia o café a ser exportado e, na subida da serra, trafegavam as importações vindas como lastro nos navios.

Essas importações se manifestam nas mais diferentes áreas, disseminadas no chamado *morar à francesa*, a moradia concebida a partir de sua divisão interna em três zonas – a pública, a privada e a de serviços. Tivemos aí a chegada desde as ferragens, gradis, esquadrias e mobiliário, passando pelo banheiro e os sanitários dotados de sifão, até as cortinas, tapeçaria e papéis de parede, porcelanas e ainda o vestuário. Já não são apenas os caminhos que se alteram: eles trazem consigo uma mudança nos hábitos e costumes da acanhada cidade.

Especial relevância tem a obra do fotógrafo Militão Augusto de Azevedo, que fotografou a cidade em 1862, voltando em 1887 a muitos dos locais onde estivera 25 anos antes, flagrando as transformações decorrentes.

Com a extinção do tráfico de escravos e o início da imigração, a vila colonial dos bandeirantes começa a dar lugar a uma segunda cidade, fruto da riqueza cafeeira, cujos expoentes foram os Campos Elísios e a Paulista. É o início do adensamento populacional e da expansão urbana; é a São Paulo dos barões do café e das vilas operárias (da nascente indústria), que, embora ainda deixe remanescentes nos Campos Elísios e no centro velho, praticamente se extinguiu na Avenida Paulista.

---

<sup>34</sup> Maria Adélia Aparecida de Souza. *A Identidade da Metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1994, p.46.

A cidade sai do confinamento do chamado "triângulo histórico" – São Francisco, Carmo e São Bento – e estende-se para o outro lado do Anhangabaú, dando origem à *cidade nova* (Parque Anhangabaú - Barão de Itapetininga - Praça da República). Para atender ao novo estilo de construir e morar, a mão-de-obra é importada, destacando-se os *capomastri*. Loteamentos se concretizam em todas as direções – Higienópolis, Campos Elíseos, Avenida Paulista; Companhia City: Pacaembu, Jardim América, Alto de Pinheiros; Butantã, Lapa, Brooklin e os novos bairros junto às várzeas – e são o palco privilegiado dessas novas técnicas, enquanto se sedimentam as condições propícias para o nascente processo de industrialização (Vilas Economizadora e Maria Zélia), do adensamento populacional e da expansão urbana. É o império do neoclássico, do ecletismo e do *art-nouveau*, principalmente através das obras de Ramos de Azevedo (Correios, Teatro Municipal, Mercado Municipal, Palácio da Justiça, Edifício Ramos de Azevedo); Samuel das Neves (Edifício Sampaio Moreira); Antoine Bouvard (Parque Anhangabaú - D. Pedro II); Victor Dubugras (Monumento da Estrada Velha - Caminho do Mar, Estação Mairinque e o novo Largo da Memória / 1922); Carlos Eckman (Vila Penteado, Escola de Comércio Alvares Penteado). A cidade avança sobre as várzeas, operando a drenagem e a modificação do curso dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, Pinheiros e Tietê.

### **Dança de Concreto**

A crise mundial de 1929 provoca o decréscimo da economia cafeeira e tem início no país, grosso modo, a industrialização. A cidade experimenta um notável processo de concentração industrial que resulta em um terceiro perfil arquitetônico surgido com o concreto armado, ensejando uma concentração populacional que a caracteriza como uma metrópole do hemisfério sul. É a cidade industrial sobrepujando-se às *cidades anteriores*.

Já a partir de 1933, a industrialização emergente ultrapassa a agricultura, diminuindo o surto imigratório e dando início ao surto migratório, com o propósito de movimentar esse parque industrial.

O modernismo na arquitetura, a partir da obra pioneira de Gregori Warchavchic, tem seu espaço de experimentação assegurado na Casa Modernista em Vila Mariana (1927), em Higienópolis e, no centro, Edifício Esther (Álvaro Vital Brasil e Adhemar Marinho - 1937), evidência do paradoxo de um movimento que a cidade acolheu, mas que não encontrou espaço para aqui sedimentar-se nos primeiros tempos, o que acabou ocorrendo em outras paragens.

Esse processo de industrialização evidencia novo perfil arquitetônico, manifesto na substituição dos sobrados pelos edifícios e arranha-céus. Prestes Maia propõe ousadas idéias para o planejamento da cidade, expressas no plano das Grandes Avenidas, o Perímetro de Irradiação e o Sistema Y, a Ponte das Bandeiras, o novo Viaduto do Chá e a Avenida 9 de Julho e seu túnel sob a Paulista. O centro configura-se como espaço de comércio, de escritórios, jornais, hotéis, restaurantes, cafés e leiterias, aglutinando núcleos de interação social.

A partir dos anos 40, a cidade paulatinamente começa a perder os ares da arquitetura européia e passa a ganhar uma feição americana. Tem início um processo de intensa verticalização, que traz consigo a expansão desordenada, sendo substituído o tradicional estilo de vida por outras formas e qualidades variadas. Uma linha funcional e moderna triunfa em locais como o Conjunto Nacional e os Pavilhões do Ibirapuera , pelos trabalhos de Rino Levi, Vilanova Artigas e Oscar Niemeyer entre outros, e de exemplos como o Copan, Itália, Garagem América, Estadão, Mirante do Vale, Barão de Iguape e o Aeroporto de Congonhas.

Os bairros residenciais e fabris espalham-se pelo tecido urbano e novas rodovias de acesso à capital têm lugar, iniciando-se a era dos viadutos e da remodelação mais uma vez do espaço urbano.

## Fuga de Vidro

A era contemporânea presta-se a discutir a atualidade e o futuro. Progressivamente, uma nova cidade, em sua quarta versão – sucedendo à taipa, à alvenaria, e ao concreto –, começa a surgir, elegendo novamente a Paulista, agora reconstruída, como um de seus centros. Os novos materiais empregados, o vidro, aço, alumínio, plástico, concreto, gesso, papelão, pvc e estruturas modulares, são às vezes velhos materiais usados com novas formas e funções.

Vivenciamos um processo em curso de transformação: uma cidade industrial torna-se um centro prestador de serviços. O limite administrativo-financeiro da cidade que, desde a década de 70, estendeu-se do centro histórico para a Paulista e Faria Lima, agora encontra novos espaços na Luiz Carlos Berrini, Centro Empresarial e nas marginais, além da Água Branca e Alphaville. Criam-se corredores de comércio e de serviços: bairros residenciais e industriais são relocados para novas funções, como é o caso da zona cerealista e da malha ferroviária existente ao longo das marginais.

Nessa nova cidade prestadora de serviços, a arquitetura dos *shopping center*, novo paradigma e referência das sociedades globalizadas, se impõe como um novo espaço de interação social.

Inúmeras são as questões que se apresentam para uma reflexão multidisciplinar: o quadro resultante do emprego dos “novos materiais” e as questões ligadas a modelos de desenvolvimento e planejamento urbano; o carro em detrimento do transporte coletivo; infraestrutura, transporte, rede integrada e sistema viário da cidade; o Centro Histórico e sua revitalização; a intervenção urbana e a reorganização do espaço resultante da especulação imobiliária; o equilíbrio entre o passado e as novas invenções; a relação entre o espaço público e o espaço privado; a questão da “velocidade” nas sociedades informatizadas; o imaginário e a cultura das metrópoles; a redefinição da geografia urbana exemplificada em novos e ousados projetos: o metrô aéreo integrado a torres de serviços; integração entre rios, áreas industriais e malha ferroviária.

## 5. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- AB'SABER**, Aziz Nacib. *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*. Tese de Doutorado, São Paulo: FFCL – USP, 1957.
- ABUD**, Kátia Maria Abud. *O Sangue Intimorato e as Nobilíssimas Tradições: A Construção de um Símbolo Paulista – O Bandeirante*. Tese de Doutorado, Ffcl-Usp, 1985.
- ANTONIL**, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*, 3ª ed., São Paulo/Belo Horizonte: Edusp/Itatiaia, 1982.
- BELLUZZO**, Ana Maria Moraes. *O Brasil dos Viajantes - A construção da paisagem*, vol.3, São Paulo: Metalivros, 1994.
- BRUAND**, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- CANEVACCI**, Massimo. *A cidade polifônica*, 2ª ed., São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- CORONA**, Eduardo; **LE MOS**, Carlos Alberto Cerqueira; **XAVIER**, Alberto. *Arquitetura Moderna Paulista*. São Paulo: Pini, 1983.
- DEBENEDETTI**, Ema e **SALMONI**, Anita. (1953) *Arquitetura Italiana em São Paulo*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- DEBRET**, Jean-Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1978.
- DEL NERO**, Ciro. (org.) *Brasil Itália 95. A presença Italiana no Brasil*. São Paulo: Centro Cultural São Paulo, 1995.
- DIB**, Márcia Camasmie. *Produzindo o Ecletismo: estudo de um caso na Avenida Paulista (1925/85)*. TGI, Fau-Usp, 1987.
- FABRIS**, Annateresa. *O ecletismo na arquitetura brasileira* (org.). São Paulo: Studio Nobel, 1987.
- FERREZ**, Gilberto. *O Brasil de Thomas Ender, 1817*. Rio de Janeiro: Fundação João Moreira Salles, 1976.
- FREITAS**, Affonso A. de . *Dicionário histórico, topográfico, etnográfico, ilustrado do Município de São Paulo*. São Paulo: Graphica Paulista, 1930.

**GERODETTI, JOÃO** Emílio e **CORNEJO, Carlos**. *Lembranças de São Paulo: a capital paulista nos cartões postais e álbuns de lembranças*. São Paulo: Studio Flash Produções Gráficas, 1999.

**HOLANDA, Sérgio** Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1957.

\_\_\_\_\_. *Raízes do Brasil*, 18ª ed., Rio de Janeiro: José Olympio, 1984.

\_\_\_\_\_. *Visão do Paraíso*, 4a. ed., São Paulo: Cia. Edit. Nacional, 1977.

**HOMEM, Maria Cecília** Naclério. *O Palacete Paulistano e Outras Formas Urbanas de morar da Elite Cafeeira (1867-1918)*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

**KOSSOY, Boris; LEMOS, Carlos Alberto** Cerqueira; **TOLEDO, Benedito** Lima de. *Álbum Comparativo da Cidade de São Paulo (1862-1887)*. São Paulo : DPH – Prefeitura do Município de São Paulo, 1981.

\_\_\_\_\_. *Militão Augusto de Azevedo e a documentação fotográfica de São Paulo (1862-1887) : recuperação da cena paulistana através da fotografia*. Dissertação de Mestrado, Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo, 1978.

**KÜHL, Beatriz**. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo*. São Paulo: Unesp, 1998.

**LAGO, Pedro** Corrêa do. *Iconografia Paulistana do século XIX*, 2ª ed., São Paulo: Capivara, 2003.

\_\_\_\_\_. *Militão Augusto de Azevedo: São Paulo nos anos 1860*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria / Editora Capivara, 2001.

\_\_\_\_\_. e **FERNANDES JR., Rubens**. *O século XIX na Fotografia Brasileira*. Rio de Janeiro: Francisco Alves.

**LE GOFF, Jacques**. *Histoire et Mémoire*. Paris (Gallimard), 1988.

**LEITE, Miriam L. Moreira**. *Livros de Viagem (1803/1900)*. Rio de Janeiro: Ufrj, 1997.

**LEMOS, Carlos Alberto** Cerqueira. *Alvenaria Burguesa*. São Paulo: Studio Nobel, 1989.

\_\_\_\_\_. *Casa Paulista*. São Paulo: Edusp, 1999.

\_\_\_\_\_. e **LEFÈVRE Rennée**. *São Paulo, sua arquitetura: Colônia e Império*. São Paulo: Cia. Edit. Nacional/Edusp, 1974.

- MARTINELLI**, Pedro. *Casas Paulistanas - Pequenos tesouros da Móoca*. São Paulo: Casa Paulistana de Comunicação, 1998.
- MAWE**, John. (1812). *Viagens ao interior do Brasil*. São Paulo / Belo Horizonte, Edusp / Itatiaia, 1978.
- MESGRAVIS**, Laima. *Sociedade paulista nos fins do período colonial na visão da elite e viajantes estrangeiros*. Comunicação: Encontro Regional da Anpuh, São Paulo, 1992.
- MINDLIN**, Henrique Ephim. *Arquitetura Moderna no Brasil*. São Paulo: Aeroplano, 1999.
- MONBEIG**, Pierre. (1952) *Pioneiros e Fazendeiros em São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
- MONTEIRO**, John Manuel. *Negros da Terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- MOOG**, Clodomir Vianna. (1954) *Bandeirantes e Pioneiros*, 4ª ed., Porto Alegre: Globo, 1957.
- MORSE**, Richard McGee. *Formação Histórica de SP: de comunidade a metrópole*. São Paulo: Difel, 1970.
- MOURA**, Carlos Eugênio Marcondes de. (org.) *Vida cotidiana em São Paulo no séc. XIX: memórias, depoimentos, evocações*. São Paulo: Ateliê Editorial/Unesp, 1999.
- MOURA**, Paulo Cursino de. *São Paulo de outrora*. São Paulo: Martins, 1943.
- NAXARA**, Márcia Regina Capelari. *Sobre campo e cidade - olhar, sensibilidade e imaginário: em busca de um sentido explicativo para o Brasil no século XIX*. Tese de Doutorado, Ifch, Unicamp, 1999.
- PETRONE**, Maria Theresa Schorer. *A Lavoura Canavieira em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1968.
- PETRONE**, Pasquale. (1965) *Aldeamentos Paulistas*. São Paulo: Edusp, 1995.
- PORTO**, Antonio Rodrigues. *História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554 a 1988)*. S.Paulo: Carthago & Forte, 1992.
- PRADO**, João Fernando de Almeida. *J.B. Debret: 40 paisagens inéditas do Rio, SP, Paraná e Sta. Catarina*. São Paulo: Nacional, 1970.
- PRADO JR.**, Caio. (1933) *Evolução Política do Brasil e outros estudos*, 7ª ed., São Paulo: Brasiliense, 1971.

- \_\_\_\_\_. (1933) *Evolução Política do Brasil: Colônia e Império*, 18ª ed., São Paulo: Brasiliense, 1989.
- PRATT**, Mary Louise Pratt. *Os olhos do Império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru, SP: Edusc, 1999.
- PRESTES**, Lucinda Ferreira. *A vila tropeira de Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba: aspectos socioeconômicos e arquitetura das classes dominantes (1750/1788)*. São Paulo: ProEditores, 1999.
- REIS FILHO**, Nestor Goulart. *Evolução Urbana no Brasil*. São Paulo: Fau, 1971.
- \_\_\_\_\_. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Edusp, 2000.
- \_\_\_\_\_. *São Paulo e outras cidades: Produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- RICARDO**, Cassiano. (1940) *Marcha para o Oeste: a influência da "bandeira" na formação social e política do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio/Edusp, 1970.
- SAIA**, Luiz. *Morada Paulista*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- SEGAWA**, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Atekiê Editorial, 2000.
- SILVA**, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1986.
- SINGER**, Paul Israel. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife*, 2ª ed., São Paulo: Editora Nacional, 1977.
- SOUZA**, Maria Adélia Aparecida de. *Identidade da Metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1994.
- TAUNAY**, Affonso de Escragnolle. *Velho São Paulo (2 vol.)*. São Paulo: Melhoramentos, 1954.
- TOLEDO**, Benedito Lima de. *Álbum Iconográfico da Avenida Paulista*. São Paulo: Ex-Libris / João Fortes Engenharia, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Do Litoral ao Planalto: a Conquista da Serra do Mar*. In: PÓS - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Fau-Usp, n°8,dez. 2000.

\_\_\_\_\_. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

\_\_\_\_\_. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: Duas Cidades, 1981.

\_\_\_\_\_. *O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo (destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira)*. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1981.

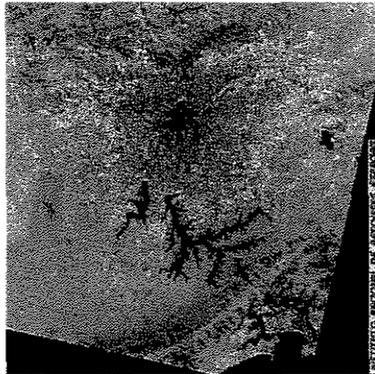
**VON MARTIUS**, Carl Friedrich Phillip. *A viagem de Von Martius. Flora Brasiliensis (vol.1)*. Rio de Janeiro: Index, 1996.

**ZALUAR**, Augusto-Emílio. *Peregrinação pela Província de São Paulo (1860/61)*. São Paulo: Martins, 1954.

## **ANEXO I: ROTEIRO TÉCNICO**

*... a arquitetura é a música congelada...*

## CLAREAMENTO



### APRESENTAÇÃO - IMAGENS INPE - EMLASA

Imagens simuladas pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais ou Emlasa, nas quais evidencia-se a cobertura vegetal primitiva, através dos séculos, do atual estado de São Paulo e seus arredores.

Essas imagens, geradas pelo sensoriamento remoto e também por computação gráfica, revelam o mapa do que teria sido a vila de São Paulo de Piratininga: uma "cabeça de alfinete", uma pequena mancha branca em meio ao verde das matas que circundavam toda a região.

Com o passar dos séculos, essa mancha, que corresponde ao desmatamento e a ocupação humana, e que o sensoriamento nos permite visualizar, pouco se alastrou. Somente em fins do século XIX, é que o crescimento começou a verificar-se, atingindo os níveis atuais com uma velocidade enorme a partir da industrialização.

Áudio: A pulsação das batidas de um coração vai pontuando as sucessivas fusões de imagens através dos séculos, desde a fundação da cidade, até os dias atuais, onde vários municípios se fundem, formando a chamada *Grande São Paulo*.

## ESCURECIMENTO

C L A R E A M E N T O

Vinheta: **PRELÚDIO de BARRO**

As vinhetas(4) introduzem cada uma das diferentes técnicas construtivas, relacionadas a um tempo/movimento da música. Este bloco tem início com a colonização, estendendo-se até a chegada da estrada de ferro, em 1867. O material: a Taipa.

Música: Prelúdio de Barro - O Canto do Capadócio



E S C U R E C I M E N T O

C L A R E A M E N T O

**1. LITORAL/SERRA do MAR - CENAS AÉREAS - EXT/DIA**

A partir de sucessivos cortes elípticos, imagens de aproximação a partir do litoral-continente: em direção à Serra, a passagem pela região dos mangues em Cubatão e a Serra do Mar propriamente.

**2. MANGUES - REGIÃO de CUBATÃO - EXT/DIA**

Imagens procuram evidenciar a biodiversidade da região que precede imediatamente o porto de Cubatão (local onde tinham início as trilhas indígenas de acesso ao planalto).

**3. SERRA do MAR (MATA ATLÂNTICA e CALÇADA do LORENA) -EXT/DIA**

Imagens da cobertura vegetal, a exuberância da mata e das cachoeiras. Detalhes da pavimentação da *Calçada do Lorena a partir de câmera subjetiva.*

#### **4. ICONOGRAFIA - CALÇADA do LORENA**

Gravuras de Hércules Florence retratam as tropas de mulas transitando por esse trecho, fazendo a ligação do planalto com o litoral:

- Pouso de Tropeiro - Hércules Florence, 1825/29
- Limite entre a província de São Paulo e de Curitiba - Jean-Baptiste Debret, 1827
- Comércio entre tropeiros e indígenas; Expedição Langsdorff - Hércules Florence, 1825/29

#### **5. ICONOGRAFIA - SERRA do MAR**

- Vista da Serra do Mar com o estuário de Santos ao fundo - Vigne - aquarela, 1854

#### **6. ICONOGRAFIA - TRECHO da BORDA do CAMPO**

- Campos ditos gerais nas proximidades de Mogi das Cruzes - Carl Friederich Philipp von Martius (del.) (atribuição) - litografia, 1817
- Um paulista e um mendicante brasileiro - James Henderson (del.) e C. Shoosmith (sculpt.) - litografia aquarelada, 1821
- Tropeiros pobres de São Paulo - Jean-Baptiste Debret - aquarela, 1823

#### **7. ICONOGRAFIA - SÃO PAULO , gravuras da aproximação da vila**

- Vista próxima de São Paulo - Henry Chamberlain (del.) aquarela, 1819/20
- Entrada de São Paulo pelo caminho do Rio de Janeiro. Convento das Carmelitas - Jean-Baptiste Debret - aquarela, 1827

### S O B R E P O S I Ç Ã O

- Panorama da cidade de São Paulo - Arnaud Julien Pallière, 1821
- Panorama de São Paulo (torres das igrejas do Páteo, da Boa Morte, Carmo e São Bento) - Edmund Pink

## LETTERING

*São Paulo, situada num agradável planalto, com cerca de duas milhas de extensão, é banhada, na base, por dois riachos (Anhangabaú e Tamanduateí), que, na estação das chuvas, quase a transformam em ilha, ligando-se ao planalto por um caminho estreito. Os riachos desembocam em largo e belo rio, o Tietê, que atravessa a cidade, numa milha de extensão, tomando a direção sudoeste.*

(Viagens ao Interior do Brasil - John Mawe)

- *Ponte de Sta. Ifigênia - Jean-Baptiste Debret - aquarela, 1827*
- *Igreja de São Pedro e Sé - Jean-Baptiste Debret, 1821*
- *PG - Cidade de São Paulo - Charles Landseer, 1826 (desenho sobre papel: depois será fotografada do mesmo local por Militão Augusto de Azevedo)*
- *Ladeira da Memória e o Piques - William John Burchell, 1825*

## 8. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER (geógrafo)

*05:03 # 05:40 - Esta colina central era ideal do ponto de vista da localização estratégica da cidade de São Paulo. Em primeiro lugar, porque ela tinha uma certa centralidade em relação ao conjunto das colinas paulistanas. Em segundo lugar, porque tornava-se relativamente fácil defender-se de qualquer horda de gente da própria terra, que pudesse fazer uma resposta à ocupação portuguesa no planalto paulistano. (37")*

## 9. ICONOGRAFIA

- *Convento das Carmelitas em São Paulo - Thomas Ender*
- *Mosteiro de São Bento em São Paulo - Charles Landseer*
- *Traje das Paulistas - John Mawe (del.) e Dall'Acqua (sculpt.), gravura colorida por Lazaretti, 1808/10*
- *Uma cafuza da Província de São Paulo - esboço atribuído a Carl Friederich Philipp von Martius e Philip Schmid (del.) - litografia, 1817/20*
- *Uma mameluca da Província de São Paulo - esboço atribuído a Carl Friederich Philipp von Martius e Philip Schmid (del.) - litografia, 1817/20*

- *Tropeiros ou arrieiros* - Henry Chamberlain (del.) e H. Aiken (sculpt.) - 1819/20
- *Costumes de São Paulo* - Johann Moritz Rugendas (del.) e Zwingler (lith) - litografia

**10. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER (geógrafo)**

*02:46 # 03:28 - A cidade nasceu e cresceu em colinas e saltou de colinas em colinas, com rampas ou sem rampas, suaves e depois subiu pelas encostas da avenida Paulista na vertente Tietê, e depois ganhou o espigão, depois do espigão ganhou a zona que hoje é a dos Jardins, do Ibirapuera, do Brooklin, de Moema, etc... e no fim se constituiu numa metrópole agigantada, que absorveu todo sistema de colinas sedimentares, do compartimento de planalto ao qual Fernando Flávio Marques de Almeida chamou de Planalto Paulistano. (42")*

**11. DEPOIMENTO: PASQUALE PETRONE (geógrafo)**

(ainda não gravado) O aprendizado com os autóctones: o aspecto estratégico do planalto enquanto ponto de intersecção de rotas ao interior e ao sul do país.

E S C U R E C I M E N T O

## CLAREAMENTO

Vinheta: **ÁRIA** de ALVENARIA

Tem início com a chegada da estrada de ferro (1867), estendendo-se até a derrocada do café (1929).

Música: Ária da Alvenaria  
- Canto da Nossa Terra



## ESCURECIMENTO

## CLAREAMENTO

### 12. ICONOGRAFIA DE MILITÃO AUGUSTO de AZEVEDO

Imagens sugerem um lento despertar da vila colonial, que de seu torpor no início do bloco, passará ao frenesi que antecede a 1ª. Guerra

- Largo do Piques/Ladeira da Memória(1862)
- Igreja e Largo da Sé(1862)
- Exterior do Atelier Photographico de Orestes Cilento (esquina Rangel Pestana/Piratininga)
- Rio Tamanduateí(1862)
- Ladeira de São Francisco - vista para a "cidade nova" e Largo do Piques(1862)

### 13. ESTAÇÃO e JARDIM da LUZ - INT e EXT/DIA

- PG e detalhes da estação, ferragens, torre, etc.

**14. DEPOIMENTO: CARLOS ALBERTO CERQUEIRA LEMOS (arquiteto)**

46:17 # 47:25 - Com a chegada do café, a gente pode dizer, em São Paulo, isso ocorreu por volta de 1850; até essa data São Paulo ainda tinha um aspecto verdadeiramente colonial, porque tinha, ainda guardava nas suas casas do tempo de colônia, todas elas de taipa de pilão, todas elas cobertas de telha canal, todas realmente construídas com os mesmos materiais que eram próprias daquela cultura material daquele tempo. Tanto o rico como o pobre moravam em casas organizadas e feitas com os mesmos critérios, as mesmas técnicas construtivas. Portanto, as diferenças eram quantitativas. O rico morava numa casa maior, grande, muitos cômodos, sobrado, e o pobre morava numa casa menor, mas ambos habitavam a mesma taipa, as mesmas técnicas estavam ali vigentes. (1'18")

**15. ICONOGRAFIA de GUILHERME GAENSLY**

- Rua da Imperatriz (depois do Rosário, atual XV de Novembro), 1872
- Rua de São Bento e Largo de São Bento
- Largo do Rosário
- São Francisco
- Largo do Palácio
- Jardim da Luz
- Rua 15 de Novembro

**16. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER (geógrafo)**

12:25 # 13:10 - Quando surge o ciclo do café e a cidade se agiganta, e quando vêm as primeiras estradas de ferro, que estão muito bem representadas em mapas dos fins do século XIX e começo do século XX, e, quando se sucedem os bairros residenciais já na era de transição da taipa para a alvenaria, e, depois, muito mais tarde, para o cimento armado e o concreto, o concreto com o cimento armado, as coisas vão se mudando de um modo extraordinário. (45")

**17. DEPOIMENTO: CARLOS ALBERTO CERQUEIRA LEMOS (arquiteto)**

48:13 # 49:29 - E a gente também pode constatar que essa mudança deu-se de dentro para fora: inicialmente foram as próprias casas de taipa de pilão que receberam novos guarnecimentos, novo equipamento, novas mobílias. Começaram a chegar, por exemplo, os móveis austríacos, que antes não existiam, a porcelana inglesa e a louça inglesa, avassaladoramente passou por cima de tudo que se usava antes, novos tapetes, novos tipos de cortinas, cortinados, enfim, essa casa toda ficou muito bem guarnecida, embora, aparentemente, do lado de fora, ninguém conseguisse, às vezes, ver até a riqueza que estava guardada lá dentro. Mas, logo, logo depois, já a partir, vamos dizer assim, do 3º quartel, no começo do 3º, não, não, no começo do último quartel do século, o tijolo imperou. Aí então, as casas também deixaram de ter aquela fisionomia antiga e passaram a expressar o ecletismo. (1'16")

**18. HIGIENÓPOLIS e CAMPOS ELÍSIOS - EXT/DIA**

- Imagens do Ecletismo presente em várias construções nesses bairros e respectiva tipologia
- Iconografia dos bairros (Palacete Penteado, entre outros)

**19. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA de TOLEDO (arquiteto)**

1:17:40 # 1:18:26 - Os fazendeiros de café se tornaram muito mais exigentes e as casas que nós vemos em bairros como os Campos Elísios, Higienópolis, há um grande requinte de construção, coroamentos de casas em forma de bulbo por exemplo, algumas dessas marquises envidraçadas, muito bonitas, e, para a execução desse material era necessário uma mão-de-obra qualificada para tanto e, com o advento então dessa movimentação maior, tornou-se necessária a convocação de operários qualificados de diversas origens. (46")

**20. HIGIENÓPOLIS E CAMPOS ELÍSIOS - EXT/DIA**

- Continuam imagens ecléticas, agora já incluindo a Av. Paulista
- Iconografia do ecletismo presente na Paulista

**21. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA de TOLEDO (arquiteto)**

1:21:12 # 1:22:29 - Mas o aspecto bem pitoresco, nós temos que ver que, por exemplo, o bairro do Bexiga é uma bairro eminentemente popular, o parcelamento do solo é extremamente denso, isto é, todas as casas têm 5m de frente e 30m de fundo, então ali, haver um arquiteto, haver um engenheiro, seria um luxo, que era grande a mão-de-obra, ali a gente trabalhava no centro, por exemplo, e que podia ir a pé para casa ou então tomar o bonde Bela Vista, que passava na Praça das Bandeiras. Mas, esse pessoal, exigia uma construção em conta, barata, e de fácil construção sem os requintes, por exemplo, do que estava ocorrendo em outros bairros. E é aí que surge a figura dos capomastri - aquelas pessoas que sabiam fazer a planta da casa riscando com ponta de guarda-chuva diretamente no chão. Isto é, mas, isso também não tinha grande ciência porque as plantas eram muito semelhantes. Geralmente, tinha o quarto à frente, tal, a sala à frente, perdão, depois os quartos e a cozinha. (1'17")

**22. IMAGENS do ECLETISMO dos CAPOMASTRI - EXT/DIA**

▣ Bela Vista, Mooca, Cambuci

**23. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA de TOLEDO (arquiteto)**

1:22:41 # 1:23:10 Mas era fundamental que ela tivesse uma certa representatividade na fachada, e, isso, eles revelaram-se muito bons nessa arte de modelar a massa e até surpreendentemente, com uma certa originalidade formal, e, às vezes, você vê aquelas compoteiras em cima, aquelas pequenas pirâmides, alguns floreões, e isso feito quase que diretamente na obra, sem praticamente haver projeto. (29")

**24. TEATRO MUNICIPAL - EXT/DIA**

- ▣ PG e detalhes da construção
- ▣ Fotos de Otto Rudolph Quaas (noturna inauguração) e de Theodor Preisling - além de fotos da construção
- ▣ O Teatro São José e o novo Teatro Municipal - Foto de Guilherme Gaensly

**25. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA de TOLEDO (arquiteto)**

*1:18:42 # 1:19:11 - Quando nós olhamos o relatório do Teatro Municipal de 1904/1911, praticamente todos os países da Europa estão representados ali. Um que veio trazer os mosaicos, outro a maquinária, outro o aquecedor, outro o sistema elétrico. Então, nós temos realmente uma mundialização, quase que se podia dizer nos trabalhos ali do Teatro Municipal. (29")*

**26. ICONOGRAFIA DA 2ª metade do SÉCULO XIX**

*Table-top de fotos dão conta de uma adormecida cidade colonial que se projeta enquanto agitado centro financeiro*

- Rua Direita - sentido Sé - Militão, 1862
- Casas com fundo para o Tamanduateí (entre o Porto Geral e a Tabatinguera)
- Rua do Comércio (atual Álvares Penteado) - Militão, 1877
- Teatro São José - Otto R. Quaas
- Largo do Tesouro (aparece o sobrado Cavalheiros, o mais alto edifício em taipa, de 4 andares, 1902)
- Estação e Jardim da Luz - Otto R. Quaas
- Mercado Municipal (25 de Março) - Otto R. Quaas
- Jornaleiro e banca improvisada - Otto R. Quaas

Iconografia da Eletropaulo documenta o crescimento e a disseminação do bonde elétrico a partir de 1900; muitas fotos mostram os trabalhadores instalando os trilhos e a inauguração de novas linhas

- Rua 25 de Março - Gaensly e Lindemann, 1899
- Rua João Alfredo (atual Gal. Carneiro, 1899)
- Ladeira de São João (1900)
- Ladeira de São João/Líbero Badaró (1902)
- Av. Rangel Pestana (1900)
- Rua das Palmeiras (sítios e chão ainda de terra, 1900)
- Av. Brigadeiro (1900)
- Tamanduateí e Gasômetro (1900)
- Viagem inaugural do bonde (1900)
- Rua Direita (1900)
- Estação da Luz (em construção, 1900)
- Residência Paulista (estilo normando, 1900)
- Conselheiro Nébias (1900)

- Alameda Glette(1900)
- Reforma no Viaduto do Chá(1902)
- Rua de São Bento s/d
- Ladeira do Brás (trilhos do bonde,1903)
- Ipiranga (trilhos,1904)
- Tamanduateí e Mercado(1903)
- Várzea Tamanduateí(1903)
- Rua Direita,49 (primeiro edifício em concreto armado, 7 andares - antiga Cinótica,1909)
- Bonde frigorífico no Matadouro (atual Cinemateca,1904)
- Viaduto Chá(1908) - arco e inscrição "Salve Afonso Penna"
- Jardim da Luz(1908)
- Bonde de carga(1909)
- Bonde para operários(1916)
- Rua São Caetano s/d
- Viaduto Boa Vista (em construção,com trilhos,1932)
- Rua Sebastião Pereira (operário cimentando passagem entre trilhos,1932)

*Outras fontes*

- Praça da República - Otto R. Quaas
- Praça do Patriarca (*quatro cantos*) - T. Preising
- Largo do Tesouro - G. Gaensly
- Parque do Anhangabaú (Bouvard) - T. Preising,1925
- Martinelli em construção - T. Preising,1925
- Vista Panorâmica de SP (a partir da torre Sagrado Coração)

*Iconografia de Guilherme Gaensly*

- Av. São João
- Praça da República
- Escola Normal (jardim da infância)
- Rua Florêncio de Abreu
- Estação da Luz
- Seminário Episcopal
- Av. Tiradentes
- Palacete Elias Chaves (Palacete Conselheiro Prado)
- Chácara Dna. Veridiana
- Avenida Paulista
- Panorama de São Paulo (possivelmente tomado do alto do Mackenzie, em direção ao Centro)

**27. DEPOIMENTO: CARLOS ALBERTO CERQUEIRA LEMOS (arquiteto)**

49:46 # 50:33 Em questão de 30 anos, São Paulo se transformou noutra. E isso a gente pode única e exclusivamente dizer que foi à custa do dinheiro do café, que saiu das fazendas, foi para Santos, foi negociado em Santos o café, e grande parte desse dinheiro vinha para cá. E nas entressafras, os fazendeiros iam à Paris, viam o que era bom, o que era bonito, e traziam os modelos e traziam tudo que fosse novidade; enfim, a guerra de 14 encontrou São Paulo completamente transformada. Aí, na guerra de 14 houve uma paralisação das obras e aí começou um 3º estágio da vida de São Paulo, a partir do Armistício de 18 e isso já é uma outra história. (47")

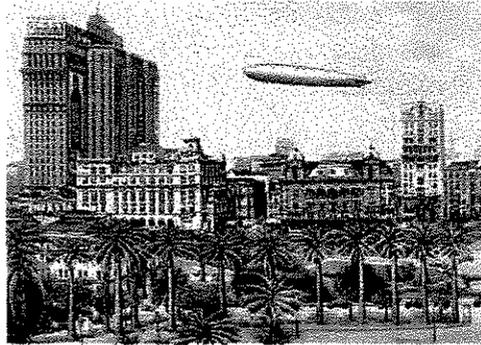
E S C U R E C I M E N T O

C L A R E A M E N T O

Vinheta: DANÇA de CONCRETO

Esse período compreende o período industrial; de uma forma esquemática abrange de 1930 até os anos 80.

Música: Dança de Concreto  
- Lembrança do Sertão



E S C U R E C I M E N T O

C L A R E A M E N T O

**28. ICONOGRAFIA REFERENTE AO CONCRETO (TAMBÉM ALVENARIA)**

Imagens tratam do início do processo de industrialização, da economia entre as duas guerras e as revoluções de 24 e de 32

- Igreja do Rosário(demolida em 1904)
- Avenida Paulista(cerca de 1900/02)
- Corso na Av. Paulista
- Pacaembú - Otto R.Quaas
- Rio Tietê - Otto R.Quaas
- Praça da Sé na década de 30(relógio/estacionamento carros)
- Praça Patriarca na década de 20
- Palácio do Governo
- Palacete Martinico(1° prédio de escritórios, cerca de 1910)
- Viaduto do Chá e Rua Formosa
- A cidade vista do Pque. D. Pedro II (cerca de 1950)
- Trianon(vista do Belvedere, cerca de 1930/40)
- Palácio Campos Elísios
- Edifício Sampaio Moreira entre Assembléia e Automovel Clube(1924)
- Mappin(1939)
- Banespa(1947)
- Rua Direita à noite(1920)

- São Bento (à noite, década de 30)
- Anhangabaú (fim de tarde, anos 50)
- São Paulo à noite (pontos luminosos das janelinhas)

### **29. DEPOIMENTO: NICOLAU SEVCENKO (historiador)**

(ainda não gravado) Por que prosperou a indústria na Paulicéia

### **30. ICONOGRAFIA REVOLUÇÕES DE 24 E 32**

- Rebeldes no Parque D. Pedro (Revolução de 24 - Externato Mattoso - paredes perfuradas e o impacto de obuses)
- Crianças do Batalhão de Voluntários
- Caciques índios, voluntários da "Legião Negra"
- Pça. Patriarca (bandeirante em compensado, "Ouro é Vitória")
- Desfile voluntários do MMDC
- Pânico na Pça. Patriarca (multidão dispersa)
- Autoridades na escadaria da Sé
- Concentração de voluntários na Pça. da Sé

### **31. EDIFÍCIOS - EXT/DIA**

- Sampaio Moreira
- Martinelli
- Esther (primeiro edifício moderno)
- Campos Elísios
- Mappin
- Biblioteca Municipal
- Saldanha Marinho
- Secret. Turismo (Álvaro Botelho); ex-Banco São Paulo (int/ext)
- Copan
- Itália
- Mirante do Vale
- Barão de Iguape
- Aeroporto de Congonhas
- Parque do Ibirapuera

**32. WARCHAVCHIC - EXT/DIA**

- Casa Modernista (Rua Santa Cruz)
- Conjunto de casas da Rua Berta (ao lado Lasar Segall)
- Rua Bahia

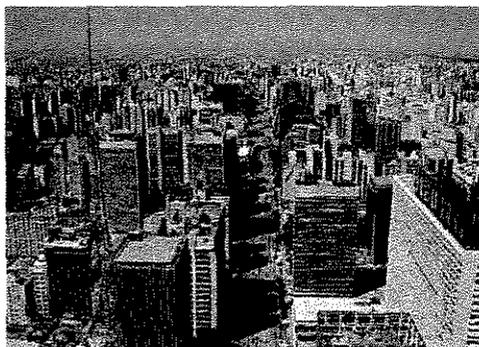
E S C U R E C I M E N T O

## CLAREAMENTO

Vinheta: FUGA de VIDRO

Compreende a contemporaneidade, discutindo a atualidade e o futuro.

Música: Fuga de Vidro - Conversa



## ESCURECIMENTO

## CLAREAMENTO

### 33. IMAGENS AÉREAS - ESPIGÃO DA PAULISTA - EXT/DIA

Ponto de vista a partir de quem está no Ibirapuera: câmera vai ganhando altura e passa a revelar o cenário que se apresenta por trás dos prédios que compõem o maciço, - o outro lado do espigão, a vertente Tietê do mesmo - com o centro, as várzeas do rio e a Serra da Cantareira.

### 34. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA de TOLEDO (arquiteto)

1:26:57 # 1:27:46 *A história de uma população, de um povo, pode ser lida através dos seus monumentos, e, quando eu falo monumentos, não são só as catedrais e os palácios. Monumento pode ser a arquitetura que com o tempo adquiriu um grande significado, justamente, não por ser excepcional, mas por ser característico daquela população, daquela cultura. Então, é muito importante, que a cidade não tenha a aparência de que foi construída no ano passado. (#1:27:32#) Isso é um exagero, mas uma pessoa que esteve aí, disse que São Paulo não parecia ter 400 anos, mas 40, porque ele não via os documentos do século XIX e outros anteriores. (49")*

**35. DEPOIMENTO: OLGÁRIA MATOS (filósofa)**

(ainda não gravado) Equilíbrio entre passado e novas invenções na caracterização da metrópole

**36. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER (geógrafo)**

15:45 # 16:47 - ..então São Paulo tem uma história de estruturação que é ao mesmo tempo estruturação urbana, arquitetônica e urbanística e uma história de funções que chegam depois ao plano da industrialização, que deram à cidade o mote básico dela - "o maior centro industrial da América do Sul" - lá por volta dos meados do século XX. E hoje está havendo desindustrialização, a cidade desceu há alguns decênios para as planícies, os rios foram retilinizados, as planícies foram contidas, um pouco alteadas por tamponamentos, mas não o suficiente para que o extravasamento das águas não se fizesse durante as grandes chuvas do fim do ano, e de janeiro, de fevereiro e princípios de março. (1'02")

**37. IMAGENS AÉREAS - MARGINAIS - EXT/DIA**

- Imagens de arquivo das enchentes (sobretudo não passionais)
- Imagens paralelas e "rasantes" aos grandes congestionamentos no fim da tarde
- Imagens que evidenciem a geografia do espaço a que se refere o depoente abaixo

**38. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB (arquiteto)**

23:42 # 24:29 Numa cidade como São Paulo, que é uma cidade que perdeu a sua identidade geográfica natural, marcante até pelo tipo de topografia e de ocupação intensiva que ela teve, se abre um repertório imenso de oportunidades para intervenção no espaço, criando uma nova geografia, que seria uma geografia construída, uma geografia projetada, em que a gente faria uma releitura do espaço urbano, das vias e do sistema viário, das margens do rio, dos pontos proeminentes, embora ocultos pela densa capa construída de concreto, cimento, asfalto. (47")

**39. DEPOIMENTO: REGINA MEYER (arquiteta)**

54:25 # 54:50 A cidade de São Paulo, ela teve como prerrogativa básica uma fixação total num crescimento ilimitado: essa é uma característica das metrópoles modernas, né. O crescimento se torna hegemônico, é ele que domina tudo, é meio avassalador. (25")

**40. IMAGENS AÉREAS a partir do CENTRO / BAIROS - Ext/Dia**

A partir do centro, a densa ocupação imobiliária em direção aos bairros. Conjuntos, casas, espaços mais cheios que vazios

**41. DEPOIMENTO: REGINA MEYER (arquiteta)**

53:08 # 53:43 Eu tenho dificuldade em aceitar que foi só a especulação que destruiu a cidade de São Paulo. Eu acho que a cidade, ela teve um ritmo extremamente acelerado de crescimento, é uma cidade que na virada do século XIX para o século XX, ela teve o seu maior índice de crescimento, provavelmente ali foi o momento crucial, e, depois, a sociedade é que foi se organizando para criar essa cidade com essas dimensões e com esse, e com essas características que nós temos aí é que a gente acha que foi a especulação imobiliária. (35")

**42. DEPOIMENTO: JORGE WILHEIM (arquiteto)**

(ainda não gravado) Relação entre espaço público e privado

**43. DEPOIMENTO: REGINA MEYER (arquiteta)**

53:43 # 54:22 Eu não, eu acho que a especulação ela foi se aproveitando das situações criadas na cidade para ir montando a sua forma de operar em São Paulo (53:46). Mas se nós pegarmos São Paulo da década de 20, na década de 20 a cidade estava se preparando para ser uma grande cidade. Em 20, a cidade de São Paulo ganhava a dimensão de metrópole, praticamente já agregava os primeiros municípios e na década de 50 se configurou mesmo como uma metrópole, ganhando o seu primeiro distrito industrial, ganhando uma proporção de grande cidade. (39")

**44. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB (arquiteto)**

25:24 # 26:24 O que se presenciou foi uma ocupação intensa, quer dizer, é um tecido extremamente denso de uma costura, de um crochê arquitetônico, onde você tem pontos muito díspares e diferentes; onde o Zoneamento e o Plano Diretor procurou de certa forma corrigir essa distorção, mas, na verdade, ela veio mais é solidificar essa tendência(25:56). Hoje com a cidade com esse tamanho e ainda com o metro incipiente, o sistema público de transportes muito mal desenvolvido para uma cidade que tem uma demanda dessa envergadura, também os espaços públicos sofrem com essa falta de planejamento: transporte público, praças, relação entre cheios e vazios, preservação da paisagem. (1')

**45. IMAGENS DA CIDADE - EXT/DIA**

Travellings pela cidade: de sua periferia, grandes avenidas expressas até o centro velho

**46. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB (arquiteto)**

34:58 # 36:06 Eu acho que o centro da cidade, salvo engano meu, ele tem uma massa construída significativa e uma infra-estrutura adequada, não é? O que aconteceu na cidade de São Paulo, é que os grandes empreendedores, num certo momento, pela imensa demanda e crescimento da cidade, chegaram num ponto crítico de investimento no centro, porque os terrenos foram ficando progressivamente mais caros, escassos e dificuldades de acesso foram se definindo, principalmente para um certo nível de acesso, que é o diretor, é o gerente, é o presidente de empresa, que prá chegar no centro começou a ter dificuldades(35:44) e essa densidade excessiva de construções levou então o empresário da construção a pensar em soluções alternativas: foi quando a Paulista começou a ser ocupada intensamente, em seqüência a Berrini e as Marginais. (1'08")

**47. PAULISTA / FARIA LIMA / BERRINI - EXT/DIA**

Travellings pela grandes vias que passaram a representar a concentração do grande capital.

**48. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA DE TOLEDO (arquiteto)**

1:27:46 # 1:28:26 Mas, na área central, há muitos edifícios bem interessantes, e a melhor forma de se preservar um edifício que permita às gerações futuras ter documentos vivos de como era a cidade, é encontrar uma utilização desses edifícios. (40")

**49. IMAGENS DO CENTRO (revitalizado ou não) - EXT/DIA**

Imagens de centros culturais, como o Banco do Brasil, Correios, Anhangabaú, além de áreas sem intervenção. Revitalização é relativa.

**50. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB (arquiteto)**

31:35 # 32:08 ... então, em vez de pensar no centro como uma peça histórica a ser recuperada e a ser requalificada, numa espécie de saudosismo romântico, vamos transformar o centro novamente no que ele era, isso a meu ver, é absolutamente superado. Ele tem uma estrutura histórica interessante, cenográfica a ser preservada, mas ele tem uma função e uma história a ser escrita. (33")

**51. DEPOIMENTO: NELSON BRISSAC PEIXOTO**

(ainda não gravado) A questão da velocidade nas sociedades informatizadas - O imaginário e a cultura das metrópoles

**52. DEPOIMENTO: REGINA MEYER (arquiteta)**

57:25 # 57:56 Hoje a cidade de São Paulo passa por uma mudança do seu perfil, ela perde a atividade industrial como atividade principal e ganha pesadamente a atividade de serviços. Eu acho, que, a memória, a preservação da cidade, o embelezamento de determinadas áreas, a reorganização da cidade, são elementos fundamentais dessa nova etapa. (31")

56:03 # 56:14 Nós vamos ter agora o problema justamente o contrário, o de uma cidade que começa a perder população, quer dizer, o município sede está começando a perder população, etc... (11")

**53. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB (arquiteto)**

28:20 # 29:22 É uma cidade que fascina, é uma cidade que estimula o pensamento, do desenho, o desenho urbano, da ocupação, e ela está aí para essa experimentação... (28:35). Nesse tipo de pensamento, ou especulação, ou reflexão, eu tive oportunidade de fazer algumas propostas para a cidade (28:48). Uma delas é a criação do metrô aéreo que é uma proposta bastante radical onde o transporte aéreo entre grandes bairros se faria através de uma linha elevada. Aérea no sentido de que é uma linha muito mais elevada do que uma linha à superfície, criando então um elo de ligação entre pontos da cidade e monumentos de referência na paisagem que seriam as grandes estações. (58")

**Gravação das artes desse projeto e trabalho em Computação Gráfica**

29:36 # 30:00 Elas teriam a função de criar na paisagem, referências arquitetônicas, torres temáticas, de sentido geográfico, pontuando então a malha urbana com acontecimentos topográficos (29:56) dessa topografia, né?. (24")

30:00 # 30:39 Do ponto de vista, vamos dizer, empresarial, essas torres teriam a condição de agregar valor, porque uma poderia ser um sistema de saúde, outra uma universidade, elas poderiam ser torres pluriculturais, de diversos usos (30:22). Então esta era uma das propostas que eu acabei ilustrando em desenhos curiosos mais para agregar nesta cidade, que é uma espécie de absurdo, mais um absurdo interessante..., (30:33) na medida em que a gente poderia trafegar grandes distâncias vendo a cidade do alto. (39")

**54. DEPOIMENTO: DÉCIO PIGNATARI (semiólogo)**

(ainda não gravado) O concretismo em São Paulo: uma intercomunicação com a cidade

**55. DEPOIMENTO: NESTOR GOULART dos REIS (arquiteto)**

(ainda não gravado) Integração entre rios, áreas industriais e malha ferroviária

**56. DEPOIMENTO: REGINA MEYER (arquiteta)**

56:57 # 57:19 Uma cidade que foi industrial, majoritariamente industrial e passa a ser uma cidade prestadora de serviços, a memória não perde nada com isso, quer dizer, é uma mudança de atividade, que ela vai ter que agregar à memória industrial na memória nova, porque a memória ela é um processo hoje, ela não é um processo ontem(57:19) né?, então hoje a memória está se construindo...(22")

**57. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER (geógrafo)**

21:26#22:05 - A cidade teve esse destino, nasceu entre dois rios e hoje continua, entre dois riozinhos, e hoje está entre dois grandes rios e já extravasou para além, até chegar na base da Serra da Cantareira, na base do Jaraguá, na região de Cotia, na região do ABCD e, por isso mesmo, é um monstruoso aparato urbano em forma tentacular, complexa, que precisa ser estudada permanentemente e de tempos em tempos ser revisto em relação aos problemas da discordância entre o sítio, a drenagem e a estrutura e composição urbana regional. (39")

ESCURECIMENTO

CLAREAMENTO

**58. CLIP:IMAGENS da TRAJETÓRIA ARQUITETÔNICA da CIDADE**

Encerramento usando as imagens mais significativas do documentário

S O B R E P O S I Ç Ã O

**FIM**

ESCURECIMENTO

## PROPOSTA PARA AS VINHETAS

Com a intenção de que elas pontuem a apresentação de cada um dos quatro tempos propostos no documentário, a saber:

1. Prelúdio de Barro
2. Ária de Alvenaria
3. Dança de Concreto
4. Fuga de Vidro

Fusões são feitas a partir das quatro imagens abaixo, segundo a época abordada. No caso, é possível haver sobreposição de um elemento comum: o bico formado pelas ruas José Bonifácio com a Ladeira de São Francisco (pode coincidir nas épocas 2, 3 e 4)

### IMAGENS

1. Cidade de São Paulo - Charles Landseer (desenho sobre papel a partir do processo da câmara clara), 1826
2. Largo do Piques / Ladeira da Memória - Militão Augusto de Azevedo (aparece a confluência da rua José Bonifácio / Ladeira de São Francisco - prédio de bico), 1862
3. Largo do Piques (aparece a confluência da rua José Bonifácio / Ladeira de São Francisco - prédio de bico), por volta de 1900
4. Ladeira da Memória (segundo o mesmo enquadramento em que hoje aparece um outro prédio, no mesmo bico de esquina), 2002

## **ANEXO II: ROTEIRO EDITADO**

C L A R E A M E N T O

**VINHETA: SINFONIA EM QUATRO TEMPOS**

(quatro diferentes imagens de São Paulo)

E S C U R E C I M E N T O

**1. APRESENTAÇÃO**

Bloco de imagens na Serra do Mar:

- Pedras, limbo, folhas
- Imagens de diferentes espécimen de vegetais da Mata Atlântica; em alguns nota-se água corrente ao fundo
- Água correndo entre pedras
- PG em plongée deixa entrever Cubatão
- Pan ← de vegetação revelando uma subida em ziguezague da Calçada do Lorena

▪ **VINHETA: PRELÚDIO de Barro**

Pan ↓ revela grosso muro de taipa; quando a imagem é congelada, entra a assinatura *Prelúdio de Barro*

## 2. SERRA DO MAR / PRAÇA DO PATRIARCA

- Pan ↓ mostra mais um aspecto da Calçada do Lorena, sobreposta ao brasão do Império Português, que por sua vez se funde aos azulejos retratando tropeiros (Padrão do Lorena: Victor Dubugras, azulejos de J. Wasth Rodrigues); nova fusão para a efígie de Bernardo Lorena
- Curto zoom-out do telhado do Rancho da Maioridade em meio à mata atlântica; PG revela o Rancho como um diminuto ponto no meio da serra
- Pan ← revela terraço circular com colunas dóricas, corrigindo para banco de pedra, cujo encosto é um painel de azulejos
- Pan → painel revela aspectos de vilarejo colonial (Itanhaém)
- Monumento do Pico
- PG Cruzeiro Quinhentista, em Cubatão, onde sobressai cruzeiro em primeiro plano e em segundo plano, torres de alta tensão e recorte de indústria petroquímica, em meio a névoa da degradação atmosférica
- Pan ← de aspecto da Serra do Mar, corrigindo para PG do Padrão do Lorena
- Interior de aposento deteriorado no Rancho da Maioridade: corrige do teto faltando pedaço de madeira para parede pichada
- Pichação na base da marquise recém-construída (Paulo Mendes da Rocha), na Praça do Patriarca, é enquadrada com grande-angular, corrigindo em pan ↑ para Edifício Barão de Iguape e um pedaço do Hotel Othon, além da referida marquise

## 3. TABLE-TOP

- Um Paulista e um Mendicante Brasileiro, 1821 (James Henderson) Pan ← do "mendicante" para o cavaleiro e fusão para o PG da gravura
- Vista da Cidade de São Paulo, 1857 (D.P. Kidder e J.C. Fletcher)
- Maquete da vila de São Paulo (Museu Anchieta), na qual se evidencia o caráter de acrópole, serpenteada pelos rios Anhangabaú e Tamanduateí

ENTRA GC

*São Paulo, situada num agradável planalto, com cerca de duas milhas de extensão, é banhada, na base, por dois riachos (Anhangabaú e Tamanduateí), que, na estação das chuvas, quase a transformam em ilha, ligando-se ao planalto por um caminho estreito.*

John Mawe, em Viagens ao Interior do Brasil (1807/11)

**4. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER (GEÓGRAFO)**

Depoente sai em Pip (picture in picture)

- Ao fundo três diferentes aspectos da planta da Cidade de São Paulo (1810)

*Esta colina central era ideal do ponto de vista da localização estratégica da cidade de São Paulo. Em primeiro lugar, porque ela tinha uma certa centralidade em relação ao conjunto das colinas paulistanas. Em segundo lugar, porque tornava-se relativamente fácil defender-se de qualquer horda de gente da própria terra, que pudesse fazer uma resposta à ocupação portuguesa no planalto paulistano*

- Edmund Pink (Panorama de São Paulo, 1823)
- J. B. Debret (Convento das Carmelitas, 1827)
- Thomas Ender (Chapéus de Paulistas, 1817)
- Charles Landseer (Gente de São Paulo, 1827) 2 trajés de tropeiro
- J. B. Debret (Negociantes Paulistas de cavalos - arreo de animais, 1834)
- Charles Landseer (Mulas e Tropeiro de SP, 1827)
- Charles Landseer (Mercadores de SP e Minas descansando em um rancho, 1827)
- Charles Landseer (Paulista atravessando um rio, 1827)
- Debret (Pobres Tropeiros de SP, 1823)
- Eduard Hildebrandt (Tamanduateí, 1844)
- Thomas Ender (Uma sala de estar em SP, 1817)
- Charles Landseer (Senhora de SP, 1827)
- Charles Landseer (Mulher de SP, 1827)
- Debret (Ponte de Santa Ifigênia, 1827)
- Ângelo Agostini (s/ título, 1867) (enchente)

## 5. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER

Depoente sai em Pip e entram ao fundo diferentes imagens:

- Mapa da Capital (Francisco de Albuquerque e Jules Martin, julho de 1877)
- Avenida Paulista no dia de sua inauguração (Jules Martin, 1891)
- Planta Geral da Cidade (Eng. João Pedro Cardoso, 1914)
- Mapa das estradas de rodagem do Município (Prefeitura Pires do Rio, 1927)
- Planta da Cidade de São Paulo (Comissão Geográfica e Geológica, 1922)
- Panorâmica de cima de prédio: aspecto do planalto

*A cidade nasceu e cresceu em colinas e saltou de colinas em colinas, com rampas ou sem rampas, suaves e depois subiu pelas encostas da avenida Paulista na vertente Tietê, e depois ganhou o espigão, depois do espigão ganhou a zona que hoje é a dos Jardins, do Ibirapuera, do Brooklin, de Moema, etc... e no fim se constituiu numa metrópole agigantada, que absorveu todo sistema de colinas sedimentares, do compartimento de planalto ao qual Fernando Flávio Marques de Almeida chamou de Planalto Paulistano*

## 6. VINHETA: ÁRIA DE ALVENARIA

### 7. FOTOS

- Marc Ferrez (Secagem de café, 1885);
- Marc Ferrez (São Paulo Railway, viaduto Grota Funda, 1895)
- Carlos Hoenen (Viaduto Grota Funda, 1890)
- Charles Landseer (Cidade de SP, 1827)
- Militão Augusto de Azevedo (representando o triângulo histórico: S. Francisco, Carmo e S. Bento) e Panorama do Piques, ao lado do obelisco de Daniel Pedro Muller (ponto de vista semelhante ao de Landseer)

### 8. DEPOIMENTO: CARLOS ALBERTO CERQUEIRA LEMOS (ARQUITETO)

*Com a chegada do café, a gente pode dizer, em São Paulo, em volta da cidade de São Paulo, isso ocorreu por volta de 1850; até essa data São Paulo ainda tinha um aspecto verdadeiramente colonial, porque tinha, ainda guardava nas suas ruas, casas do tempo de colônia, todas elas de taipa de pilão, todas elas cobertas de telha canal, todas realmente construídas com os mesmos materiais que eram próprias daquela cultura material daquele tempo. Tanto o rico como o pobre moravam em casas organizadas e feitas com os mesmos critérios, as mesmas técnicas construtivas. Portanto, as diferenças eram quantitativas. O rico morava numa casa maior, grande, muitos cômodos, sobrado, e o pobre morava numa casa menor, mas ambos habitavam a mesma taipa.*

- Fotos de Militão cobrem parte em off e sobe som com outras fotos do mesmo autor

### 9. DEPOIMENTO: CARLOS ALBERTO CERQUEIRA LEMOS

*Inicialmente foram as próprias casas de taipa de pilão que receberam novos guarnecimentos, novo equipamento, novas mobílias. Começaram a chegar, por exemplo, os móveis austríacos, que antes não existiam, a porcelana inglesa e a louça inglesa, avassaladoramente passou por cima de tudo que se usava antes, novos tapetes, novos tipos de cortinas, cortinados, enfim, essa casa toda ficou muito bem guarnecida, embora, aparentemente, do lado de fora, ninguém conseguisse, às vezes, ver até a riqueza que estava guardada lá dentro. Mas, logo, logo depois, já a partir,*

vamos dizer assim, do 3º quartel, no começo do 3º, não, não, no começo do último quartel do século, o tijolo imperou. Aí então, as casas também deixaram de ter aquela fisionomia antiga e passaram a expressar o ecletismo. (1'16")

- Sobe som: fotos do ecletismo

#### 10. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA DE TOLEDO (ARQUITETO)

Os fazendeiros de café se tornaram muito mais exigentes e as casas que nós vemos em bairros como os (entram em off imagens de cortiço nos Campos Elísios) Campos Elísios, Higienópolis, há um grande requinte de construção, coroamentos de casa em forma de bulbo por exemplo, algumas dessas marquises envidraçadas, muito bonitas, e, para a execução desse material era necessário uma mão-de-obra qualificada para tanto e, com o advento então dessa movimentação maior, tornou-se necessária a convocação de operários qualificados de diversas origens. E é aí que surge a figura dos capomastri - aquelas pessoas que sabiam fazer a planta da casa riscando com ponta de guarda-chuva diretamente no chão. Isto é, mas, isso também não tinha grande ciência porque as plantas eram muito semelhantes. Geralmente, tinha o quarto à frente, tal, a sala à frente, perdão, depois os quartos e a cozinha.

- Exemplos de casas na Rua Gandavo e Rua Major Maragliano

#### 11. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA DE TOLEDO

Mas era fundamental que ela tivesse uma certa representatividade na fachada, e isso, eles revelaram-se muito bons nessa arte de modelar a massa e até surpreendentemente, com uma certa originalidade formal, e, às vezes, você vê aquelas compoteiras em cima, aquelas pequenas pirâmides, alguns floreões, e isso feito quase que diretamente na obra, sem praticamente haver projeto.

- Exemplos de modinatura na Alameda Gleite
- Liceu Coração de Jesus e prédio em frente
- Escola de Comércio Álvares Penteado
- Vila Penteado (Rua Maranhão / Fau-Usp)

## 12. DEPOIMENTO: CARLOS ALBERTO CERQUEIRA LEMOS

*Em questão de 30 anos, São Paulo se transformou noutra. E isso a gente pode única e exclusivamente dizer que foi à custa do dinheiro do café, que saiu das fazendas, foi para Santos, foi negociado em Santos o café, e grande parte desse dinheiro vinha para cá. E, nas entressafras, os fazendeiros iam à Paris, viam o que era bom, o que era bonito, e traziam os modelos e traziam tudo que fosse novidade, enfim, a guerra de 14 encontrou São Paulo completamente transformada. Aí, na guerra de 14 houve uma paralisação das obras e aí começou um 3º estágio da vida de São Paulo, a partir do Armistício de 18 e isso já é uma outra história*

Fotos:

- Carlos Hoenen: Vista de SP, 1890
- Guilherme Gaensly: Rua João Alfredo, 1895
- Marc Ferrez: Rua XV de Novembro e Palácio do Governo, 1892
  
- Imagens do pórtico da antiga Cadeia na Avenida Tiradentes
- Imagens da Vila Inglesa
- Imagens da Vila Economizadora
- Imagens da Vila Maria Zélia

### 13. VINHETA: DANÇA DE CONCRETO

- Edifício Copan
- Edifício Triângulo
- Antigo prédio da Cinótica (Rua Direita, 49)
- Secretaria da Juventude (antigo Banco São Paulo)

### 14. DEPOIMENTO: NICOLAU SEVCENKO (HISTORIADOR)

*Até o final do século XIX, começo do século XX, havia ainda uma situação de concorrência entre São Paulo e Rio de Janeiro, os dois eram potencialmente núcleos de formação de uma primeira base industrial do país e concorriam praticamente em bases iguais, a mesma intensidade de crescimento nas duas áreas. Foi sobretudo a partir da deflagração da 1ª. Guerra Mundial que a situação vai mudar muito em favor de São Paulo, porque há um enorme crescimento da demanda local em função da escassez provocada pela situação de guerra, e isso vai favorecer enormemente o polo paulista, na medida em que havia em São Paulo, por conta da cafeicultura e da distribuição de uma grande massa salarial, uma demanda local consolidada, muito mais ampla, muito maior, muito mais diversificada e qualificada do que aquela alcançável através do Rio de Janeiro. De tal maneira que esse elemento sobretudo que vai dar o impulso básico para o desenvolvimento da indústria centrado em São Paulo. Acrescia também uma concentração de um empresariado estrangeiro, sobretudo na escala de pequeno e médio investimento, vai se tornar a base do crescimento industrial paulista, e a partir daí então, o que temos é a São Paulo do crescimento vertical, a São Paulo dos arranha-céus, a São Paulo do concreto.*

- Casa da Rua Itápolis
- Edifício Esther
- Rua Berta
- Edifício Lausanne
- Edifício Prudência
- Edifício Louveira

**15. VINHETA: FUGA DE VIDRO**

**16. IMAGENS DA PAULISTA, BERRINI E MARGINAL**

- Travelling em contra-plongée de prédios e fachadas de vidro na Av. Paulista e Av. Luís Carlos Berrini
- Travelling na marginal Pinheiros-Santo Amaro: prédios da Berrini do outro lado do rio

**17. DEPOIMENTO: BENEDITO LIMA de TOLEDO**

*A história de uma população, de um povo, pode ser lida através dos seus monumentos, e, quando eu falo monumentos, não são só as catedrais e os palácios. Monumento pode ser a arquitetura que com o tempo adquiriu um grande significado, justamente, não por ser excepcional, mas por ser característico daquela população, daquela cultura. Então, é muito importante, que a cidade não tenha a aparência de que foi construída no ano passado.*

- Imagens da Av. Paulista (Edifício Paulicéia) e Berrini

**18. DEPOIMENTO: AZIZ NACIB AB'SABER**

*..então São Paulo tem uma história de estruturação que é ao mesmo tempo estruturação urbana, arquitetônica e urbanística e uma história de funções que chegam depois ao plano da industrialização, que deram à cidade o mote básico dela - "o maior centro industrial da América do Sul" - lá por volta dos meados do século XX. E hoje está havendo desindustrialização, a cidade desceu há alguns decênios para as planícies, os rios foram retilinizados, as planícies foram contidas, um pouco alteadas por tamponamentos, mas não o suficiente para que o extravasamento das águas não se fizesse durante as grandes chuvas do fim do ano, e de janeiro e de fevereiro e princípios de março*

- PG do Pico do Jaraguá e Marginal Tietê (complexo Anhembi)

**19. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB (ARQUITETO)**

*Numa cidade como São Paulo, que é uma cidade que perdeu a sua identidade geográfica natural, marcante até pelo tipo de topografia e de ocupação intensiva que ela teve, se abre um repertório imenso de oportunidades para intervenção no espaço, criando uma nova geografia, que seria uma geografia construída, uma geografia projetada, em que a gente faria uma releitura do espaço urbano, das vias e do sistema viário, das margens do rio, dos pontos proeminentes, embora ocultos pela densa capa construída de concreto, cimento, asfalto.*

- Travelling Av. 23 de Maio (CCSP), em frente à escultura (Tomie Otake)

**20. DEPOIMENTO: REGINA MEYER (ARQUITETA)**

*Eu tenho dificuldade em aceitar que foi só a especulação que destruiu a cidade de São Paulo. Eu acho que a cidade, ela teve um ritmo extremamente acelerado de crescimento, é uma cidade que na virada do século XIX para o século XX, ela teve o seu maior índice de crescimento, provavelmente ali foi o momento crucial, mas se nós pegarmos São Paulo da década de 20, na década de 20 a cidade estava se preparando para ser uma grande cidade. Em 20, a cidade de São Paulo ganhava a dimensão de metrópole, praticamente já agregava os primeiros municípios e na década de 50 se configurou mesmo como uma metrópole, ganhando o seu primeiro distrito industrial, ganhando uma proporção de grande cidade.*

- Travelling túnel Airton Senna

**21. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB**

*O que se presenciou foi uma ocupação intensa, quer dizer, é um tecido extremamente denso de uma costura, de um crochê arquitetônico, onde você tem pontos muito díspares e diferentes; onde o Zoneamento e o Plano Diretor da cidade procurou de certa forma corrigir essa distorção, mas, na verdade, ela veio mais é solidificar essa tendência. Hoje com a cidade com esse tamanho e ainda com o metro incipiente, o sistema público de transportes muito mal desenvolvido para uma cidade que tem uma demanda dessa envergadura, também os espaços públicos sofrem com essa falta de*

*planejamento: transporte público, praças, relação entre cheios e vazios, preservação da paisagem.*

- Travelling Av. M'Boi Mirim e rua interna no Jardim São Luís
- Imagens da represa Guarapiranga com grande área de manancial invadida; pequeno trecho de água da represa e maciço de prédios em segundo plano.

## **22. DEPOIMENTO: ROBERTO LOEB**

*O que aconteceu na cidade de São Paulo, é que os grandes empreendedores, num certo momento, pela imensa demanda e crescimento da cidade, chegaram num ponto crítico de investimento no centro, porque os terrenos foram ficando progressivamente mais caros, escassos e dificuldades de acesso foram se definindo, principalmente para um certo nível de acesso, que é o diretor, é o gerente, é o presidente de empresa, que prá chegar no centro começou a ter dificuldades, e essa densidade excessiva de construções levou então o empresário da construção a pensar em soluções alternativas: foi quando a Paulista começou a ser ocupada intensamente, em seqüência a Berrini e as Marginais.*

- Imagens de escadaria na Estação Santo Amaro; pichação em parede; movimentação na Marginal

## **23. DEPOIMENTO: REGINA MEYER**

*Hoje a cidade de São Paulo passa por uma mudança do seu perfil, ela perde a atividade industrial como atividade principal e ganha pesadamente a atividade de serviços. Eu acho, que, a memória, a preservação da cidade, o embelezamento de determinadas áreas, a reorganização da cidade, são elementos fundamentais dessa nova etapa.*

- Imagens noturnas na Avenida Paulista: em frente ao Edifício Nações Unidas e ao Masp

#### **24. DEPOIMENTO: REGINA MEYER**

*Uma cidade que foi industrial, majoritariamente industrial e passa a ser uma cidade prestadora de serviços, a memória não perde nada com isso, quer dizer, é uma mudança de atividade, que ela vai ter que agregar à memória industrial na memória nova, porque a memória ela é um processo hoje, ela não é um processo ontem né?, então hoje a memória está se construindo...*

Imagens refletidas em vidros espelhados, com uma ligeira distorção causada pela superfície de reflexão:

- Colunas dóricas do Edifício Caetano de Campos
- Edifício Itália

#### **25. CRÉDITOS FINAIS**

- Lettering dos créditos sobe em fachada de vidro

## FICHA TÉCNICA

**SINFONIA em QUATRO TEMPOS (DVD, 26 minutos)**

**ROTEIRO e DIREÇÃO**  
Carlos Eduardo Paranhos Ferreira

**FOTOGRAFIA e CÂMERA**  
Cláudio Porto  
Felipe Arroyo  
Francisco Magaldi  
José Agilson de Jesus  
Rubens Toledo

**MÚSICA**  
José Henrique Penna

**EDIÇÃO**  
Fábio Almeida  
Pedro Lamana

**ÁUDIO**  
Francisco Magaldi  
Gabriela Cunha

**ARTE – DVD**  
Ana Brum

## AGRADECIMENTOS

Agradeço aos colaboradores da equipe técnica na realização do vídeo.  
Especialmente ao meu orientador e aos integrantes da banca de qualificação,  
Adilson Ruiz e Iara Lis Franco Schiavinatto que, com suas críticas fundamentais, contribuíram  
para a evolução dos trabalhos.  
Ainda Joel La Laina Sene e à Suely Soares.

Argus Produções  
Big Trekking Ecoturismo  
Estúdio Zabumba  
Núcleo de Criação Produções em Áudio  
Nossa Caixa  
Pátio do Colégio – Museu Anchieta  
Santa Clara Imagem & Movimento  
Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer do Estado de São Paulo  
Vila dos Ingleses  
Vila Economizadora  
Vila Maria Zélia  
Vítrola Digital Estúdio

Alessandra Brum  
Amaury Ortegosa  
André Hennemann  
Áurea Comparim  
Carlos Augusto Mattei Faggin  
Celi Vilar  
Félix Ferreira Jr.  
José Teixeira Neto  
José Umberto Dias  
Maria Aparecida S. de Camargo Ferreira  
Michelle Agnes  
Paulo Mendes da Rocha  
Pedro Luiz de Oliveira  
Reginaldo de Souza Franco  
Victor Breithaupt