
Aspectos históricos da evolução dos transportes públicos na cidade de São Paulo no século XIX

**Fernando Távora Heitmann Ferreira Machado
José Guimar Cocco Júnior**

Artigo originalmente publicado na Revista da Consultoria Técnico-Legislativa SGP.5
Câmara Municipal de São Paulo - v.3, n.1 – São Paulo: CMSP, 2014.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citado (as) o (as) autor (as). Reproduções para fins comerciais são proibidas.
O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade dos autores e não representa posicionamento oficial da Câmara Municipal de São Paulo.

Aspectos Históricos da Evolução dos Transportes Públicos na Cidade de São Paulo no Século XIX

Fernando Távora Heitmann Ferreira Machado¹

José Guimar Cocco Júnior²

Introdução

Desde a sua fundação, a pequena vila conhecida como “São Paulo de Piratininga” (nome que significa, na língua indígena tupi, “peixe seco”, ou “peixe a secar”), viveu os primeiros séculos de sua existência bastante isolada das cidades do litoral, como Santos e São Vicente, pois a Serra do Mar constituía grande obstáculo ao transporte. Desta forma, a comunicação era mais precária, o que impunha a necessidade de penosos deslocamentos em lombos de burros e mulas.

De qualquer forma, a promessa de riquezas no interior desconhecido, a possibilidade da descoberta de “um novo Peru”, atraiu inúmeros exploradores para o interior da colônia, além da muralha que era a Serra do Mar.

A cidade foi crescendo, a princípio com a conquista dos índios pela Igreja e pelas expedições levadas a cabo pelos bandeirantes e, a partir de 1630, com o surgimento de uma agricultura comercial, baseada no trigo, que era “exportado” para o litoral.

No fim do século XVII, foi descoberto ouro em Minas Gerais, o que levou a grande afluência de gente de toda colônia e da metrópole para ali tentar a sorte na mineração e em atividades correlatas. Nessa época, São Paulo experimentou grande queda na sua produção agrícola e viveu um extenso período de retração econômica.

No início do século XVIII ocorreu a recompra da capitania de São Paulo e Minas do último donatário pela Coroa Portuguesa, no valor de 3,14 arrobas de ouro, equivalentes a aproximadamente 47 quilos de ouro em pó. Em Carta Régia de 11 de julho de 1711, a vila de São Paulo foi elevada à categoria de cidade. Em 22 de abril de 1745, foi criado o bispado de São Paulo, confirmado por bula papal de 6 de dezembro daquele ano.

¹ Consultor Técnico Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo. É graduado em Economia (USP). Pós-graduado no curso de Gerente de Cidades (FAAP-2000). Mestre em Administração Pública e Governo (FGV-2004)

² Consultor Técnico Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo. Graduado em Administração de Empresas (USP). Pós-graduado em Gestão Pública (FGV-2012)

Em 1765, foi realizado o primeiro censo da cidade: a população totalizou menos de 21.000 habitantes, com cerca de 30% desse total vivendo em regime de escravidão.

No século XIX, o antigo vilarejo, fundado por padres jesuítas em 1554, viria a desenvolver-se de forma acelerada. Em 16 de dezembro de 1815, São Paulo foi elevada à categoria de capital. O rápido crescimento de nossa metrópole foi impulsionado pelo café, pela instituição da Faculdade de Direito do Largo São Francisco (1827), pela chegada do trem, pela imigração e pela industrialização.

E esse desenvolvimento foi acompanhado por uma verdadeira revolução nos transportes utilizados na cidade, com a chegada de veículos de aluguel, ônibus e bondes, todos com tração animal. Mas, afinal, o que são esses novos transportes e como a cidade chegou a esse patamar?

Para responder a essas questões, muitos livros e artigos já foram escritos, com descrições detalhadas do processo de evolução tecnológica experimentada pelo setor de transporte, e sobre a própria história do município. O presente estudo, com o intuito de complementar o entendimento que essas pesquisas anteriores já proporcionaram sobre essas áreas, vai observar um aspecto até agora pouco estudado: a legislação existente sobre o transporte no século XIX, com foco geral no modo como eram transportadas as pessoas, e foco particular sobre como isso ocorria na cidade de São Paulo.

Assim sendo, para a compreensão do contexto histórico em que a cidade de São Paulo estava inserida naquela época, foi levantada a legislação do período sobre transporte terrestre considerada relevante, com o intuito de pesquisar, nas próprias fontes primárias, a época analisada. Fez-se necessário verificar primeiramente a legislação federal sobre o assunto, tendo em vista que o Rio de Janeiro, capital da colônia, e depois do País, era o centro de poder e, portanto, de irradiação do processo de evolução do setor de transporte no período em pauta.

Também foi pesquisada a legislação da província, depois Estado de São Paulo, que ditava as regras para o transporte na capital (inclusive pelo fato dos seus presidentes serem nomeados diretamente pelo Imperador – com algumas exceções, seu mandato não excedia o período de um ano), até que, finalmente, a cidade de São Paulo adquiriu autonomia, com a Constituição Federal de 1891, para produzir sua própria legislação sobre a matéria. Sempre que possível, as citações da legislação mencionada reproduziram os termos e a ortografia originalmente utilizados, com o objetivo de enriquecer o entendimento sobre a evolução experimentada pela própria língua portuguesa, vis-à-vis o tema em pauta.

Nesse ponto, convidamos os leitores e leitoras a acompanhar esse vertiginoso processo, que resultou na transformação radical da então pequena cidade de São Paulo na metrópole que alcançaria a posição de liderança econômica do País. Boa viagem!

CAPÍTULO 1: O BRASIL NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX – ECONOMIA E TRANSPORTE

1) O CONTEXTO ECONÔMICO

No século XIX, grandes descobertas científicas impulsionaram a economia e estreitaram as comunicações entre as nações do mundo. Desse conjunto de nações, uma já estava em evidência e conseguiu destacar-se ainda mais, devido ao seu processo de industrialização e o domínio dos mares: a Inglaterra.

O Brasil, no início do século XIX, ainda era uma colônia de Portugal. A família real portuguesa, fugindo da invasão napoleônica, chegou ao Brasil com a ajuda da Inglaterra, em 1808. Com a corte, vieram técnicos, intelectuais e cientistas de diversas áreas do conhecimento, o que resultou num impulso ímpar ao estabelecimento de uma melhor estrutura da administração pública nacional, bem como o favorecimento à liberdade de imprensa e instalação de manufaturas no Brasil.

Pelo Decreto de 28 de janeiro de 1809, ficou estabelecido que *“todas as mercadorias estrangeiras pagassem nas Alfândegas do Brasil 24%, e pelo Decreto de 11 de junho do mesmo anno, que as que fossem de propriedade portuguesa, importadas em navios nacionais, pagassem 16%”*.

A Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, já com a família real em território nacional, trouxe a abertura do comércio às *“nações amigas”* -*“das Potências, que se conservam em paz e harmonia com a minha Real Côroa, ou em navios dos meus vassallos, pagando por entrada vinte e quatro por cento”*.

Através do Decreto de 11 de junho de 1808, D. João VI estabeleceu que *“todas as fazendas e mercadorias que forem próprias dos meus vassallos, e por sua conta carregadas em embarcações nacionais, e entrarem nas Alfândegas do Brasil, paguem de direito por entradas dezeseis por cento somente”*.

A relação mais favorecida da Inglaterra com o País foi consolidada, praticamente, desde a chegada da família real. Através do Decreto de 18 de outubro de 1810, os produtos ingleses pagariam 15% de taxa de importação.

Os produtos e mercadorias provenientes de Portugal só receberiam tal privilégio somente alguns anos depois, por meio do Alvará de 25 de abril de 1818, que em seu Inciso IX, estabeleceu que *“as mercadorias portuguesas em geral, a que estava imposta a tarifa de pagarem 16% de entrada, ficarão de agora em diante pagando 15%.”*

A Carta de Lei de 17 de agosto de 1827 estabeleceu, em seu artigo XIX, que todos *“os generos, mercadorias, e artigos quaesquer de sejam de produção ou manufatura dos territorios de Sua Magestade Britannica, assim dos seus portos da Europa, como das suas colonias, que se acham abertos ao commercio estrangeiros, podem ser livremente importados para o consumo em todos e cada um dos portos do Imperio do Brazil, sendo*

consignados a quem que fôr pagando geral e unicamente direitos que não excedam quinze por cento conforme o valor que lhes é dado na Pauta das avaliações das Alfândegas”.

A Carta de Lei de 27 de novembro de 1827 estendeu, em seu Artigo 6º, a mesma porcentagem, para os navios procedentes das cidades livres e Hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo, que passaram a gozar dos direitos garantidos às “nações mais favorecidas”. Tratamento igual recebeu o Império Austríaco, conforme o Artigo VI da Carta de Lei de 29 de novembro de 1827.

As baixas tarifas de importação de mercadorias produzidas por outros países contribuíam para desincentivar a sua produção no Brasil, o qual figurava no comércio internacional como comprador de mercadorias industrializadas e exportador de produtos primários.

Em 1844, foi publicado o Decreto nº 376, de 12 de agosto, o qual também ficou conhecido como “Tarifa Alves Branco”. Com o objetivo de aumentar a arrecadação federal, foi aumentado o imposto de importação cobrado nas alfândegas nacionais, que poderia chegar, dependendo do produto, a até 60% do seu valor. Esse incremento constituiu uma condição favorável para incentivar a produção de manufaturas no Brasil.

Um ano depois, a Inglaterra, grande prejudicada pelo aumento do imposto de importação decorrente da edição do referido Decreto nº 376/44, promulgou em 8 de agosto de 1845 o “Aberdeen Act”, conhecido no Brasil como “Lei Bill Aberdeen”, em homenagem ao Ministro das Relações Exteriores do Governo Britânico à época. Esse diploma legal concedia às autoridades britânicas o direito de perseguir e apreender navios que transportassem escravos, mesmo dentro das águas territoriais brasileiras.

O término do tráfico de escravos era uma reclamação antiga da Inglaterra em relação ao Brasil. Finalmente, em 1850, foi editada a Lei nº 581, de 4 de setembro, conhecida como “Lei Eusébio de Queiroz, que estabelecia a repressão ao tráfico de escravos no Império do Brasil.

Esses dois fatores: o aumento do imposto de importação e o fim do tráfico de escravos – contribuíram sobremaneira para o subsequente processo de industrialização do Brasil, de 1850 a 1870, conhecido como “Era Mauá”.

2) A EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE NO MUNDO E NO BRASIL ATÉ A PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

2.1) Evolução dos transportes no mundo:

A locomoção humana, por milênios, dependeu exclusivamente do uso da força de cada indivíduo para a realização da atividade de transporte, o que limitava drasticamente a quantidade de bens a serem transportados, bem como a distância a ser percorrida.

Com o desenvolvimento da agricultura e a domesticação dos animais, foi possível o surgimento de sociedades mais organizadas, em núcleos urbanos cada vez mais complexos. Para o transporte de pessoas e mercadorias, primeiro foram utilizados animais de carga e, com a invenção da roda, começou o uso de veículos de transporte, cuja complexidade foi aumentando ao longo do tempo. Diversas sociedades antigas fizeram uso dos meios de transporte, tanto para fins civis quanto para fins militares.

2.2) O surgimento dos transportes públicos

Quanto ao transporte público, foi apenas em 1661 que o Rei Luís XIV concedeu ao filósofo e matemático Blaise Pascal (1623-1662) a licença para a exploração de um serviço de transporte. O serviço durou até o ano de 1678.

De acordo com Stiel (1978, p.20), já em 1627 havia sido realizada uma tentativa de transporte por meio de viaturas públicas circulando em Paris, sem que ocorresse a aceitação do público, o que motivou o fechamento da empresa. Em 1819, novo pedido de autorização para a instalação de um serviço de transporte público foi feito pelo Sr. M. Godot, para a Polícia de Paris, mas foi rejeitado com o argumento de que tais veículos, ao pararem constantemente na via pública, para embarque e desembarque de passageiros, atrapalhariam a fluidez do trânsito.

Em 1825, o dono de uma casa de banhos situada a dois quilômetros da cidade de Nantes (França), chamado Stanislas Baudry, instituiu por sua própria conta um serviço de transporte para seus clientes. Esse serviço foi tão bem sucedido que, logo, o Sr. Baudry percebeu que os passageiros o utilizavam para deslocar-se de um lugar para outro, e não necessariamente para ir a sua casa de banhos. Desse modo, o empreendedor vendeu o estabelecimento e passou a explorar o serviço de transporte, com a cobrança de tarifas. O veículo era chamado “Omnibus” (“tudo para todos”, em tradução livre). Essa seria a origem da palavra “ônibus” utilizada atualmente. Outra versão dá conta que o termo “Omnibus” deriva do nome de um fabricante de chapéus, de nome “Omnes”, cuja loja situava-se no trajeto da linha da cidade até o estabelecimento do Sr. Baudry.

A utilização da força animal para a atividade de transporte, que por milênios moveu a humanidade, logo teria concorrência: no século XVIII foram realizados experimentos científicos visando ao aproveitamento da energia do vapor para mover, primeiro máquinas, e depois veículos, e a partir daí o impacto nos meios de transporte seria definitivo. No século XIX, a tração animal e a vapor primeiro vão conviver no setor de transportes, e depois a vantagem do vapor (e de outras formas de energia) vai preponderar definitivamente.

2.3) Evolução dos transportes no Brasil

Tradicionalmente, o transporte terrestre no Brasil colonial utilizou a força de burros, mulas, jegues e bois para mover pessoas e mercadorias. Além de carroças, também foram utilizados carros de boi para o trânsito em estradas que, via de regra, eram de terra, sem pavimentação, o que contribuía para um maior isolamento das cidades. Não se deve esquecer que a mão de obra escrava também era utilizada, principalmente nas cidades, para transportar e pessoas (em liteiras³) e mercadorias.

A pesquisa da legislação do período fornece informações preciosas sobre o transporte no Brasil. O estudo das leis federais do período foi dividido em duas partes: a legislação sobre transporte aplicável ao Rio de Janeiro, capital da Colônia (e depois do Reino Unido a Portugal e Algarve e, após a independência, do País) e o restante da legislação aplicável ao setor.

PARTE 1: LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTE APLICÁVEL AO RIO DE JANEIRO

Em 1817, através do Decreto de 18 de agosto, foi concedido por D. João VI a Sebastião Fabregas Suriguê o privilégio exclusivo para a criação e operação, por cinco anos, de um serviço de carruagens (coches⁴ e seges⁵) entre a Real Fazenda de Santa Cruz e a Real Quinta da Boa Vista, um percurso de cerca de cinquenta quilômetros, para possibilitar às pessoas beijar a “*augusta e real mão*” de sua majestade.

Esse curioso decreto também estabeleceu horários, número de carruagens, número de animais por carruagem (quatro animais, com quatro trocas pelo caminho) e os preços a serem cobrados pelo serviço, além de dispor, em seu Artigo 5º, sobre a bagagem dos passageiros (uma pequena mala por passageiro, com peso não superior a 10 libras, ou cerca de 4,54 kg).

A concessão, um bônus, foi acompanhada de um ônus, que consistia na obrigatoriedade do transporte gratuito, “*em bom recado e segurança*” das cartas particulares do público e demais papéis endereçados ao rei e às Secretarias de Estado.

É interessante destacar que o Decreto de 1º de outubro de 1818 também concede, por um prazo de 10 anos, “*a Joaquim José de Mello privilegio para o estabelecimento de carros e animaes de posta para transporte de passageiros desta Cidade ao sitio da Real Fazenda de Santa Cruz, e ao Palacio da Real Quinta da Boa Vista.*” Os dois decretos abrangem, portanto, a possibilidade de transporte dos interessados à cerimônia do “beija-mão”, não só entre a Real Fazenda de Santa Cruz e a Real Quinta da Boa Vista,

³ Liteira: cadeira portátil, aberta ou fechada, suportada por duas varas laterais, podendo ser movida por dois liteiros, ou por animais.

⁴ Coche: tipo de carruagem antiga, utilizada em solenidades.

⁵ Sege: carruagem antiga, com pelo menos duas rodas.

mas também desde a cidade do Rio de Janeiro até estas duas residências reais. No Rio de Janeiro, capital do Império, utilizavam-se à época, para o transporte de passageiros, carruagens, tálburis e cabriolés.

A pesquisa da legislação sobre transporte do período também traz algumas curiosidades, como o Decreto de 2 de setembro de 1825, que *“Permitte que as pessoas, que têm o tratamento de Excellencia, andem nesta corte em carruagem puxada por quatro bestas.”*. Esse decreto esclarece que não foram verificadas na corte brasileira as mesmas condições que impediam, conforme o Alvará de 2 de abril de 1762, que qualquer pessoa, de qualquer condição social, pudesse andar na cidade de Lisboa, e num raio de uma légua (6,66 km) dela, em carruagem com mais de duas bestas.

Ainda na Corte Imperial do Rio de Janeiro, o Decreto de 14 de setembro de 1837 *“Concede á Companhia de Omnibus privilegio exclusivo por 10 annos para o estabelecimento nesta Cidade de carros destinados ao transporte de passageiros, e approva os respectivos estatutos.”*. O decreto mencionado, em seu artigo 1º, faz referência à introdução e exploração, no Brasil, de um serviço de transporte em coches, composto por três linhas, todas partindo do mesmo ponto (Largo da Constituição) e dirigindo-se a: São Cristóvão; Praia do Botafogo; e à ponte de Segunda-Feira no Engenho Velho.

De acordo com Lopes (1985, p.15), em 1838, portanto, foi fundada a “Companhia de Omnibus” naquela cidade, com a utilização de quatro ônibus de dois andares, importados de Paris e puxados por quatro burros.

O Decreto nº 659, de 5 de dezembro de 1849, *“Concede a Ruffier Martelet e Companhia privilegio exclusivo por oito annos para o estabelecimento de seges de quatro rodas, com a denominação de – Andorinhas.”*.

PARTE 2: LEGISLAÇÃO FEDERAL GERAL DE TRANSPORTE

O Alvará de 20 de outubro de 1812, que *“estabelece um imposto sobre seges, lojas e embarcações para fundo de capital do Banco do Brazil”* já fazia menção a um imposto sobre carruagens ou seges de duas e quatro rodas, que havia sido determinado anteriormente pela Carta Régia de 18 de março de 1801. Ou seja, antes mesmo da vinda da família real para o Brasil, já havia taxação sobre meios de transporte no País. Em 1844, o Decreto nº 361, de 15 de junho, isentou do pagamento do referido imposto as carruagens, coches e seges do serviço da Casa Imperial, bem como as dos empregados diplomáticos das nações estrangeiras.

Também é digna de nota a preocupação com a salvaguarda dos direitos dos inventores, expressa na legislação da época: a Carta Imperial de 6 de fevereiro de 1834 concedeu a um cidadão de nome João Baptista Midosi o privilégio exclusivo, por cinco anos, de quatro espécies de carros de duas rodas, de sua invenção. O mesmo prazo foi dado, pela Carta Imperial de 7 de novembro de 1836, a João Antonio Pinto de Miranda, para o carro de duas rodas que inventou. Idem para a invenção de

Theodoro Klett, segundo o Decreto nº 1.096, de 19 de dezembro de 1852 (já fora do período analisado nesta seção).

A seguir, encontra-se o restante da legislação federal e aplicável à província de São Paulo. Há um complemento à legislação fiscal promulgada em 1812, porém destaca-se a concessão de privilégio para a construção de uma ferrovia, invenção inglesa do início do século XIX, na província de São Paulo (foi a primeira ideia de construção de uma ferrovia entre a cidade de Santos e o interior da província de São Paulo, que fracassou, tendo sido retomada anos depois pelo Barão de Mauá, na forma da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, desta vez com sucesso).

Outro ponto de interesse do Decreto nº 64/1838 é a licença para a importação de colonos para a província: a mão de obra livre foi fator fundamental para o sucesso da cafeicultura em São Paulo, além de propiciar um potencial mercado consumidor interno, não compatível com o regime de escravidão. Esta é a legislação mencionada:

- 1) Decreto nº 64, de 29 de outubro de 1838 – concede privilégio para construção de estrada ferro na Província de São Paulo para Aguiar Viúva, Filhos & Comp., Plat e Reid, bem como a licença para importar colonos para aquela província;
- 2) Decreto nº 361, de 15 de junho de 1844 – estabelece regulamento para o lançamento de arrecadação e fiscalização dos impostos instituídos pelo Alvará de 20 de outubro de 1812.

CAPÍTULO 2: A ERA MAUÁ (1850-1870)

A São Paulo imperial da década de 1850 era uma cidade bem diferente da atual. A iconografia consolidada por Lago (2003) existente nos desenhos e fotografias de Hildebrandt (1818-1869), Kidder (1815-1891), Tschudi (1818-1889) e Militão (1837-1905) mostra uma cidade bem acanhada, que podia ser percorrida a pé, conforme relatou Bonduki (2011, p. 18). Apesar de já ter, desde 1827, uma Faculdade de Direito, constituindo, assim, um pólo de atração de estudantes do restante da província e de outras partes do País, pode-se dizer que era basicamente composta por escravos, tropeiros, homens a cavalo e até mesmo índios habitando à época próximo ao Rio Tamandateí. As mulheres raramente saíam às ruas, ficando confinadas em casa na maior parte do tempo.

As edificações do núcleo central da cidade eram rústicas, feitas de taipa de pilão, em sua maioria de natureza religiosa, residencial ou comercial. De acordo com Dos Santos (2004), desde os tempos pré-coloniais as trilhas entre a orla e o Planalto eram percorridas com grande dificuldade. Com o passar do tempo, todavia, a necessidade de trânsito de pessoas e escoamento de mercadorias entre essas áreas só cresceu.

A transição dos métodos construtivos em São Paulo pode ter sido acelerada em decorrência do temporal de grandes proporções que a atingiu em janeiro de 1850. Ocorrido o fato, foi elaborado pelo engenheiro do governo provincial, o polonês Cristino Wysewski, ofício recomendando a adoção da alvenaria de pedra ou tijolos em lugar da taipa de pilão. Esta proposta de renovação dos sistemas construtivos estimulou a criação de olarias em São Paulo. De acordo com Campos (2010, p.69) este acontecimento facilitou a construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, que delas demandaria intensa produção de tijolos, material de construção até então difícil de ser encontrado.

Além do Triângulo, que era a área principal da cidade, correspondente às ruas São Bento, Direita e 15 de Novembro (antiga Rua da Imperatriz), São Paulo era dividida em Comarcas. A Comarca da Capital abrangia a Cidade de São Paulo, formada pelas *Freguesias da Sé, de Santa Ifigênia e do Bom Jesus do Brás*. Além disso, havia as *Vilas de Santo Amaro, do Paranahyba e de Jundiahya*.

De acordo com Somekh (2008, p.15), os caminhos eram percorridos por tropas de mulas, que constituíam o principal meio de transporte, e poucas eram as portas para se chegar à cidade.

Os vínculos entre São Paulo e o litoral para o transporte de mercadorias, de acordo com Lanna (1996, p.38), eram existentes desde o século XVI. Para alcançá-lo, o caminho percorrido passava pela Rua da Liberdade (atual Avenida Liberdade), atingindo a Calçada do Lorena, depois Estrada da Maioridade, atual Caminho do Mar.

Para chegar aos povoados de Santo Amaro, em direção ao Sul, passava-se pela rua do mesmo nome e seus prolongamentos, correspondentes às atuais Avenidas Brigadeiro Luís Antônio e Santo Amaro.

A porta pelo lado Sudoeste referia-se à direção ao Aldeamento dos Pinheiros, por meio da Estrada para Sorocaba (pela atual Rua da Consolação).

Ao Norte, o caminho a seguir era para a região de Santana, passando pelo Rio Tietê, em direção à Província de Minas, por meio do Caminho do Guaré (atuais Rua Florêncio de Abreu e Avenida Tiradentes).

A Capital da Corte, Rio de Janeiro, e a região do Vale do Paraíba eram alcançadas por meio da direção Leste, passando pela Ladeira do Carmo e Rua do Brás, (atual Avenida Rangel Pestana).

De acordo com Dos Santos (2004, p.70), desde a década de 1830 havia o entendimento quanto à real necessidade de se construir uma estrada de ferro que ligasse o porto de Santos ao interior da Província de São Paulo. Nesse sentido, havia também o temor do risco de sufocamento da espetacular produção de café por falta da boa logística de transporte para seu escoamento.

O discurso de abertura da Assembleia Provincial de São Paulo⁶, em fevereiro de 1855, mostra o senso de urgência da construção da referida linha férrea sob o prisma da administração governamental. Nesta exposição de motivos, foi apresentada a estimativa de produção agrícola à época, que se aproximava de um milhão de arrobas (correspondente a cerca de 14.688 toneladas) de café e açúcar, mas que considerando o potencial das colheitas futuras nos municípios de Jundiaí, Campinas, Limeira, Piracicaba (antiga Constituição), Rio Claro, Mogi-Mirim, Araraquara, Casa Branca e Batatais, poderia triplicar dali a 5 anos.

Além disso, ele apontou que os altos custos de transportes vigentes impediam que 500.000 arrobas (cerca de 7.344 toneladas) de café chegassem ao litoral para serem exportadas. É importante perceber o quão consolidada estava esta iniciativa, pois também foi apontado que a referida construção poderia beneficiar Santos e São Paulo, transportando gêneros e pessoas em ambas as direções. Para se ter uma ideia, passavam pelo pedágio existente à época, a Barreira do Cubatão, cerca de 40.000 cavaleiros por ano. Destacamos o seguinte trecho do referido Discurso:

“Temos pois 2.500.000 arrobas de gêneros para a exportação. Avaliando em um milhão de arrobas de gêneros importados, que tem de percorrer toda a linha para serem levados aos Municípios referidos, e as Províncias de Minas e Matto Grosso, temos 3.500.000 arrobas transportáveis pela estrada de ferro, e que lhe deixarão um lucro de 1,050 contos de réis, calculando o frete a 15 réis por légua para cada arroba.”

Ele completa a sua argumentação reconhecendo que os pagamentos das garantias aos investidores não seriam pouca coisa, mas que resultariam em outras melhorias para a Província de São Paulo. Interessante perceber a clareza do raciocínio a respeito das externalidades positivas da empreitada, conforme pode ser visto a seguir:

*“Essas vantagens são na minha humilde opinião as seguintes:
O desenvolvimento do comércio de Santos;
O desenvolvimento do trabalho livre, e colonização espantosa;
Redução do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga atualmente, o que realiza para a agricultura uma economia extraordinária;*

⁶ Discurso com que O Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Dr. José Antônio Saraiva, Presidente da Província de São Paulo abriu a Assembléia Legislativa Provincial no dia 15 de Fevereiro de 1855. Typographia 2 de dezembro de Antonio Louzada Antunes p. 41-43.

*Melhoramento dos processos industriais;
Cessação das despesas avultadas, que atualmente fazemos com a parte da estrada, que tem que ser substituída pela linha férrea;
Influência da facilidade de comunicação sobre o estado moral e político da Província;
Criação de espírito de empresa.”*

Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), mais conhecido como Barão, depois Visconde, de Mauá, era gaúcho de nascimento, mas fez a sua fortuna por meio de diversas sociedades com ingleses, escoceses, franceses e norte-americanos de empresas de diversos ramos, inclusive bancos, companhias de navegação e estradas de ferro. Deste modo, por meio do Decreto 1759/1856, conseguiu junto à Corte e aos capitais ingleses as autorizações e condições para estabelecer a ferrovia entre Santos e Jundiáí.

De acordo com Moura (2010), estudos de campo que possuía indicavam ser viável a sua construção, ainda que existissem os obstáculos oferecidos pela Serra do Mar. Ele buscava assim, o controle do elo entre os cafezais e o porto, área que se dirigia a oeste da província, e que passaria pela sua capital.

O governo à época manifestava-se comprometido com o projeto, conforme mostrava⁷ o discurso de abertura da Assembleia Provincial.

Um dos principais sócios da “The São Paulo Brazilian Railway”, empresa que foi constituída em Londres, era o Barão Lionel de Rothschild, componente de tradicional família financeira europeia. Na visão de Moura (2010, p. 165), as habilidades de Mauá “mostravam que era possível aplicar o capital inglês no Brasil e o quanto o país era viável para investidores.”

O capital estrangeiro não se limitava ao apoio financeiro, dando suporte técnico ao empreendimento, por meio dos engenheiros britânicos Robert Milligan, James Brunlees e Daniel Fox, responsáveis pela análise de viabilidade técnica, pelo projeto preliminar e pela construção, uma vez que era necessária a experiência em projetos de linhas férreas em áreas montanhosas.

As obras foram iniciadas em 1860, sob responsabilidade da companhia Robert Sharp & Sons. Em São Paulo, seu impacto à época foi enorme. Para se ter uma ideia, na construção civil e no mercado trabalho, os diversos canteiros de obras demandaram simultaneamente o trabalho de até cinco mil homens, o que representava mais de 18% da população urbana e rural da cidade à época.

⁷ Relatório apresentado pelo Excellentíssimo Senhor Dezenbargador Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos, Presidente da Província de São Paulo ao seu 1º Vice Presidente, o Excellentíssimo Senhor Doutor Antônio Roberto de Almeida, entregando a Presidencia da mesma Província. Typographia Dous de Dezembro de Antonio Louzada Antunes. 22 de janeiro de 1857. p. 17

Todavia, os ingleses seriam os únicos a operar a promissora ferrovia, que começou a funcionar a partir de 1867. De acordo com Moura (2010, p.198) em razão de diversas manobras executadas pelos seus sócios britânicos, Mauá fora retirado do projeto antes da sua conclusão. Além do impacto econômico, a ferrovia alterou para sempre a paisagem da cidade. As estações à época eram pequenas casas de tijolos, cercados por povoados acanhados. Conforme apontam Barro e Bacelli (1979, p.61), dentro do município de São Paulo, no momento em que surgiu, a estrada de ferro Santos-Jundiaí era basicamente uma linha reta que rasgava o território entre o porto e os cafezais.

Para a instalação da estação da Luz, foi escolhida área próxima aos antigos Campos do Guaré, que eram despovoadas, relativamente próximas ao Convento da Luz e ao Jardim Público (atual Parque da Luz).

Em 1860, Policarpo Lopes, então Presidente da Província de São Paulo, entrega à Companhia de Ferro Inglesa “vinte braças de terreno em frente ao jardim”, para ali se construir uma estação férrea, conforme o Relatório⁸ provincial de 1860. Destacamos o seguinte trecho do Relatório mencionado:

“em vista do contrato celebrado com a companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, e em virtude de requisição, cedi à mesma Companhia o terreno, que pediu, não só inculto, como a parte do Jardim Público inclusive”.

Lana (1996, p.56) informa que a ferrovia, ao facilitar o deslocamento das pessoas, permitia que elas morassem em São Paulo e trabalhassem em Santos, havendo inclusive o “trem dos comissários, que partia de São Paulo às 10h30, chegava a Santos e retornava à capital às 16h00”.

A fotografia, à época denominada daguerrotipia, pode ilustrar bem as mudanças que estavam ocorrendo. Por um lado ela já existia comercialmente na cidade desde a década de 1850. Porém, é na década de 1860 que foram produzidas as bases da iconografia fotográfica paulistana. Militão Augusto de Azevedo veio do Rio de Janeiro, em 1862, a fim de trabalhar como empregado na filial de São Paulo do estabelecimento de Joaquim Feliciano Alvez Carneiro (fundado no Rio de Janeiro no final da década de 1850). É de sua autoria a publicação “Álbum Comparativo da Cidade de São Paulo 1862-1887”, que permitiu que testemunhássemos as diversas modificações sofridas pela cidade de São Paulo no período.

⁸ Relatório com que O Illustríssimo e Excellentíssimo Senhor Dr. Policarpo Lopes de Leão, entregou a Presidência da Província de São Paulo entregou a Presidência da Província de São Paulo ao Vice-Presidente O Illustríssimo e Excellentíssimo Senhor Conselheiro Dr. M[anoel] Joaquim do Amaral Gurgel no dia 22 de Outubro de 1860. Typographia Imparcial, de J. R. de Azevedo Marques. p.5.

Ao escrever a um amigo, o próprio autor reconhece a importância do trabalho, como pode ser visto a seguir:

“Como Verdi despedindo-se da música escreveu o seu Othelo, eu quis despedir-me da fotografia fazendo o meu. É um álbum comparativo de São Paulo de 1862 e 1878 (sic). Parece-me um trabalho útil e talvez o único que se tem feito em fotografia, pois ninguém terá tido a pachorra de guardar clichês de 25 anos (...). Neste trabalho andam um bocadinho de amor próprio do artista e gratidão ao lugar que estou a 25 anos”. (KOSSOY, 2002, p. 71)

Apesar do aparente progresso, e de iniciado o processo de migração das elites financeiras e intelectuais para acompanhar os deslocamentos decorrentes das fronteiras agrícolas e das linhas de ferro em construção⁹, é fundamental entender que a cidade ainda era irrelevante economicamente.

O Rio de Janeiro, por ser a sede da Corte e possuir uma economia mais desenvolvida, era uma referência para delegações estrangeiras que buscavam ampliar o seu comércio internacional. Conforme os Almanques do período, Santos e Campinas possuíam significativamente mais representações diplomáticas que São Paulo. Além disso, a cidade à época não era rota das delegações estrangeiras para o comércio internacional. Para se ter um exemplo, apontamento de McDowall¹⁰ mostrou que as cidades de Belém e Recife, por exemplo, eram destinos de delegações estrangeiras em busca de oportunidades de negócio.

Todavia, ao final da década de 1860, de acordo com Moura (2010) e Saes (1985, p. 81), iniciativas buscavam mudar o panorama da acanhada cidade à época. Um dos serviços públicos foi viabilizado pela fundação, em Londres, da San Paulo Gas Company Ltd., que em 1872 realizou os primeiros testes com lâmpões de gás na capital paulista, permitindo a iluminação noturna na região central.

⁹ A descrição do caso de Inácio Cochrane (filho de Thomas Cochrane, permissionário do Decreto 1.742/56, que será citado neste capítulo) – que saiu do Rio de Janeiro em 1860 com destino a Santos e São Paulo, a fim de assumir postos na São Paulo Railway, e posteriormente no governo, é feita detalhadamente por Arasawa (2008, p. 29)

¹⁰ “Em 1864, representantes das colônias canadenses ainda não confederadas reuniram-se em Québec para exigir que o governo britânico tomasse medidas para colocar o movimento comercial entre as colônias canadenses e as Índias Ocidentais, Espanha, Brasil e México “em condições mais vantajosas”. Em dezembro de 1865, foi tomada uma iniciativa com o envio de uma delegação de negociação composta de políticos. Após expor suas expectativas em Londres, a delegação subdividiu-se em dois grupos e percorreu a América Latina e o Caribe. Um dos grupos visitou as cidades costeiras de Belém, Recife e Salvador, antes de chegar ao Rio de Janeiro, em fevereiro de 1866”. (P. 29). Mc Dowall, Duncan. Light. A história da empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro. Ediouro (2008) apud Report Of The Comissioners From British North America Appointed To Inquire Into The Trade Of The West Indies, Mexico And Brazil (Ottawa, 1866)

O MARCO INICIAL DO TRANSPORTE NA CIDADE DE SÃO PAULO

Em São Paulo, de acordo com Stiel (1985, p. 1), a regulamentação do transporte coletivo inicia-se com um anúncio feito por um cidadão italiano, intitulado “Progresso”, informando os horários e preços dos seus veículos de aluguel (tílburis). O anúncio, publicado no Jornal Correio Paulistano, em 23 de agosto de 1865, consta do acervo do Arquivo do Estado de São Paulo, onde foi fotografado para, com a permissão daquele órgão governamental, ser incluído na forma de anexo a este estudo. Em plena época da Guerra do Paraguai (1864-1870), muitos imigrantes estavam vindo para o País, atraídos pelas novas oportunidades. Concomitantemente, ocorria grande evolução das ferrovias na Província de São Paulo, que influenciariam, no âmbito da metrópole paulistana, a drástica transformação do ambiente urbano e do sistema de transportes que aconteceriam nas décadas seguintes.

O mesmo autor também cita o parágrafo nono da Lei 16, de 10/07/1867 (sobre os “*Impostos a serem arrecadados no ano financeiro de 1 de julho de 1867 a 30 de junho de 1868*”), que estabelecia impostos sobre as seges (carruagens) e mais veículos, no valor de 1:000\$000 (um conto de réis); e também duas leis, a Resolução nº 60 das Posturas da Câmara Municipal, de 23/04/1869, e a Lei 35, de 07/07/1869, que regulamentaram a profissão de cocheiro no Município.

Novamente, o estudo da legislação apresenta importante contribuição para o entendimento da evolução do transporte no País. A legislação pesquisada foi dividida em quatro partes, expostas a seguir:

PARTE 1: LEGISLAÇÃO FEDERAL DE TRANSPORTE APLICÁVEL AO RIO DE JANEIRO

O ano de 1850 foi profícuo em legislação. Em 7 de fevereiro, foi promulgado o Decreto nº 669, que permite a elevação, para duzentos réis, do valor da passagem paga por cada passageiro que utilizar as chamadas “Gondolas Fluminenses” (veículo com tração animal e capacidade para até onze passageiros e um cocheiro, instituído por volta de 1842 naquela cidade).

Em 30 de maio do mesmo ano, o Decreto nº 551 concede “*a Guilherme de Suckow privilegio exclusivo por dez annos para estabelecer na Cidade do Rio de Janeiro vehiculos com a denominação de – Cabs Fluminenses -, sem prejuízo de quaisquer outras empresas da mesma natureza.*” O referido decreto estabelecia que os veículos seriam conduzidos por um ou dois animais, o serviço deveria ser executado entre as 6:00 h e as 22:00 h, e os pontos de espera deveriam ficar sempre do lado da sombra.

Através do Decreto nº 720-A, é feita a concessão exclusiva a Honório Francisco Caldas, por vinte anos, para organizar um serviço de ônibus entre a capital do Império e a Vila de Iguaçu da Província do Rio de Janeiro (criada em 1833, hoje

corresponde a Nova Iguaçu), com lotação de oito a dezesseis pessoas e veículos puxados por duas a três parselhas de animais.

Esse decreto estabeleceu a necessidade de aprovação das respectivas Assembleias Legislativas das duas províncias, e também determinou, em seus artigos 8º e 9º, a realização de obras públicas, à custa da empresa concessionária, a exemplo da construção e conservação de uma ponte de madeira de lei no Rio das Botas, e também do rebaixamento da estrada do morro denominado D'Água Doce, "*cuja posição íngreme dificulta o trânsito dos carros...*".

Em 1851, o Decreto nº 603, de 21 de junho, concedeu a Carlos Augusto Taunay o privilégio exclusivo, pelo prazo de dez anos, para "*estabelecer na Cidade do Rio de Janeiro Caleças ligeiras de quatro assentos, com o nome de – Urbanas.*"

A preocupação com o estabelecimento de linhas férreas está exposta pelo Decreto nº 1.088, de 13 de dezembro de 1852, que concedeu a Irineu Evangelista de Souza privilégio por 80 anos para construir uma estrada de ferro de Petrópolis até o rio Paraíba.

A utilização de bondes puxados a burro teve início com a inauguração da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca, em 1859, sendo o Brasil o segundo país do mundo a implantar esse sistema, depois da França (1854).

O Decreto nº 1.742, de 29 de março de 1856, autorizou o inglês Thomas Cochran a organizar "*uma Companhia, tendo por fim estabelecer o transporte e condução de gêneros, por meio de carris de ferro, desde o Largo do Rocío até o lugar denominado – Boa Vista – na Tejuca.*" O referido decreto previa o transporte gratuito aos agentes do Correio e da Polícia, bem como a quaisquer empregados públicos, em serviço. A tarifa deveria ser proposta pela empresa e aprovada pelo governo, contendo as lotações dos veículos, os preços das passagens, de acordo com as diferentes classes, e os preços relativos ao transporte de carga.

De acordo com Stiel (1978, p. 315), em "30 de janeiro de 1859 é feita uma viagem de experiência, dando os melhores resultados. Em 26 de março é efetuada a inauguração solene, com a presença do imperador Pedro II." O serviço de transporte a cargo da "Companhia de Carris de Ferro da Cidade a Boa Vista na Tijuca" duraria até 28 de novembro de 1866.

É interessante notar a classificação feita pelo Decreto nº 1.849, de 10 de dezembro de 1856, no tocante aos veículos de transporte coletivo: para efeito de taxação, foram divididos em duas categorias: eram considerados "Ômnibus" os veículos de qualquer denominação que conduzissem mais de doze pessoas (sujeitos à taxa anual de cento e vinte mil réis), ao passo que eram consideradas como "Gôndolas" os veículos com lotação de oito a doze pessoas (sujeitos à taxa anual de noventa mil réis).

Pelo Decreto nº 2.243, de 27 de julho de 1859, foram aprovados os estatutos da Companhia denominada "Carruagens Fluminenses".

Em 1862, foi editado o Decreto nº 3.001, de 18 de novembro, aprovando os estatutos da Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico, capitaneada pelo Barão de Mauá. De acordo com Stiel (1978, p.315), o primeiro trecho foi inaugurado em 9 de outubro de 1868, entre a Rua do Ouvidor e o Largo do Machado.

PARTE 2: LEGISLAÇÃO FEDERAL GERAL DE TRANSPORTE

- 3) Decreto nº 1.759, de 26 de abril de 1856 – autoriza a incorporação de uma Companhia fora do país, pelo Marques de Monte Alegre, Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, e o Barão de Mauá, para a construção de uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e a Vila de Jundiaí;
- 4) Decreto nº 2.499, de 29 de outubro de 1859 – alterou as condições anexas ao Decreto 1759/56, relativas à Companhia da Estrada de Ferro entre a cidade de Santos e a Vila de Jundiaí;
- 5) Decreto nº 2.950, de 10 de julho de 1862 – aprovou contrato com Robert Sharp & Filhos, contratadores da estrada de ferro de Santos a Jundiaí, para acelerar o prazo conclusão da via férrea de São Paulo para o dia 1º de janeiro de 1868;
- 6) Decreto nº 3.622, de 28 de fevereiro de 1866 – concedeu ao Barão de Mauá e a João Ribeiro dos Santos privilégio exclusivo por 90 anos para a construção de uma estrada de ferro com início na “Freguesia da Escada” (no município de Mogi das Cruzes) até a estação do Rio Grande (na estrada de ferro Santos-Jundiaí);

PARTE 3: LEGISLAÇÃO ESTADUAL ESPECÍFICA PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

A primeira menção à taxação de transporte encontrada na pesquisa da legislação está no Artigo 2º da Lei nº 19, de 10 de março de 1841, ou seja, fora do período analisado como “Era Mauá”. Esse diploma legal estabelecia a obrigatoriedade de pagamento de uma taxa de quatrocentos réis a todos os carrinhos, seges e carruagens que transitassem pela ponte no rio da Barra da vila de São Paulo.

Pela Lei nº 28, de 28 de abril de 1856, o governo ficou autorizado a contratar com Joaquim Marcellino da Silva o serviço da condução de cadáveres para o cemitério da Consolação. A referida lei foi acompanhada de tabela anexa, com os valores a serem pagos, de acordo com os serviços oferecidos.

A Lei nº 32, de 19 de julho de 1867, proibia o charr de carros de eixo móvel, dentro dos limites da povoação da capital. Os infratores (donos ou guias dos carros mencionados) ficariam sujeitos à multa de dois mil réis, dobrada na reincidência.

A Resolução nº 60, de 23 de abril de 1868, estabelecia regras para o exercício da profissão de cocheiro. Dentre outras exigências, deveriam matricular-se na

repartição de polícia, obedecer aos regulamentos organizados pela polícia, trafegar a trote curto e evitar o abalroamento de veículos. A Lei nº 35, de 7 de julho de 1869, estabeleceu que as disposições da referida Lei nº 60/68 só valeriam para os cocheiros de carros ou quaisquer outros veículos de aluguel.

PARTE 4: LEGISLAÇÃO ESTADUAL APLICÁVEL ÀS LOCALIDADES DO LITORAL E INTERIOR DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO

- 1) Lei nº 66, de 20 de abril de 1865 – garantia de 2% do custo das obras à Companhia de estrada de ferro de D. Pedro p/ estrada de mesmo nome;
- 2) Lei nº 35, de 6 de abril de 1866 – autorização para construção de estrada de ferro entre Jundiaí e Sorocaba e instituição de pedágio para transporte de animais para custeá-la;
- 3) Lei nº 31, de 23 de março de 1870 – autorização para estudos para construção de estrada de ferro entre Campinas a Rio Claro e até Mogi-Mirim;
- 4) Lei nº 34, de 24 de março de 1870 – autorização de dispêndio de até 40 contos de réis com levantamento da planta definitiva e orçamento da ferrovia Jundiaí-Sorocaba.

CAPÍTULO 3: A ASCENSÃO DA METRÓPOLE PAULISTANA

Durante a presidência do Conselheiro Antônio da Costa Pinto e Silva (05/11/1870 a 13/04/1871), o uso de bondes na cidade de São Paulo começou a se materializar. Em relatório¹¹ apresentado à Assembleia Legislativa Provincial é citada a solicitação de concessão para estabelecer “uma linha de diligências por trilhos de ferro que, partindo do largo do Carmo, seguiria até a estação da Luz, para transporte de passageiros e carga, mediante a retribuição de até 300 réis por pessoa e 60 réis por arroba de carga ou bagagem”. Requereu, ainda, a exclusividade da linha na zona de meia-légua, proibindo outra linha de natureza idêntica. A Câmara Municipal de São Paulo foi favorável a sua instalação, pois viria a satisfazer uma necessidade pública, sendo permitido ao solicitante o assentamento dos trilhos nas ruas por onde tivesse que passar. Essas diligências, conforme relatou Stiel (1978, p. 42), eram bondes puxados por muares, e rodavam sobre trilhos de ferro.

A Lei Provincial nº 11, de 9 de março de 1871, concedeu privilégio, por cinquenta anos, ao “engenheiro Nicoláo Rodrigues dos santos França Leite, ou a quem melhores vantagens oferecer, para por si, ou por meio de uma companhia, estabelecer uma

¹¹ Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de S. Paulo pelo Presidente da Província, o exm. sr. dr. Antonio da Costa Pinto Silva, no dia 5 de fevereiro de 1871. S. Paulo, Typ. Americana, 1871 p. 53

linha de diligencias tiradas por animaes sobre trilhos de ferro, que, partindo do centro desta cidade, se dirija ás estações do caminho de ferro e aos subúrbios." A empresa, denominada Cia. Ferro Carris, foi organizada no Rio de Janeiro, instituindo-se definitivamente como "Cia. Carris de Ferro de São Paulo", dirigida inicialmente por Manuel Lemgruber e Temístoles Petrochino, passando a ser dirigida a partir dos anos 1880, conforme relato de Saes (1986, p. 82), por pessoas ligadas ao café e às ferrovias.

O mandato do presidente da Província João Theodoro Xavier, que durou de 21/12/1872 a 30/05/1875, diante das iniciativas de transformar a cidade e atrair riqueza, por muitos historiadores foi considerado revolucionário, sendo chamado até de "segundo fundador da cidade de São Paulo" conforme registram Barbuy (2006, p. 27); Lima de Toledo (1996, p. 15); Martins (2003, p.338).

De acordo com Somekh (2008, p. 16), as principais obras deste período foram melhoramentos urbanos diversos, tais como calçamento das ruas do triângulo, Largo do Rosário e Praça da Sé; reforma do Jardim da Luz; regularização do Largo dos Curros (atual Praça da República); abertura e alargamento de ruas – Conde d'Eu, atual Rua do Glicério; João Teodoro; da Palha (atual Sete de Abril); do Pari; do Gasômetro; do Hospício (atual Frederico Alvarenga) e Municipal (atual Ladeira General Carneiro). Essas modificações visavam melhorar o acesso às estações ferroviárias da Luz e do Brás, permitindo a expansão da cidade no sentido Norte e Leste, atravessados pelas ferrovias e situados na direção das zonas cafeeiras do interior e do Vale do Paraíba.

Além disso, realizou obras de drenagem e aterramento parcial na Várzea do Carmo, implantando um passeio público, e a "Ilha dos Amores" que era uma minúscula ilha próxima ao local onde se situa atualmente a Rua 25 de março, em pleno centro da cidade.

Nesse período também inaugurou a iluminação pública a gás, por meio da concessionária São Paulo Gas Company, empresa constituída em Londres. Anos depois, em 1877, foi constituída a Cia. Cantareira, que buscava oferecer o serviço de abastecimento de água, que era o melhor do mundo, na opinião de Morse, citado por Lima De Toledo (2007, p.82).

O relatório provincial aponta a clareza de sua visão segundo a qual era importante tornar a cidade um lugar atraente para negócios:

"A Capital (...) chamará a si os grandes proprietários e capitalistas da Província, que nella formarão seus domicílios. (...) O comércio lucrará, ampliando seu consumo, as empresas se fundarão com os recursos vastos e acumulados de seus novos habitantes. As forças productivas da população, enfim serão, serão mais fecundamente empregadas."

Como veremos a seguir, a literatura aponta o ano de 1870 como o marco inicial da expansão econômica de São Paulo. Pode-se imaginar que São Paulo sempre teve uma economia pujante, mas como vimos no capítulo anterior, esse processo foi lento e estritamente ligado à valorização do café. Apesar de Fausto (1983, p.14) afirmar que o Rio de Janeiro seria ultrapassado em termos de concentração operária por São Paulo somente após a década de 1920, a diversificação das atividades econômicas e a sua complexidade resultaram no grande crescimento econômico da cidade a partir daí.

A imigração, sobretudo vinda da Itália, passou a aumentar neste período, o que refletiu diretamente nos números populacionais dos anos seguintes.

A cidade se apresenta visivelmente em transição na década de 1860, conforme Barbuy (2006, p.27) e Lima de Toledo (1996, p.17). Elementos do passado se misturaram a novidades, mesclando “traços significativos da antiga vila colonial, como o trânsito de carros de boi, as ferrarias e hospedarias servindo ao comércio de passagem de tropas, convivendo ao mesmo tempo com a instalação daquelas primeiras casas de comércio que disponibilizavam produtos estrangeiros”.

Nesse sentido, é interessante observar a tabela abaixo, que mostra algumas das principais empresas e comércios situados na cidade de São Paulo entre as décadas de 1850 e 1890. O rol de negócios está longe de ser definitivo, mas permite que se entenda o quão mesclado estava o comércio à época, envolvendo locais, imigrantes, comerciantes de gêneros de primeira necessidade e distribuidores de gêneros estrangeiros e sofisticados.

A “Schrintzmeyer”, por exemplo, era uma chapelaria fundada pelo alemão João Adolfo Schrintzmeyer que fabricava e comercializava seus produtos na Rua São Bento, via que se destacou neste período por concentrar os estabelecimentos comerciais de maior importância na cidade de São Paulo.

A “Fábrica de Tecidos de Algodão em São Paulo” era propriedade do **maior** Diogo Antonio de Barros, de família originária de Itu, de acordo com Lima de Toledo (1996, p.25). Atraída pela comodidade do transporte ferroviário instalado na cidade, buscava expandir suas atividades ao instalar-se “em posição estratégica entre a Estação da Luz e o centro da cidade”.

Outro estabelecimento bastante famoso à época era a “Loja do Japão”, que surpreendentemente não era fundada por orientais, mas sim por portugueses, que segundo Barbuy (2006, p.168), “se valiam da tradição secular de comércio luso na Ásia para aqui produzir, importar e verter os exotismos orientais”.

**TABELA DE EMPRESAS E ATIVIDADES ECONÔMICAS REALIZADAS NA
CIDADE DE SÃO PAULO (1850-1890)**

Nome da empresa	Ano de abertura	Setor de atuação	Localização
Schrintzmeyer	1853	Chapelaria	Rua São Bento
Carneiro & Smith (a partir de 1874 denominou-se Photographia Americana).	1862	Importação e comercialização de material, produtos químicos específicos, equipamentos e estúdio fotográfico	Rua do Príncipe; Posteriormente Rua da Imperatriz
Typographia do Livro Verde	1862	Fábrica de livros e encadernação	Rua Direita
Casa Bancária do Dr. Reichert	1864	Desconto de letras, abertura de contas correntes garantidas, empréstimos em geral	Rua da Imperatriz
Livraria Garraux	1865	Livraria, papelaria e casa importadora	Largo da Sé
Fábrica de Tecidos de Algodão em São Paulo	1872	Fábrica de tecidos e fardos de algodão grosseiro	Rua da Constituição
São Paulo Gas Company	1872	Iluminação pública	Rua de São Bento; A usina do Gasômetro ficava no Braz
Banco Mauá & Comp.	1873	Serviços bancários e comissaria	Rua Direita
F. Upton & Co.	1875	Importadores de máquinas para lavoura e especialidades norte-americanas	Rua São Bento
Imperial Litografia	1875	Litografia	Rua Boa Vista
Livraria Genoud	1876	Livros e outras publicações francesas	Rua Direita
Loja do Japão	1879	Importação de produtos europeus, artigos de fantasia e fogos de artifício da China	Rua São Bento

Nome da empresa	Ano de abertura	Setor de atuação	Localização
Wilson Sons & Co	1888(*)	Fornecimento de carvão aos navios no porto de Santos. Agentes de comércio e estivadores.	Rua Barão de Paranapiacaba (antiga Travessa da Caixa D'Água)
Casa Rodovalho	1889	Loja de Carruagens e fábrica de carros. Prestadora de serviços funerários autorizada.	Rua São Bento
Casa Baruel	1890	Comércio de produtos de higiene	Rua Direita
Prado Chaves & Cia.	1890	Comissão, importação e exportação. Fazenda de São Martinho	Rua São Bento

Elaboração própria. Cf. Deaecto (2002); Barbuy (2006)

(*) Na cidade de São Paulo

Em termos populacionais, São Paulo ainda ocupava uma posição de pouco destaque. De acordo com Toledo (2003, p. 395), “O censo de 1872, o primeiro realizado em âmbito nacional, por iniciativa do governo central, atribuiu-lhe 31.385 habitantes. Era oito vezes menor que a população do Rio (275 mil), três vezes menor que a de Salvador (129 mil) e Recife (116 mil), inferior mesmo a Belém (62 mil), Niterói (47 mil), Porto Alegre (44 mil), Fortaleza (42 mil) e Cuiabá (36 mil) e igual à de São Luís.”

Todavia, após a morte do Barão de Itapetininga (1799-1876), a região começou a mudar. Naquele ano, a região do Morro do Chá foi loteada, sendo abertas as Ruas Conselheiro Crispiniano, 24 de maio, Barão de Itapetininga e Xavier de Toledo.

Logo em seguida, o litógrafo francês Jules Martin buscou autorização para construir um viaduto que ligasse o centro à região Oeste da cidade, a qual foi concedida pela lei provincial nº 48/1880, que será citada neste capítulo.

De acordo com Somekh (2002, p.19), a construção do viaduto do Chá foi viabilizada apenas após a demolição do solar do Barão de Tatuí (1831-1914), sendo inaugurado em 1892 e encampado logo depois pela municipalidade.

“o Viaduto do Chá veio alterar significativamente a hierarquização viária e espacial de São Paulo, valorizando antes o que era visto como “fundos da cidade”: o Morro do Chá e a região Oeste, incentivando a ocupação e valorização imobiliária desse vetor. Somekh apud Simões Junior (2002, p.19)

Neste período, entre os anos de 1878 e 1890 outros empreendimentos habitacionais de alto e médio padrão foram construídos em lugares que outrora eram chácaras, a fim de acomodar a população que crescia, mas também os comerciantes, industriais e fazendeiros que enriqueciam. Os bairros abertos próximo ao centro foram os Campos Elíseos (1878), Vila Buarque (1893), Santa Cecília (1890), Higienópolis (1890) e Avenida Paulista (inicialmente chamado de Bella Cintra, em 1891). É importante lembrar que neste período, a região de Santo Amaro era um município autônomo, fornecedor de legumes e mercadorias comercializados em São Paulo, o que justificou a construção de uma linha de bondes a vapor.

As mudanças na paisagem da cidade prosseguiram na administração de Antônio de Queiroz Telles (26/07/1886 a 19/11/1887), o Visconde de Parnaíba (1831-1888), quando diversas construções¹² particulares e oficiais foram projetadas e construídas, cabendo destacar neste período os trabalhos do engenheiro arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928). É neste período que foi construída a “Hospedaria dos Imigrantes”, bem como o início do processo de ocupação do chamado “Centro Novo”, região que historicamente tinha difícil acesso devido à necessidade de se percorrerem os vales dos rios Anhangabaú e do Tamanduateí.

Outro ponto interessante a ser ressaltado, e que não é usualmente abordado no estudo da história de São Paulo, foi a vinda de fazendeiros de Campinas e comerciantes de Santos para morar na cidade, em decorrência do surto de febre amarela, em 1889. De acordo com Toledo (2003, p.395), “Outra parte, se não se mudava em definitivo, pelo menos abria uma segunda residência na cidade. Igualmente, fixavam residência em São Paulo – a principal ou, ao menos, uma residência secundária – os comerciantes de Santos de mais prestígio e maiores ambições.”

A pesquisa da legislação para o período compreendido entre 1871 e 1890 revelou a existência dos seguintes diplomas legais:

PARTE 1: LEGISLAÇÃO FEDERAL APLICÁVEL AO RIO DE JANEIRO

O Decreto nº 5.095, de 25 de setembro de 1872, concedeu à “*Empresa de Carruagens Fluminense*” autorização para organizar e manter um serviço de transporte no Rio de Janeiro. A mesma empresa ganhou, pelo Decreto nº 5.367, de 6 de agosto de 1873, privilégio de utilização de um sistema de carros, destinados ao serviço de transporte, com melhoramentos de sua invenção.

¹² De acordo com Somekh (2008, p. 17), dentre os prédios que foram construídos foram os da Secretaria da Agricultura e Fazenda (Largo do Palácio – Atual Pátio do Colégio), Quartel da Luz, Escola Normal (atual Caetano de Campos), a primeira sede da Escola Politécnica, atual Arquivo Municipal e o Liceu de Artes e Ofícios.

A pesquisa também encontrou preocupação com o estabelecimento de linhas férreas e criação de serviço de transporte. A seguir, está exposta a legislação pertinente:

- 1) Decreto nº 5.607, de 25 de março de 1874 – concedeu garantia por 30 anos de juros de 7% sobre o capital da “Companhia São Paulo e Rio de Janeiro” (estrada de ferro);
- 2) Decreto nº 6.676, de 28 de agosto de 1877 – autorização para criação de serviço de transporte de passageiros entre a Corte, Ilha do Governador e Penha.

PARTE 2: LEGISLAÇÃO FEDERAL GERAL DE TRANSPORTE

Destaca-se a preocupação com a implantação de ferrovias, conforme pode ser observado:

- 1) Decreto nº 4.768, de 8 de agosto de 1871 – concedeu autorização para o funcionamento da Companhia Carris de Ferro de São Paulo, e aprova os respectivos estatutos;
- 2) Decreto nº 5.137, de 13 de novembro de 1872 – concedeu autorização para o funcionamento da Companhia Mogiana da estrada de ferro de Campinas a Mogi-Mirim, e aprovou os seus estatutos;
- 3) Decreto nº 5.525, de 7 de janeiro de 1874 – aprovou o acordo celebrado em 06/11/1873 entre o Governo Imperial e a Companhia da estrada de ferro Santos-Jundiá;
- 4) Decreto nº 5.838, de 26 de dezembro de 1874 – concedeu garantia por 30 anos de juros de 7% sobre parte do capital da Companhia Sorocabana, garantido pela Assembleia Provincial de São Paulo.

PARTE 3: LEGISLAÇÃO ESTADUAL

Para fins de melhor entendimento, a legislação estadual pesquisada foi dividida em duas partes: legislação aplicável ao litoral e interior da então Província de São Paulo; e legislação aplicável à cidade de São Paulo, objeto principal deste estudo.

PARTE 3.1: LEGISLAÇÃO ESTADUAL APLICÁVEL ÀS LOCALIDADES DO LITORAL E INTERIOR DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO

O privilégio do estabelecimento de uma linha de diligências entre as cidades de Santos e São Vicente, puxadas por animais sobre trilhos de ferro, foi concedido por 50 anos a Jacob Emmerick e Henrique Ablas. Privilégio por igual período de tempo também foi concedido, através da Lei nº 2, de 9 de março de 1874, para o estabelecimento de uma linha de bondes, “*pelo mesmo systema que estabeleceu-se e funciona nesta capital*”, na cidade de Iguape, a Felix da Silva Guimarães e Diogo Rodrigues de

Moraes. Por meio da Lei nº 49, de 11 de maio de 1877, fica autorizado o governo da Província a conceder ao Dr. Henrique da Ponte Ribeiro o privilégio, por 50 anos, para o estabelecimento de um ferro carril de tração animada entre a raiz da serra de Itajubá e a cidade de Lorena.

É interessante ressaltar que, no período, houve intensa preocupação com a construção de ferrovias e linhas de bondes em várias localidades da Província. Geralmente, essas leis concediam a algum cidadão (ou a quem melhores vantagens oferecer, utilizando-se os termos da época), a construção, uso e custeio do serviço, por um prazo de até 90 anos. Destacamos, a seguir, a legislação pesquisada, que comprova o processo de desenvolvimento pelo qual passava o setor de transportes na Província de São Paulo naquele período:

- 1) Lei nº 27, de 24 de março de 1871 – autorização de garantia de juros de 7% sobre capital da Cia que se organizar p/ construção estrada ferro Bananal -Barra Mansa;
- 2) Lei nº 34, de 29 de março de 1871 – autorização p/ construção de estrada de ferro entre Campinas e Rio Claro;
- 3) Lei nº 54, de 13 de abril de 1872 – garantiu o juro de 7% à companhia que se organizar para construir um ramal de estrada de ferro entre a cidade de Areias à estrada de Ferro Pedro II;
- 4) Lei nº 18, de 21 de março de 1872 – Garantia de juros de 7% e autorização para construção de estrada de ferro entre Campinas a Mogi-Mirim, com a construção de um ramal, onde for mais conveniente, até Amparo;
- 5) Lei nº 36, de 6 de abril de 1872 – garantia de juros de 7% e autorização p/ construção de estrada de ferro entre a ferrovia Santos-Jundiaí e a cidade de Bragança e divisa da Província de Minas Gerais;
- 6) Lei nº 45, de 6 de abril de 1872 – concedeu privilégio por 90 anos a Camilo Pires e outros, para construção de estrada de ferro entre a Vila de Belém de Jundiaí à estrada ferro Jundiaí/Santos;
- 7) Lei nº 54, de 13 de abril de 1872 – garantia de juros de 7% e autorização para construção de estrada de ferro entre a cidade de Areias e a estrada de ferro Pedro II, passando pelo município de Barreiros;
- 8) Lei nº 36, de 24 de março de 1876 – concedeu privilégio por 90 anos, sem garantia de juros, para construção de estrada de ferro entre Mogi-Mirim e as raias do sul da Província de MG;
- 9) Lei nº 2, de 9 de março de 1874 – concedeu privilégio exclusivo por 50 anos para linha de bondes, como a que funciona em São Paulo, a Felix Guimarães e outro, desde o Porto de Ribeira até os subúrbios da cidade de Iguape, dentro do perímetro de uma légua;

- 10) Lei nº 6 A, de 18 de março de 1874 – concedeu privilégio por 90 anos ao Barão de Tietê e outro para construção de estrada de ferro entre Limeira e as margens do rio Mogi-Iguaçu;
- 11) Lei nº 11, de 26 de março de 1874 – estendeu à Companhia Ituana, para a construção de novas linhas férreas, preferência e os mesmos privilégios da linha férrea entre cidades de Jundiaí e Itu;
- 12) Lei nº 12, de 9 de março de 1876 – estabeleceu regras para os requerimentos ou pedidos de garantia de juros às empresas de caminhos de ferro da Província;
- 13) Lei nº 35, de 29 de março de 1876 – concedeu à Companhia de estrada de ferro Paulista privilégio para construir ramal a partir da estrada de ferro de Limeira-Rio Claro até as margens rio Mogi-Iguaçu;
- 14) Lei nº 83, de 3 de abril de 1876 – o Governo assumiu pagamento de dívida de 600 contos de réis da Companhia Ituana, recebendo em troca ações dos ramais de Capivari e Piracicaba;
- 15) Lei nº 49, de 11 de maio de 1877 – autorizou a concessão do estabelecimento de um ferro carril de tração animada entre a raiz da serra de Itajubá e a cidade de Lorena, por 50 anos;
- 16) Lei nº 17, de 12 de abril de 1878 – estabeleceu que os juros garantidos pela Província às Cias de estradas de ferro só seriam pagos a diretorias legitimamente eleitas;
- 17) Lei nº 50, de 7 de abril de 1880 – autorizou o pagamento de 6 contos réis à Companhia Paulista pelos estudos do traçado do prolongamento da ferrovia Rio Claro até São Carlos do Pinhal;
- 18) Lei nº 57, de 10 de abril de 1880 – autorizou a concessão, por 90 anos, para a construção de uma ferrovia entre a cidade de São João do Rio Claro a Araraquara, sem ônus para o governo provincial;
- 19) Lei nº 71, de 15 de abril de 1880 – autorizou a construção de linhas de bondes (tramways) partindo das cidades de Porto Feliz, Tietê e Tatuí, até a estação mais conveniente da linha férrea da Companhia Sorocabana;
- 20) Lei nº 72, de 15 de abril de 1889 – autorizou a construção de linha de bondes (tramways) entre a cidade de São João do Rio Claro, ou de outro ponto da linha Paulista, até a “Villa do Bethlém do Descalvado”;
- 21) Lei nº 78, de 21 de abril de 1880 – autorizou a construção de linhas de bondes (tramways) entre Paraibuna e Santa Branca;
- 22) Lei nº 80, de 21 de abril de 1880 – autorizou a construção de linhas de bondes *“a partir de Nazareth a Atibaia, de Santo Antonio da Cachoeira as cidades de Atibaia e de Bragança, e do Socorro a cidade de Bragança.”*;

- 23) Lei nº 87, de 21 de abril de 1880 – autorizou a construção de dois ramais de estrada de ferro, um partindo da linha Mogiana à Vila do Espírito Santo do Pinhal; e outro, partindo da linha férrea Mogiana, na divisa de Casa Branca, até a divisa da província de Minas, passando por São José do Rio Pardo;
- 24) Lei nº 88, de 21 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha de bonde (tramway), a partir da estação de Caldas, na estrada Mogiana, até a divisa da província de Minas, passando por São João da Boa Vista;
- 25) Lei nº 105, de 24 de abril de 1880 – autorizou a construção de duas linhas férreas: de um ou dois pontos diferentes da linha Bragantina até: a Vila de Nazareth e a Vila de Santo Antônio da Cachoeira;
- 26) Lei nº 106, de 24 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha férrea entre a estação do Rio Grande (linha Santos-Jundiá), a Mogi das Cruzes e prolongamento até onde fosse conveniente;
- 27) Lei nº 107, de 25 de abril de 1880 – autorizou a contratar com a Cia Mogiana o prolongamento de sua linha à Vila de Ribeirão Preto, passando pelo município de São Simão;
- 28) Lei nº 147, De 26 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha de bonde entre a cidade de Piracicaba e a freguesia de São Pedro;
- 29) Lei nº 151, de 27 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha de tramway entre a cidade de Caçapava e a freguesia de Buquira;
- 30) Lei nº 152, de 27 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha de bonde entre a Vila de Santa Barbara e a estação do mesmo nome da Companhia Paulista;
- 31) Lei nº 155, de 27 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha férrea entre o porto de Cananeia, passando por Iguape e Xiririca, às raias da colônia de Assunguy (divisa com a Província do Paraná);
- 32) Lei nº 157, de 30 de abril de 1880 – autorizou a construção de linha férrea entre Guaratinguetá e São José do Paraitinga;
- 33) Lei nº 83, de 17 de junho de 1881 – autorizou a construção de linha férrea entre Bacaetava ou qualquer ponto da via férrea Sorocabana e que vá terminar na cidade de Tatuí;
- 34) Lei nº 134, de 17 de julho de 1881 – autorizou a construção de linha de bonde, desde a estação do Norte em São José dos Campos, até a Vila das Palmeiras;
- 35) Lei nº 135, de 17 de julho de 1881 – autorizou a concessão de privilégio a Joaquim Ignacio de Oliveira Luz, Luiz Quintino de Brito e Dr. Luiz Anhaia de Mello, por trinta anos, do uso e gozo de uma linha de bondes

- que, partindo da estação da estrada de ferro de Mogi-Mirim, viesse até as ruas e arrabaldes da povoação;
- 36) Lei nº 4, de 15 de fevereiro de 1882 – autorizou a construção de linha de bonde de tração animal entre Guaratinguetá e a freguesia de Nossa Senhora da Aparecida;
 - 37) Lei nº 17, de 13 de março de 1882 – autorizou o prolongamento da linha férrea Sorocabana até Itapetininga, passando pela cidade de Tatuí;
 - 38) Lei nº 8, de 1º de março de 1883 – autorizou a construção de linha férrea entre o porto de Iguape e a cidade de Itu;
 - 39) Lei nº 11, de 9 de março de 1883 – autorizou a construção de linha de bonde entre o porto do Eliseu e a Vila de Lençoes;
 - 40) Lei nº 12, de 10 de março de 1883 – autorizou a construção de linha de bonde entre a estação de Piracicaba (linha Ituana) e a estação do canal Porto da Cia de Navegação Fluvial Paulista;
 - 41) Lei nº 22, de 17 de março de 1883 – autorizou a construção de linha de bondes agrícolas entre a estação da Ressaca (linha Mogiana) à estação de São Manoel, passando por várias fazendas;
 - 42) Lei nº 38, de 31 de março de 1884 – autorizou a construção de linha férrea entre estação da Companhia São Paulo e Rio de Janeiro, em Taubaté, que se dirigiria ao bairro de Registro e a São Luiz, passando pelo município de Redenção;
 - 43) Lei nº 41, de 31 de março de 1884 – autorizou a construção de linha férrea entre o porto de Tabatinga e as raias da província de Minas, passando por Paraibuna, Caçapava e São Bento de Sapucaí;
 - 44) Lei nº 58, de 2 de abril de 1884 – concedeu privilégio por 60 anos à Companhia de bondes a vapor de Taubaté ao Tremembé para prolongar seus trilhos à estrada de São Bento do Sapucaí e Campos do Jordão;
 - 45) Lei nº 97, de 21 de abril de 1885 – autorizou a construção de linha de tramway entre a estrada de ferro Bragantina e a divisa com a província de Minas Gerais, passando por Bom Jesus dos Perdões;
 - 46) Lei nº 11, de 27 de março de 1886 – autorizou a concessão para serviço de bondes a vapor entre a cidade de Espírito Santo do Pinhal e Mogi-Guaçu – linha Mogiana;
 - 47) Lei nº 40, de 13 de abril de 1886 – autorizou a prorrogar por mais 12 meses o prazo para construção da linha de bondes entre Porto do Eliseu e a Vila de Lençoes;
 - 48) Lei nº 42, de 15 de abril de 1886 – concedeu o privilégio da construção, uso e gozo de linha de bondes entre a Vila de Pinheiros e a estação Lavrinhas, na Estrada de Ferro Pedro II;

- 49) Lei nº 48, de 15 de abril de 1886 – concedeu o privilégio da construção de estrada de ferro econômica entre as cidades de Cunha e Lorena;
- 50) Lei nº 68, de 30 de abril de 1886 – autorizou a concessão para serviço de bondes a vapor entre Santa Rita do Passa Quatro e a estação de Porto Ferreira – linha férrea da Cia Paulista;
- 51) Lei nº 69, de 30 de abril de 1886 – autorizou a construção de linha férrea entre Pindamonhangaba e a raiz da serra da Mantiqueira, no lugar denominado Piraquama;
- 52) Lei nº 19, de 5 de março de 1887 – concedeu o privilégio da construção, uso e gozo de linha de bondes de tração animada, partindo da estação de Pedreiras ou de Coqueiros da linha Mogiana, até Amparo;
- 53) Lei nº 22, de 12 de março de 1887 – autorizou a construção de linha férrea entre a estação de Cruzeiro e a cidade de Bananal;
- 54) Lei nº 25, de 19 de março de 1887 – aprovou traçado das linhas férreas das Companhias Sorocabana e Ituana em direção, respectivamente, de Boituva a Botucatu, e de Botucatu a Vila de São Manoel;
- 55) Lei nº 45, de 27 de março de 1887 – concedeu privilégio por 50 anos para construção de linha de bondes entre a cidade de São Carlos do Pinhal e os bairros de Agua Vermelha e Quilombo;
- 56) Lei nº 48, de 29 de março de 1887 – concedeu privilégio para a exploração de estrada de ferro entre Boituva e Porto Feliz;
- 57) Lei nº 51, de 31 de março de 1887 – autorizou a construção de linha de bonde entre a estação de Quiririm até a ponte sobre o rio Paraíba, na estrada em direção ao Buquira;
- 58) Lei nº 52, de 31 de março de 1887 – autorizou a construção de linha de bonde entre a cidade de Bragança e a estação da estrada de ferro Bragantina;
- 59) Lei nº 84, de 6 de abril de 1887 – concedeu privilégio para construção de linha de bondes entre as cidades de Piracicaba e Rio Claro;
- 60) Lei nº 91, de 6 de abril de 1887 – concedeu privilégio para a Companhia Rio Claro para prolongar a via férrea de seu ramal da Vila do Jaú à freguesia do Sapé, e desta à colônia naval do Itapura;
- 61) Lei nº 93, de 6 de abril de 1887 – concedeu privilégio para construção de linha de tramways a vapor, a partir da barranca do Rio Paraíba até as raiais da província de Minas Gerais;
- 62) Lei nº 110, de 22 de abril de 1887 – autorizou a construção de linha de bonde entre a estação de Brotas até a Vila do mesmo nome, podendo prolongar-se até a Serra dos Dourados;

- 63) Lei nº 35, de 17 de março de 1888 – concedeu à Companhia Estrada de Ferro Rio Claro privilégio por 50 anos para prolongar sua linha de Araraquara a Jaboticabal e, deste ponto, até Barretos;
- 64) Lei nº 38, de 19 de março de 1888 – autorizou a construção de uma ou mais linhas de bonde na cidade de Amparo;
- 65) Lei nº 70, de 24 de março de 1888 – autorizou a construção de linha de bonde entre a cidade de Paraibuna e a estação de Guararema;
- 66) Lei nº 72, de 24 de março de 1888 – concedeu a autorização para detentores do privilégio concedido pela Lei 85/1887 para levar a estrada de ferro a qualquer ponto do litoral;
- 67) Lei nº 57, de 22 de março de 1889 – autorizou a construção de linha férrea entre a cidade de Queluz e os Campos da Bocaina;
- 68) Lei nº 97, de 4 de abril de 1889 – autorizou a Câmara Municipal de Rio Pardo a conceder privilégio para construção de linha de bondes por tração animal;
- 69) Lei nº 98, de 4 de abril de 1889 – autorizou a Câmara Municipal de Iguape a conceder privilégio para construção de linha de bondes entre aquela cidade e o Porto de Ribeira;
- 70) Lei nº 104, de 9 de abril de 1889 – autorizou a construção de linha férrea partindo de São José do Rio Pardo até as raias da Província de Minas Gerais;
- 71) Lei nº 105, de 9 de abril de 1889 – autorizou a construção de linha férrea entre a cidade de Lorena e os Campos do Buriqui ou Jordão;
- 72) Lei nº 120, de 25 de abril de 1889 – autorizou a construção de uma linha de bonde entre Guaratinguetá e a Capela de Nossa Senhora da Aparecida.

PARTE 3.2: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

A “febre” da construção de linhas ferroviárias e de bondes também chegou à cidade de São Paulo, como pode ser observado pela legislação da época:

No ano de 1877, o governo provincial também autorizou, através da Lei nº 56, de 11 de maio, a concessão, ao coronel Paulo Delfino da Fonseca, por 70 anos, referente à construção, uso e gozo de uma linha férrea, a partir da capital até o aldeamento de São Lourenço, passando pela vila de Santo Amaro.

Pela Lei nº 48, de 6 de abril de 1880, o governo provincial foi autorizado a contratar com Jules Martin, ou quem melhores condições oferecesse, a construção de um viaduto comunicando a Rua Direita com o Morro do Chá, sem ônus para os cofres públicos.

Em 24 de abril de 1880, a Lei nº 106 autorizou a concessão, pelo governo provincial, a qualquer indivíduo ou companhia, de uma estrada de ferro que partisse da estação Rio Grande da linha Santos-Jundiá até a cidade de Mogi das Cruzes.

A Lei 146, de 26 de abril de 1880, autorizou o governo provincial a conceder a Joaquim Marques Leite, ou a quem melhores condições oferecesse, sem ônus para os cofres públicos, o privilégio do estabelecimento e operação de uma linha de bondes da capital à vila de Santa Rita, no limite da província de Minas Gerais, passando pelo Braz, Penha, Guarulhos, Arujá, Santa Isabel, Nazaré, Bom Jesus dos Perdões e Santo Antônio da Cachoeira.

Por meio da Lei nº 160, de 30 de abril de 1880, *“fica o governo autorizado a contractar com o engenheiro Leopoldo José da Silva, a construção, uso e custeio, por cinquenta anos, de uma linha tramway de bitola estreita, tirada por animaes ou locomotivas que partindo do ponto terminal da companhia de bonds do matadouro, nesta cidade, indo terminar na freguesia de S. Bernardo, podendo prolongar a mesma linha até o Rio-Grande.”*

Em 9 de abril de 1885, por intermédio da Lei nº 89, foi autorizado o governo provincial a conceder à Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro a permissão para a construção de um ramal, com tração a vapor, a partir da estação Central da Vila Mariana até o local da construção do novo matadouro municipal (onde atualmente funciona a Cinemateca Brasileira).

O ano de 1887 foi importante para o transporte em São Paulo: a Lei nº 28, de 24 de março, autorizou o presidente da Província de São Paulo a contratar a construção de uma linha de bondes de bitola estreita, puxados por animais, a partir do Largo do Paissandu até a Freguesia do Ó, passando pelas ruas São João, Aurora, Duque de Caxias, Largo dos Guaianases, Barra Funda e Água Branca. O uso e custeio do serviço foram oferecidos, por cinquenta anos, a Godofredo José da Piedade, Carlos Americano Freire e Henrique Wright.

No mesmo ano, a Lei nº 44, de 27 de março, concedeu a Francisco Antonio Souza Paulista e Justo Nogueira de Azambuja, privilégio por 50 anos, para o estabelecimento de um serviço de bondes entre o Largo da Sé e a colina do Ipiranga, passando pela rua do Quartel, rua da Glória, e pelos bairros do Lavapés e Cambuci. Esta concessão vinha acompanhada de uma contrapartida: a construção de dois edifícios, no bairro do Lavapés ou do Cambuci, os quais seriam destinados a duas escolas, para ambos os sexos, e ficariam pertencendo à Província.

Pela Lei nº 65, de 2 de abril de 1887, o governo da Província ficou autorizado a conceder à Companhia Carris de Ferro de Santo Amaro a permissão para trazer sua linha, a partir da estação da Vila Mariana, até ao aterrado do Gasômetro, entre as pontes sobre o rio Tamanduateí.

No ano de 1888, a lei nº 67, de 24 de março, concedeu a Alberto Kulmann o privilégio, por cinquenta anos, para o uso e gozo de uma linha férrea elevada sobre

colunas, entre a Rua São Bento e as proximidades do Largo do Paissandu, passando pela Rua São João.

Pela Lei nº 18, de 18 de fevereiro de 1889, ficou o governo autorizado a conceder a Victor Nothmann e Fernando Dumoulin, pelo prazo de cinquenta anos, o privilégio do uso e gozo de duas linhas de bondes que partissem do centro da cidade de São Paulo aos bairros da Bela Vista e do Bom Retiro. É interessante notar que o artigo 2º da referida lei também autorizava os concessionários a desapropriar, a sua própria custa, conforme a Lei nº 36, de 18/03/1836, os terrenos e prédios necessários para a passagem das linhas, serviço de tráfego e estabelecimento das estações.

CAPÍTULO 4: 1891–1900: A PREFEITURA DE SÃO PAULO GANHA AUTONOMIA

Em termos econômicos, não é possível entender a explosão de crescimento sofrida por São Paulo na década de 1890 sem considerar a influência dos seguintes eventos ocorridos no âmbito nacional: a abolição da escravidão (1888), a Proclamação da República (1889), e a política do Encilhamento (1889-1891). Como vimos até aqui, foi possível perceber que o processo de desenvolvimento da cidade, principalmente como local de atração de investimentos e mão de obra, já estava a pleno vapor.

A emancipação dos escravos, nas palavras de Barcellos (2011, p. XVII) trouxe grande otimismo para a sociedade. Crescia consideravelmente a mão de obra disponível para substituir a originária da escravidão, fruto de uma política de atração de estrangeiros, na maioria europeus, para a implementação de núcleos de colonização. Com a realidade de empregos assalariados, era grande a expectativa quanto à expansão da circulação monetária, bem como do comércio de bens e serviços.

A proclamação da República permitiu, mesmo de maneira limitada, maior autonomia aos estados, que antes eram denominados províncias. Na visão de Cardone (2001, p.38) para a questão econômica, o reflexo imediato da Constituição Republicana é o aprofundamento das políticas que beneficiavam os cafeicultores, principalmente nas questões tributárias, notadamente no âmbito alfandegário. A cidade de São Paulo refletiu essa tendência de enriquecimento local, por meio do impulso de diversos negócios, com crescente diversificação, complexidade e organização.

De acordo com Somekh (2008, p.15), a Proclamação da República permitiu a São Paulo adquirir maior autonomia no quadro político nacional, e o redesenho institucional conferiu ao poder municipal novas responsabilidades como pavimentação de ruas, construção de estradas, pontes e viadutos, o transporte público, a iluminação e a implantação de jardins – atribuições até então a cargo do poder público provincial. A autonomia estadual permitiu às unidades territoriais usufruírem de

uma situação vantajosa. Enquanto o governo federal era responsável por alguns encargos necessários, mas sem retorno financeiro (forças armadas, dívida pública, etc.), as unidades dos estados gozavam de rendas do imposto de exportação destinadas até então ao Tesouro Nacional, fora o benefício de outras fontes, como o imposto sobre as mercadorias.

O Encilhamento (nome derivado do hipismo, com o significado de “equipar o cavalo para a corrida”, com correspondência à “corrida pelas oportunidades únicas” que se apresentavam à época, com caráter francamente especulativo), teve início ainda no governo imperial, tendo ocorrido o seu auge pouco antes da Proclamação da República.

Segundo Barcellos (2011, p. XVIII), no Rio de Janeiro, realizavam-se transações especulativas em um mercado informal, em que se negociavam as ações de empresas, fora do recinto da Bolsa de Valores. A política do governo, de estimulação à industrialização, ocorria por intermédio de créditos financiados por farta emissão monetária. A consequência foi a primeira bolha especulativa ocorrida no Brasil, com direito à criação de dezenas de novas companhias constituídas por subscrição pública, abrangendo bancos, seguradoras, estradas de ferro, companhias de colonização, fábricas de caixotes, barris e olarias. Com o auge da política, houve grande euforia decorrente do aumento do número de negócios e o respectivo aumento do valor dos ativos, tendo como exemplo, os terrenos, que valiam vinte, cinquenta vezes o seu preço, num claro descolamento da realidade.

São Paulo, apesar de “pouco significar no conjunto da República nascente”, parecia suficientemente madura para organizar o seu mercado de ações. Essa era a visão de Emílio Rangel Pestana, irmão de Francisco Rangel Pestana, um dos fundadores do jornal Província de São Paulo (atualmente conhecido como jornal “O Estado de São Paulo”). No dia 23 de agosto de 1890, ele e um grupo de 93 membros se reuniram para fundar a instituição denominada “Bolsa Livre de São Paulo”.

Segundo Bovespa (1990, p.13), o anúncio impresso dos serviços era apresentado desse modo:

*“Emilio Rangel Pestana
Encarrega-se de comprar e vender Acções de Companhias, apolices,
casas, chácaras, terrenos, situações e fazendas assim como
Promover hypothecas, cauções, alugueis, arrendamentos de proprieda-
des e outros negocios a consignação.
Tudo mediante rasoavel commissão.
44 Rua da Imperatriz. São Paulo”*

Na visão de Barcellos (2011), essa iniciativa foi admirável porque foi um empreendimento totalmente autônomo em relação ao governo, não havendo

nomeações, recurso a fundos públicos nem a guarda-chuvas estatais. Interessante apontar que dentre os primeiros negócios efetuados, consta que 300 letras da Câmara Municipal de São Paulo foram transacionadas a 96\$000 (noventa e seis mil réis). Cabe destacar a participação nesse período de outras empresas, por exemplo, o Banco Ítalo-Brasileiro, a Companhia Economizadora de Gás e até uma empresa de transporte público, a Companhia Carris de Ferro de São Paulo.

Diante de um mercado que possuía um excesso de empresas lançadas sem o respectivo lastro, finalmente ocorreu o estouro da bolha, em que ninguém mais queria comprar títulos, mas sim apenas vendê-los. Com a queda brusca dos valores dos ativos, diversas empresas entraram em processo de falência.

Como consequência do fim do Encilhamento e do estouro da bolha financeira, em outubro de 1891 as atividades da Bolsa Livre de São Paulo foram encerradas, somente voltando a ocorrer em 1895, por meio da constituição da Bolsa de Fundos Públicos de São Paulo.

No tocante à administração pública, no ano de 1890, segundo Somekh (2008, p. 20), foram criados pelo governo provincial os Conselhos de Intendência, o que na cidade de São Paulo significou que o governo local ficaria a cargo das seguintes Intendências: de Obras; Finanças; Justiça e Polícia; de Higiene; e de Saúde Pública. Em 1896, o governo foi composto pelas Intendências de Justiça, de Higiene, de Finanças e de Obras. Finalmente, em 1898, o sistema de Intendências foi abolido, sendo criado o cargo de Prefeito Municipal.

As mudanças na paisagem urbana ocorreram de maneira acelerada no fim do século XIX, desta vez nas várzeas ao longo das estradas de ferro, nas proximidades dos Rios Tietê e Tamanduateí. De acordo com Somekh (2008, p. 19), instalavam-se fábricas, galpões e armazéns e construíam-se vilas operárias ou cortiços para abrigar a crescente população trabalhadora.

Foram formados naquele período os primeiros bairros operários de São Paulo – Lapa, Barra Funda, Bom Retiro, Pari, Brás, Belém, Mooca e Ipiranga. Bonduki (2011, p. 18) aponta que neste período também ocorreram as primeiras crises habitacionais, diante da explosão populacional. Para se ter uma ideia, entre anos de 1890 e 1893 a população cresceu 28%, em média. Nos distritos da Sé e de Santa Ifigênia, no mesmo período o crescimento foi, respectivamente, de 80% e 204%.

Por questões econômicas, a grande maioria deste contingente vivia em cortiços, em instalações bastante precárias, o que gerou preocupações da administração pública quanto a epidemias de doenças como febre amarela e tifo. Destacamos o estudo realizado por Cordeiro (2010) a respeito do relatório sobre os cortiços de Santa Ifigênia, realizada pelo médico Theodoro Sampaio em 1893, que deu base ao Código Sanitário de 1894, além de outras instituições criadas nesse período, como

o Instituto Bacteriológico, Hospital de Isolamento e a necessidade da canalização e retificação dos rios Tietê, Tamanduateí e Anhangabaú.

No tocante ao transporte, de acordo com Morisson (1989, p. 127) a Companhia Viação Paulista era a empresa de transportes mais importante da cidade. Os apontamentos realizados por Stiel (1978, p. 4) indicam que o serviço prestado à época buscava ser diversificado e sistematicamente organizado, abrangendo inclusive atendimentos noturnos e situações como festas e solenidades, algo muito comum hoje em dia.

Americano (2004, p.184) assim descreveu como o serviço à época era prestado.

“Os bondes eram verdes; os das linhas mais ou menos planas tinham sete bancos, e os das linhas com rampa tinham cinco.

Para subir a ladeira, acrescentava-se à parelha de animais, com guizos ao pescoço, mais um burro, o qual era desatrelado quando chegava ao termo e descia a ladeira mediante um estalo de relho no ar.

O cobrador iniciava a cobrança, vindo pelo estribo, de trás pra frente. Terminando no primeiro banco, descia para a rua com o bonde em movimento, saltando de costas, com um pé atrás, e subia de novo, ao passar na sua frente o último balaústre”.

O levantamento da legislação do período encontrou o seguinte, nas esferas estadual e municipal:

1) LEGISLAÇÃO ESTADUAL GERAL PARA O SETOR DE TRANSPORTE:

Já nesta época está consolidada a infraestrutura das ferrovias no Estado de São Paulo. A legislação do período trata, portanto, da regulamentação da concessão das estradas de ferro, bem como alterações nos contratos já assinados com companhias, e também subvenções para extensão das linhas existentes, como pode ser verificado a seguir:

- 1) Lei nº 30, de 13 de junho de 1892 – regulou a concessão de estradas de ferro no território do estado de SP;
- 2) Lei nº 44, de 18 de julho de 1892 – autorizou o governo a rever os contratos para a construção da estrada de ferro Bragantina;
- 3) Lei nº 366, de 3 de setembro de 1895 – autorizou o governo a fazer novo contrato com a Companhia União Sorocabana, modificando as cláusulas do contrato de 24 de maio de 1892;
- 4) Lei nº 398, de 19 de junho de 1896 – autorizou o governo a mandar estudar os traçados de estrada de rodagem ligando Paraibuna à estação mais conveniente da Estrada de Ferro Central do Brasil;

- 5) Lei nº 501, de 18 de maio de 1897 – autorizou o governo a celebrar acordo com a Cia União Sorocabana e Ituana para prorrogar até 30/06/97 a mora concedida pela Lei 366/95;
- 6) Lei nº 507, de 30 de junho de 1897 – aprovou o aditamento ao contrato de 24/05/92 entre o governo do Estado e a Companhia União Sorocabana e Ituana, em 05/06/96;
- 7) Lei nº 538, de 20 de julho de 1898 – concedeu uma subvenção de 300 contos de réis à Cia que se propusesse a ligar a cidade de Porto Feliz, por meio de estrada de ferro, à linha férrea Sorocabana;
- 8) Lei nº 619, de 13 de junho de 1899 – autorizou o governo a abrir um crédito necessário para pagar à Companhia Estrada de Ferro Bragantina o que à mesma fosse devido por garantia de juros no exercício anterior;
- 9) Lei nº 674, de 9 de setembro de 1899 – autorizou o governo a conceder até 6% de garantia de juros ao capital da Estrada de Ferro São José do Barreiro à estação do Formoso;
- 10) Lei nº 746, de 13 de novembro de 1900 – autorizou o governo a conceder à Companhia de Estrada de Ferro Dourado subvenção quilométrica para prolongar seus trilhos da estação Dourado até a Vila Boa Esperança;
- 11) Lei nº 749, de 13 de novembro de 1900 – autorizou o governo a conceder à estrada de ferro Araraquara subvenção para prolongar seus trilhos até a Vila de Ribeirãozinho.

2) LEGISLAÇÃO ESTADUAL APLICÁVEL À CIDADE DE SÃO PAULO:

A fiscalização do serviço das linhas de bondes foi transferida aos municípios do Estado de São Paulo, e a sua capital, conforme as disposições da Lei nº 41, de 11 de julho de 1892.

A Lei nº 675, de 9 de setembro de 1899, autorizou o governo a abrir concorrência para a construção de uma estrada de ferro da capital ao litoral. A autorização para a abertura de concorrência pública para a construção de uma estrada de ferro ligando a capital à cidade de Iguape foi dada pela Lei nº 742, de 10 de novembro de 1900.

3) LEGISLAÇÃO MUNICIPAL (APÓS A CONSTITUIÇÃO DE 1891)

A Constituição Federal de 1891, em seu artigo 68, garantiu a autonomia dos municípios, em relação aos governos provinciais, em tudo quanto respeitasse o seu peculiar interesse. Em seguida, foi aprovada variada legislação sobre o tema, como pode ser observado a seguir:

A Lei nº 16, de 13 de novembro de 1891, promulgada pelo Presidente do Estado de São Paulo, estabeleceu, em seu artigo 53, as competências dos municípios,

dentre elas a autonomia quanto a legislar sobre veículos e serviço de transporte. Desse modo, iniciamos a análise da legislação municipal sobre o tema.

A lei nº 8, de 23 de novembro de 1892, proibiu a condução de cadáveres em carros que não fossem apropriados para essa finalidade.

No âmbito da cidade de São Paulo, a Lei nº 19, de 17 de janeiro de 1893, estabeleceu a competência da Intendência de Justiça e Polícia para fazer alterações nas linhas de bondes. Em 6 de fevereiro do mesmo ano, foi editada a Resolução nº 13, que negava a possibilidade de acordo com a Companhia Viação Paulista sobre as obras do viaduto da Rua São João.

Em 20 de fevereiro de 1893, a Resolução nº 17 regulamentou a profissão de cocheiro, com o estabelecimento da idade mínima de 12 (doze) anos para o exercício da profissão, obrigatoriedade de habilitação por meio de exame, perante a Intendência de Justiça e Polícia da Câmara Municipal, bem como a indicação do nome do cocheiro e do proprietário do veículo e declaração informando a cocheira ou lugar onde seriam guardados os veículos e os animais. Os veículos também deveriam ser numerados.

O valor de 104: 425\$000 (cento e quatro contos e quatrocentos e vinte e cinco mil réis), previsto para a arrecadação do imposto sobre numeração de veículos para o exercício de 1893, constou da Lei nº 49, de 20 de julho daquele ano.

A Lei nº 67, de 23 de outubro de 1893, proibiu a emissão de passes, ou vales, pela Companhia Viação Paulista, ou por quaisquer outras companhias ou indivíduos. Foi permitida a emissão de passes em talão, pela Intendência Municipal, mediante autorização da Câmara Municipal de São Paulo e contrapartida de entradas equivalentes, em numerário, para os cofres do Tesouro Municipal. A emissão de passes para facilitar o pagamento das passagens era comum, à época, dada a escassez de moedas metálicas de pequeno valor. Essa lei foi revogada pela Lei nº 119, de 27 de outubro de 1894.

Pelo Acto nº 4, de 25 de novembro de 1893, foi rescindido o contrato celebrado com Francisco da Cunha Bueno e doutores João de Cerqueira Mendes e Jayme Serva, para a construção de um viaduto ligando os Largos de São Bento e de Santa Ifigênia.

Pela Lei nº 86, de 29 de dezembro de 1893, proibiu-se a existência de estábulos no 1º perímetro da cidade. Esse era o primeiro dos quatro perímetros em que a cidade foi dividida, de acordo com a Lei nº 64, de 6 de setembro de 1893, e correspondia à região central. Os estábulos existentes receberam prazo de sessenta dias para a sua remoção, sob pena de multa de 50\$000 (cinquenta mil réis), dobrada na reincidência, quando seria concedido novo prazo. Se esse último prazo fosse descumprido, a remoção seria feita administrativamente, com o acréscimo das despesas de remoção ou depósito de materiais.

A Resolução nº 40, de 30 de dezembro de 1893, indeferiu o pedido do Sr. Alberto Moreira Lopes, para a criação de linha de ônibus no Município.

Em 19 de janeiro de 1894, a Lei nº 87 concedeu ao Sr. João R. Menezes uma linha de tramways entre o seu sítio, denominado “Pedreiras”, situado em Santana, e o ferro-carril do governo do Estado, entre o bairro da Luz e a serra da Cantareira. É interessante notar que foi dado ao concessionário o direito, nos termos da legislação em vigor, de desapropriação dos terrenos necessários à construção da referida obra.

Pelo Acto nº 6, de 21 de fevereiro de 1894, foi concedida permissão ao Dr. Roberto Leite Penteadado e Julio Dalton para a constituição de uma empresa de transporte, em veículos denominados “Omnibus”, com ponto de partida no centro da cidade e trajetos para a Liberdade, Ponte Grande, Consolação, Santa Ifigênia e Brás.

A Lei nº 100, de 26 de abril de 1894, proibiu o trânsito de gado pela Avenida Paulista. Os infratores ficariam sujeitos à multa de 50\$000 (cinquenta mil réis).

Outra lei curiosa pelo seu caráter progressista é a de nº 120, de 31 de outubro de 1894, que estabeleceu a obrigatoriedade de inspeção de veículos e carretagens. Essa inspeção abrangia todos os veículos de transporte de passageiros e cargas, e cuidava da manutenção da segurança e asseio dos mesmos, bem como estabelecia regras para a sua identificação, mão de tráfego, estacionamento e obrigatoriedade de exames, matrículas e deveres dos cocheiros, carroceiros, carregadores, condutores de bonde e portadores.

Outro diploma legal interessante foi a Lei nº 183, de 9 de outubro de 1895, que proibiu os abusos e maus tratos contra os animais em geral. A referida lei também fez menção aos animais utilizados no transporte: o item “e” do Artigo 3º proibiu o excesso de passageiros e de cargas a serem transportados, considerando-se a capacidade informada para cada veículo, na ocasião da sua aferição. O item “h” do mesmo artigo também proibiu a *“utilização dos serviços de animaes mancos, doentes, feridos ou em estado de extrema fraqueza.”*

Em 18 de abril de 1896, foi promulgada a Lei nº 234, que regulava a construção de estábulos na cidade e manteve a proibição da construção de estábulos no 1º perímetro (região central). Por fim, a Lei nº 325, de 22 de setembro de 1897, estendeu a proibição de estábulos à Avenida Paulista.

Outro ponto de interesse é a menção expressa aos limites da cidade, com um perímetro dividido em 10 seções, e o estabelecimento de tabelas de preços para o transporte de passageiros por carros e tálburis dentro desses limites, com diferenciação por horários (das 06:00 h às 22:00 h; e das 22:00 h às 06:00 h), apresentando certa semelhança com as “bandeiras 1 e 2” utilizadas pelos táxis da atualidade. A lei nº 259, de 13 de agosto de 1896, criou os postos de “Inspetor de Veículos”, de ajudante do mesmo, e também cinco postos de fiscais, para auxiliar o cumprimento da referida Lei nº 120/1894.

Em 30 de setembro de 1896, foi promulgada a Lei nº 276, que autorizou o Intendente de Finanças a encampar o Viaduto do Chá, pelo preço de setecentos e cinquenta contos de réis. Em 1º de maio de 1897, o referido Viaduto, via de ligação entre a Rua Marechal Floriano Peixoto e a Rua Barão de Itapetininga foi, através do Acto nº 16, franqueado ao público (para travessias a pé, a cavalo ou em veículos de condução pessoal).

Também ficou vedado, pelo mesmo Acto, o trânsito de carroças ou quaisquer outros veículos de transporte de cargas ou de materiais, e foi concedido à Companhia Viação Paulista o direito exclusivo de tráfego de suas linhas de bondes pelo Viaduto do Chá.

A Resolução nº 76, de 14 de outubro de 1896, autorizou o Intendente de Polícia e Higiene a consentir na colocação de um desvio do ramal férreo da linha Sorocabana.

Pelo Acto nº 14, de 15 de dezembro de 1896, ficou determinado que pela Rua Aurora só transitassem os veículos em subida, da Rua Episcopal até a Rua Bento de Freitas.

Em 28 de janeiro de 1897, a Resolução nº 81 autorizou o Intendente de Polícia e Higiene a abrir concorrência para a construção de linhas de bondes que ligassem a cidade aos seus arrabaldes, com concessões de até vinte anos, com preferência à Companhia Viação Paulista em igualdade de condições, salvo direito de terceiros.

Em 7 de maio de 1895, a Resolução nº 62 autorizou o Intendente de Justiça a rever os contratos da Companhia Viação Paulista, *“uniformisando-os e coordenando-os, com as alterações, accrescimos ou suppressões que sejam convenientes para o serviço publico e melhor fiscalisação”*. Pela resolução nº 103, de 6 de dezembro de 1898, foi autorizada pela Câmara Municipal de São Paulo a unificação dos referidos contratos. A Lei nº 396, de 15 de abril de 1899, autorizou o Prefeito Municipal a lavrar novo contrato com a Companhia Viação Paulista, no qual deveriam ser unificadas todas as cláusulas contidas nos demais contratos celebrados com aquela companhia. Por fim, a Lei nº 400, de 20 de maio de 1899, aprovou o contrato celebrado pelo Prefeito de São Paulo com a Companhia Viação Paulista.

A Lei nº 304, de 15 de junho de 1897, ao autorizar a concessão para bondes elétricos, atestou a chegada, ao Município, das novas tendências tecnológicas do setor de transporte. Foi autorizada a construção de uma linha, a partir da Rua 25 de Março, em direção à Freguesia da Penha de França, e também em direção ao bairro da Água Branca e prolongamentos.

O Acto nº 20, de 23 de agosto de 1897, determinava que o gado que se destinava ao matadouro não mais utilizasse a Avenida Higienópolis, mas sim fizesse o percurso pela *“rua A, onde está situado o Hospital Samaritano, seguindo em frente a esta*

pela rua Piauihy até a rua Itacolomy e desta pelo Boulevard Bouchard até o Matadouro Municipal.”

Em 30 de setembro de 1897, ficou o Intendente de Polícia e Higiene, através da Lei nº 327, autorizado a assinar contrato com os Srs. Julis Dulpen, Pedro França Pinto e Evaristo Herculano Maciel, para o estabelecimento de um serviço de ônibus com capacidade para 12, 6, 4 e menor número de passageiros, e para cargas, bagagens, carroções, carroças e carros de mudança, bem como carros apropriados para doentes.

A indicação das ruas por onde deveriam transitar os veículos foi dada pelo Acto nº 21, de 11 de outubro de 1897.

O Acto nº 28, de 15 de dezembro de 1898, regulamentou, em algumas ruas da região central da cidade, os estacionamentos e localizações de tabuleiros, caixas, carrinhos, engraxates, quiosques e assemelhados, resguardando os direitos dos carros e tálburis que já tinham pontos designados de estacionamento.

Em 23 de dezembro do mesmo ano, o Executivo Municipal foi autorizado, pela Lei nº 376, a conceder ao cidadão Benedicto Galvão de Moura Lacerda o privilégio de exploração, por vinte anos, de uma linha férrea circular na cidade de São Paulo. A linha mencionada partiria do Vale do Anhangabau (nas proximidades do Largo São Bento), atravessaria a Rua Florêncio de Abreu, seguiria até as proximidades do encontro do Vale com o rio Tietê, onde iria inclinar-se à esquerda, cortando as estradas Inglesa e Sorocabana, e de volta ao centro da cidade passaria por trás dos Campos Elísios e Consolação, transpondo os ribeirões Saracura e Bexiga, cortando em seguida a estrada de ferro Santo Amaro, seguindo até o vale do ribeirão Lavapés ou Ipiranga, indo pela encosta da Glória até alcançar e atravessar o Tamanduateí, em direção à Mooca, e cortando as estradas Inglesa e Central do Brasil, seguindo pelo bairro do Brás, atravessando novamente o rio Tamanduateí, e vindo novamente fechar o circuito no ponto inicial.

A existência de um imposto sobre bicicletas apareceu na legislação do período. Por meio do Acto nº 11, de 20 de fevereiro de 1899, ficou adiada até o mês de abril daquele ano a cobrança do referido imposto sobre as bicicletas. Em 1º de maio de 1899, é editado o Acto nº 31, que prorrogou até o dia 10 daquele mês o pagamento do imposto mencionado, à boca do cofre, e sem multa.

É interessante ressaltar que o Acto nº 29, de 18 de abril de 1899, regulamentou a circulação de velocípedes (veículos movidos a tração humana, compostos por uma ou mais rodas). Os mesmos deveriam ser registrados na Inspetoria de Veículos e identificados com uma placa de metal. Também ficavam proibidos de circular nos passeios das ruas, e na parte destas que fosse destinada aos pedestres. Os infratores ficariam sujeitos à multa, no valor de dez a vinte mil réis, além da apreensão do

velocípede ao depósito público, “*quando necessária*”, de onde só poderia ser retirado após o pagamento da referida multa, acrescida das despesas do depósito.

A proibição do trânsito de carroças e caminhões após as 10 horas da manhã, pelas ruas 15 de novembro, Coronel Moreira Cesar e Marechal Floriano Peixoto, foi promulgada em 31 de julho de 1899, através do Acto nº 47. Pelas disposições do Acto nº 48, de 3 de agosto de 1899, a referida proibição seria aplicada apenas às carroças que conduzissem materiais, vigorando das 10 h às 22 h. Tal mudança teria ocorrido em reconhecimento à procedência das reclamações que foram dirigidas à Prefeitura Municipal.

Pelo Acto nº 51, de 5 de setembro de 1899, foi autorizada a Companhia Viação Paulista a abrir ao tráfego o ramal da linha entre a Avenida Paulista e o Cemitério do Araçá. Foram estabelecidos, em tabela anexa ao referido Acto, trinta e nove horários de partidas do Paraíso ao Araçá, entre as 05:30 h e 21:45 h, e igual número de partidas do Araçá ao Paraíso, das 05:55 h às 21:20 h.

Conclusões

A trajetória da cidade de São Paulo no século XIX, de uma pequena vila a um ponto central e eixo de comércio e industrialização, não ocorreu de forma linear, e dependeu de condições que muitas vezes foram propiciadas por outras esferas de governo, a exemplo da promulgação da “Tarifa Alves Branco” e a “Lei Eusébio de Queiroz”, que incentivaram a industrialização e o acúmulo de capitais. Por outras, ocorreu em decorrência de mero acaso, a exemplo dos surtos de febre amarela nas cidades de Santos e Campinas, que favoreceram a migração de famílias de cafeicultores e comerciantes para a capital.

A autonomia das cidades (honraria concedida pela Coroa Portuguesa), Vilas (núcleos urbanos que contavam com Câmara, Pelourinho e Bispado) e Povoações era excessivamente limitada desde a época da colonização ao século XIX, em decorrência das restrições impostas até o advento da Constituição de 1891. Essas limitações retratavam a demasiada concentração de poderes no âmbito do governo central, ficando os núcleos populacionais totalmente sujeitos à vontade do governante de plantão. Mesmo após a promulgação da primeira Constituição Republicana, a sua autonomia ainda foi relativa.

No período imperial, o poder central também tinha enorme influência sobre as Províncias, as quais eram governadas por um Presidente, nomeado e destituível a qualquer momento pelo Imperador.

Nessas condições, não é de se espantar que o maior progresso nos transportes tenha ocorrido primeiramente no Rio de Janeiro, que era a Capital, sede da Corte e localidade mais próxima do poder central. Além disso, era uma cidade litorânea, que

poderia receber com mais facilidade as ideias, mão de obra, capitais, tecnologia e veículos de transporte importados dos grandes centros econômicos mundiais da época. Também era uma cidade mais populosa – em 1872, cerca de oito vezes maior que a cidade de São Paulo. Isso também ajuda a explicar o relativo atraso de São Paulo em relação ao Rio de Janeiro, em grande parte do século XIX.

Também foi observado o incremento exponencial da complexidade da cidade de São Paulo: no início do século XIX ficava restrita, basicamente, ao chamado “Triângulo” que compunha sua região central – a cidade que era pouco importante, tanto em termos geográficos quanto econômicos, no decorrer daquele século evoluiu para tornar-se um eixo de comunicação fundamental entre o litoral e o interior da província, e do País. Isso constituiu um grande fator de atração populacional (imigração e migração interna), tecnologia e capital humano e material.

O Brasil, no século XIX, caracterizou-se no cenário mundial como exportador de *commodities* e importador de produtos manufaturados, mas tinha acesso a capitais (internos, com a eliminação do tráfico de escravos, em 1850, e da escravidão, em 1888) e externos, a exemplo dos esforços do Barão de Mauá entre 1850 e 1870, além de receber tecnologia, bem como o conhecimento e mão de obra qualificada vindos do exterior (imigrantes) e ter um produto de exportação que garantia divisas para o País e capitais para a economia interna (café).

O fim da escravidão, em 1888, trouxe a possibilidade de aproveitamento do potencial de um maior mercado consumidor interno, mas observamos que ainda faltam estudos mais aprofundados sobre como foi a integração desta nova mão de obra, agora finalmente livre, na sociedade brasileira do final do século XIX, em geral, e na economia de produção e consumo, em particular. Neste ponto, arriscamos a dizer que esta necessária integração ainda está em curso e que, passado mais de um século da libertação dos escravos, essa é uma das razões para o Brasil ainda não ter conseguido atingir o seu pleno potencial econômico e social.

No âmbito local, a necessária autonomia para o desenvolvimento da cidade de São Paulo foi garantida pela Constituição de 1891. A partir daí, a administração municipal pode fazer obras diretamente. Anteriormente, dependia de particulares e dos governos federal e provincial para tanto.

É fundamental observar o enorme incremento da infraestrutura do transporte que ocorreu no período analisado. Antes restrito a estradas poeirentas, carros de boi, carruagens e lombos de animais, o transporte também passou a ser realizado através das novas e modernas ferrovias, meio de locomoção muito mais rápido e confiável, que utilizou a tecnologia de ponta da época, importada da Inglaterra. A possibilidade de transportar o café por via férrea potencializou os ganhos do País, fato já previsto desde a década de 1850 pelos administradores provinciais de São Paulo, conforme testemunham os seus relatórios no período analisado.

Internamente, a estrutura da cidade de São Paulo também foi drasticamente alterada, com o aparecimento de meios de transporte cada vez mais rápidos e confiáveis, bem como obras que permitiram uma certa racionalidade, que garantiu um melhor e mais fácil acesso a diversos pontos do município, tornando-os mais adequados para servir de moradia para o enorme contingente de migrantes e imigrantes que chegava a cada ano em busca das oportunidades que a cidade lhes possibilitava. O oferecimento de serviços de transporte cada vez mais complexos visava, portanto, ao atendimento das novas necessidades do Município. Observou-se que esse desenvolvimento não foi linear, e foi notavelmente acelerado após 1890.

Assim, foi possível a transformação da cidade de São Paulo, auxiliada por fatores internos e externos, em direção à posição de vanguarda econômica que viria a ocupar no século XX.

O presente trabalho buscou analisar os fatores que permitiram essa transformação. Foram identificados, no levantamento realizado, tanto fatores internos quanto externos, que contribuíram para o fantástico desenvolvimento experimentado pela cidade de São Paulo.

Destacamos, na elaboração do presente artigo, a dificuldade da realização da análise, no curto espaço de que dispusemos, de um século de inúmeras mudanças, que o Brasil iniciou na condição de colônia, depois passou a Reino Unido a Portugal e Algarve, depois a país independente, na condição de Império, até finalmente chegar à República. Acrescente-se a isso a meteórica ascensão da cidade de São Paulo, com todas as transformações humanas, urbanas e de infraestrutura que experimentou, além da sobreposição de poderes que influíram sobre a evolução do transporte em seu território, com origem nas esferas federal, estadual e, após 1891, municipal, como atestou a legislação pesquisada.

Os próprios meios de transporte evoluíram sobremaneira no período, com a adoção de novas tecnologias que permitiram a aceleração da vida na cidade, que passou de um pequeno vilarejo que poderia ser facilmente percorrido a pé a uma metrópole cada vez mais complexa e espacialmente dispersa.

Desse modo, concluímos que o resultado desta pesquisa foi bastante proveitoso ao conjugar a bibliografia existente sobre o setor de transporte e a história político-administrativa da cidade de São Paulo, com a apresentação de um diferencial no tocante ao levantamento e análise da legislação do período.

Ressalta-se que a referida legislação, muitas vezes com caráter autorizativo, não necessariamente refletiu as efetivas realizações que ocorreram no período. Destacamos, portanto, a necessidade da realização de futuros estudos, compreendendo a comparação entre o que foi previsto e o que foi realmente concretizado.

Outrossim, também apontamos a necessidade de futuras pesquisas com vistas ao aprofundamento da análise da evolução do transporte na metrópole paulistana,

a partir do período analisado neste trabalho. Sugere-se, para tanto, a investigação de intervalos de tempo mais curtos, por exemplo, abrangendo duas a três décadas por vez, para propiciar uma melhor compreensão de cada período analisado e suas consequências sobre o Município.

A história da cidade de São Paulo, e do seu sistema de transporte, são temas fascinantes, e ainda há muito a ser pesquisado para que as novas gerações possam entender os complexos processos envolvendo as suas origens e a sua evolução. Com certeza trata-se de um trabalho árduo, mas extremamente recompensador para quem se dispuser a realizá-lo. A viagem, portanto, está apenas no seu início...



Figura 1: Reprodução a partir de fotografia tirada pelos autores da imagem do microfilme contendo o anúncio publicado no jornal Correio Paulistano de 23 de agosto de 1865, pelo italiano Donato Severino, proprietário de carros de aluguel. Este é considerado pelos historiadores como o marco inicial do transporte público do município de São Paulo. O microfilme mencionado faz parte do Centro de Acervo Iconográfico e Cartográfico do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Anexo 2

A “LEI DOS ÔNIBUS” EM LONDRES, CONFORME SUGESTÃO FEITA PELO JORNAL *THE TIMES* EM 1833

1. Não coloque os pés no assento;
2. Não se coloque em um canto e então abra as janelas de modo que o vento noroeste atinja o pescoço de seu vizinho.
3. Tenha seu dinheiro à mão se desejar descer. Se o seu tempo não vale nada, o dos outros pode valer.
4. Não imponha ao condutor a necessidade de obter troco: ele não é um banqueiro.
5. Sente com suas pernas retas, e não com elas descrevendo um ângulo de 45 graus, ocupando desta forma o espaço de duas pessoas.
6. Não cuspa no assoalho. Você não está num chiqueiro, mas viajando em um ônibus, num país que se orgulha do seu refinamento.
7. Comporte-se respeitosamente com as mulheres e não faça uma moça enrubescer, porque ela não pode escapar de sua brutalidade.
8. Se você levar um cão, que ele seja pequeno e preso a uma coleira.
9. Não leve grandes pacotes – um ônibus não é um furgão.
10. Reserve as brigas e discussões para o campo aberto. O som de sua voz pode ser música a seus ouvidos – mas talvez nem tanto para seus companheiros.
11. Se você for discutir política ou religião, fale com moderação: todos têm direito às suas opiniões e todos têm igualmente o direito de não serem chocados.
12. Refreie a vaidade e o ar presunçoso. Lembre-se que você está viajando por seis pences uma distância a qual, se fosse feita num hackney-coach, custaria vários shillings; e que se o seu orgulho se eleva acima das acomodações plebeias, sua carteira deve capacitá-lo a impor indulgências aristocráticas.

Fonte: Abreu, Teresinha M. Omnibus: a história da publicidade em ônibus desde 1851. Rio de Janeiro: Synergia, 2010. p.10

Anexo 3

GLOSSÁRIO DOS TERMOS REFERENTES AO TRANSPORTE PÚBLICO NO SÉCULO XIX

Tílburi ou Tílbure: Carro de dois acentos, sem boleia, com capota, duas rodas e puxado por um só animal;

Vitória: Espécie de carruagem de quatro rodas, descoberta;

Coupé ou Cupê: Carruagem fechada, de quatro rodas e geralmente de 2 lugares. (Dicionário Lello);

Landau: Carruagem de quatro rodas, cuja capota dupla se levantava e se abai-xava à vontade (Dicionário Laudelino Freire). O landau é um carro de quatro rodas, interiormente munido de dois bancos opostos, em posição paralela aos eixos. Na sua frente há uma larga boleia para o cocheiro. Além duma excelente suspensão , tem capota dupla, cujas divisões se juntam ou se separam à vontade. Uma portinhola en-vidraçada de cada lado e a meio da caixa da entrada para o interior do veículo, com o auxílio do estribo. (Dicionário Lello);

Fiacre: Veículo, carro de aluguel do feitio de um cupê, mas puxado por um só cavalo. (Enciclopedia Internacional Jackson);

Caleça: Carruagem de quatro rodas, alta, leve e descoberta, com dois assentos paralelos, para quatro pessoas. (Dicionário Lello);

Dogcart ou Docar: Carruagem de duas rodas. Carruagem especial para o trans-porte de cães de raça. (Dicionário Lello);

Aranha: Carro pequeno, puxado por um só cavalo. (Dicionário Laudelino Freire);

Cabriolé: Antiga carruagem de duas rodas, puxada por um cavalo, com capota ou cobertura móvel. (Dicionário Lello);

Berlinda: Carruagem suspensa, de quatro rodas, dois assentos, guarnecida de vidro e coberta (Dicionário Lello);

Carro de eixo móvel: Conhecido também como “carro de bois”, lento e vaga-roso, tendo seu eixo quadrado nas pontas, encaixado nas rodas, virando junto com estas. Se não estivesse bem engraxado, chiava barbaramente pelo atrito na junção com a carroceria do carro. Alguns carreiros colocavam pó de carvão, para o chiado ficar mais forte.

Fonte: Stiel, Waldemar Corrêa. História dos transportes coletivos em São Paulo. São Paulo: Editora McGraw-Hill do Brasil/ EDUSP, 1978 (1978, p.8 – 9)

Bibliografia

AMERICANO, Jorge. **São Paulo naquele tempo, 1895-1915**, 2. ed., São Paulo, Carrenho Editorial; Narrativa Um; Carbono 14, 2004.

ARASAWA, Cláudio Hiro. **Engenharia e Poder: construtores da nova ordem em São Paulo (1890-1940)**. – São Paulo: Alameda, 2008.

BARBUY, Heloísa. **A Cidade-Exposição: Comércio e Cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

BARCELLOS, Marta e AZEVEDO, Simone. **Histórias do mercado de capitais no Brasil: depoimentos inéditos de personalidades que marcaram a trajetória das bolsas de valores do país**. Rio de Janeiro: Elsevier; São Paulo: Bovespa, 2010

BARRO, Máximo e BACELLI, Roney. **Ipiranga**. São Paulo: DPH, 1979 (Série História dos Bairros de São Paulo; v14)

BONDULKI, Nabil. **Origens da Habitação Social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. 5. Ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2011.

BOVESPA. **Bolsa de Valores de São Paulo. Uma história centenária**. São Paulo: Bovespa, 1990.

CALDATTO, Gino e DE CARVALHO, Marjorie. **São Paulo Railway. Álbum da Estrada de Ferro**. São Paulo: Magma Editorial, 2010.

CAMPOS, Eudes. **Arquivo Histórico de São Paulo. História pública da cidade**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2011.

CARDONE, Edgard. **A evolução industrial de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2001.

CHALLONER, Jack. **1001 Invenções que Mudaram o Mundo**. Rio de Janeiro: Sextante, 2010

CORDEIRO, Simone Lucena (organizadora). **Os cortiços de Santa Ifigênia: sanitarismo e urbanização**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo / Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2010.

DEAECTO, Marisa Midori. **Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.

DOS SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. **A Grande Barreira da Serra do Mar. Da trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes**. São Paulo: O Nome da Rosa, 2004.

FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social**. São Paulo: Difel, 1983.

FERREIRA, Mariana e BASSI, Cristina Mantovani. **A história do transporte no Brasil**. São Paulo: Editora Horizonte, 2011.

GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo e NEVES, Isabella Verdolin. **Conduzindo o Progresso – A História do Transporte e os 20 anos da NTU**. Brasília: Escritório de Histórias, 2007

KOSSOY, Boris. **Dicionário histórico-fotográfico brasileiro: fotógrafos e ofício da fotografia no Brasil (1833-1910)**. São Paulo: Instituto Moreira Salles, 2002.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Uma Cidade Na Transição**. Santos. São Paulo: HUCITEC, 1996

LAGO, Pedro Correa do. **Iconografia paulistana do século XIX**. São Paulo: Capivara, 2003

LIMA DE TOLEDO, Benedito. **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: Cosac Naify, Duas Cidades, 2007.

LOPES, Miriam Bettina Paulina Oelsner. **Pequena História dos transportes públicos de São Paulo**. São Paulo: Companhia Municipal dos Transportes Coletivos CMTC, 1985.

MARCONDES MACHADO JUNIOR, Armando. **Resgate Histórico – Divisão Territorial do Estado de São Paulo – 4. Ed. -**. São Paulo: MAGEART, 2011.

MARTINS, Antonio Egydio. **São Paulo Antigo, 1554-1910**; coordenação Paula Porta. São Paulo: Paz e Terra, 2003

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito municipal brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2008.

MORRISSON, Allen. **The Trams of Brazil. A 130 year survey**. New York: Bonde Press, 1989

MOURA, Carlos Eugênio Marcondes de. (org.). **Brasil – Grã Bretanha: uma relação de cinco séculos**. São Paulo: Ed. do Autor, 2010.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira 1850 – 1930**. São Paulo: HUCITEC, 1986

SOMEKH, Nádia e CAMPOS FILHO, Candido Malta. **A cidade que não pode parar. Planos Urbanísticos de São Paulo no Século XX**. São Paulo: Editora Mackenzie, 2008.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil : Editora da Universidade de São Paulo, 1978.

TOLEDO, Roberto Pompeu de. **A capital da solidão: Uma história de São Paulo das origens a 1900**. Edição de bolso. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.