

ENTRE VÁRZEAS, TRILHOS E JARDIM:

O ENCLAVE DO BOM RETIRO E AS ADEQUAÇÕES NO
TRAÇADO URBANO DO DISTRITO DE SÃO PAULO 1889-1891*

CRISTINA DE CAMPOS

Universidade São Judas Tadeu

crisleine@gmail.com

SHELDA MOREIRA GUEDES

Universidade São Judas Tadeu

sheldamg@hotmail.com

RESUMO

O Bom Retiro é um tradicional bairro da área central de São Paulo. Localizado nos arrabaldes, o Distrito do Bom Retiro cresceu com a instalação da São Paulo Railway Company, que atraiu moradores, fábricas e outros serviços. Com a ferrovia o distrito tornou-se apartado da cidade, fisicamente separado pelas várzeas, as linhas férreas e o antigo Jardim Botânico. Foi encontrada documentação da Diretoria de Obras Públicas no Arquivo Público do Estado de São Paulo que elucidou como foi esse processo de abertura de uma nova rua para comunicar o distrito com outras partes da cidade. Longe de uma simples adequação do traçado urbano, a abertura da nova rua envolveu protesto de moradores, disputas entre governantes e uma tragédia que foi decisiva para o desfecho do problema. Assim, o objetivo do artigo é identificar as adequações realizadas no traçado urbano do Bom Retiro que promoveram a ligação do distrito à cidade.

PALAVRAS CHAVE: urbanização; melhoramentos e infraestrutura urbana; São Paulo Railway Company; espaços públicos.

* Esta pesquisa foi realizada com o financiamento da FAPESP (proc. nº 2021/02457-4)



Esta revista está licenciada sob a Creative Commons Attribution 4.0 License.

BETWEEN FLOODPLAINS, TRACKS, AND GARDEN: THE ENCLAVE OF BOM RETIRO AND THE ADJUSTMENTS IN THE URBAN LAYOUT OF A SÃO PAULO DISTRICT. 1889-1891.

ABSTRACT

Bom Retiro is a traditional neighborhood in the central area of São Paulo. Located on the suburbs, the Bom Retiro District grew with the installation of the São Paulo Railway Company, which attracted residents, factories, and other services. With the railroad the district became separated from the city, physically divided by floodplains, railway lines and the old Botanical Garden. Documentation founded in the Arquivo Público do Estado de São Paulo sheds light on the process of opening a new street to connect the district with other parts of the city. Far from being a simple adjustment to the urban layout, the opening of the new street involved protest from residents, disputes among authorities, and a tragedy that played a decisive role in resolving the issue. Thus, the article aims to identify the adaptations made to the urban layout of Bom Retiro that facilitated the connection between the district and the city.

KEYWORDS: Urbanization; improvements and urban infrastructure; São Paulo Railway Company; public spaces.

ENTRE VEGAS, VÍAS Y UN JARDÍN: EL ENCLAVE DE BOM RETIRO Y LOS AJUSTES EN LA TRAZA URBANA DE UN DISTRITO DE SÃO PAULO. 1889-1891

RESUMEN

El Bom Retiro es un tradicional barrio del área central de São Paulo. Ubicado en las afueras, el Distrito del Bom Retiro creció con la instalación de la São Paulo Railway Company, que atrajo a residentes, fábricas y otros servicios. Con el ferrocarril, el distrito se volvió separado de la ciudad, físicamente dividido por zonas pantanosas, líneas ferroviarias y el antiguo Jardín Botánico. Se encontró documentación en el Arquivo Público do Estado de São Paulo arroja luz sobre el proceso de apertura de una nueva calle para conectar el distrito con otras partes de la ciudad. Lejos de ser un simple ajuste al diseño urbano, la apertura de la nueva calle involucró protestas de los residentes, disputas entre las autoridades y una tragedia que desempeñó un papel decisivo en la resolución del problema. Por lo tanto, el objetivo del artículo es identificar las adaptaciones realizadas en el trazado urbano de Bom Retiro que facilitaron la conexión entre el distrito y la ciudad.

PALABRAS CLAVE: Urbanización; mejoramientos e infraestructura urbana; São Paulo Railway Company; espacios públicos.

1 | INTRODUÇÃO

Ao contemplar a Estação da Luz em São Paulo e seu entorno, somos transportados aos primórdios da formação dessa área, que desempenhou um papel crucial na cidade e marcou o início da era ferroviária em terras paulistas. Nesse esforço para compreender o que foi e como se constituiu, é difícil imaginar as profundas transformações realizadas para a implantação da ferrovia.

Como ocorreram tais transformações? O Jardim da Luz teve sua área reduzida? A Estação da Luz, imponente edifício, sempre esteve localizada ao lado do Jardim da Luz? Como foram construídos o sistema viário e as passagens sobre os trilhos? Nem todas as memórias são guardadas, especialmente aquelas que remetem a conflitos, resistência e dor, as chamadas “memórias difíceis” (Machado; Tourinho, 2019). Essas memórias são frequentemente negligenciadas nas narrativas oficiais, que tendem a manter uma história de triunfos e vencedores, apagando qualquer menção aos grupos sociais que lutaram para suas vozes serem ouvidas, ou mesmo àqueles que foram simplesmente perdedores.

O objetivo deste estudo é compreender as transformações ocorridas no bairro do Bom Retiro, em São Paulo, em decorrência da implantação das linhas férreas. A motivação para esta pesquisa surgiu a partir de uma documentação, sob a guarda do Arquivo Público do Estado de São Paulo, atribuída à Diretoria de Obras Públicas¹. Esta documentação

¹ Papéis Obras Públicas Caixa 67or5204. Os papéis depositados na Caixa 67or5204 não possuem número de tombo ou ID que possibilite sua identificação, visto ser material que ainda não foi processado e cadastrado pelo APESP. Para fins de organização e uso do referido material dentro da pesquisa, optou-se por utilizar como ID de cada documento a data de expedição do manuscrito.

despertou um interesse particular em analisar as mudanças nas estruturas urbanas que ocorreram no bairro como resultado da instalação dos trilhos ferroviários.

Essa documentação reúne diversos materiais sobre a abertura de uma nova rua no Bom Retiro, situada entre o Jardim Público e os edifícios da São Paulo Railway Company (SPR), na última década do século XIX. A necessidade dessa nova rua surgiu da ausência de uma via que conectasse efetivamente o bairro com outras regiões de São Paulo. Em outras palavras, não havia um logradouro que separasse o jardim dos edifícios da companhia ferroviária.

É importante ressaltar que o Bom Retiro abrigava – e ainda abriga – um complexo ferroviário da SPR, que construiu ali todos os seus principais edifícios, incluindo armazéns, oficinas, escritórios, residência de funcionários e a estação. Esse complexo reunia equipamentos de diferentes usos e atraía um fluxo intenso de transeuntes, como comerciantes, viajantes e trabalhadores de diversos setores. Durante as primeiras décadas do século XX, o bairro do Bom Retiro passou por um intenso processo de urbanização (Viana, 2021). Como resultado, linhas de bonde começaram a operar, não apenas para atender às necessidades de transporte do bairro, mas também para facilitar o acesso à Estação da Luz. Isso contribuiu significativamente para a mobilidade urbana na região.

A mobilidade, entendida como a capacidade e facilidade de se locomover em um determinado espaço, é essencial para o funcionamento desse complexo. Os edifícios da companhia foram construídos atrás do muro de taipa do Jardim Público, sem espaço para circulação. Essa situação seria

inimaginável para a cidade que se transformaria na “capital do capital”, para usar a expressão da historiadora econômica Maria Alice Rosa Ribeiro (1993). Ribeiro explicou a pujança econômica que transformou o antigo núcleo caipira em uma cidade que crescia no frenete início do século XX. Na bibliografia e em outros estudos acadêmicos que abordam a urbanização do Bom Retiro e da área central de São Paulo, há poucas menções sobre a abertura dessa rua, foco do presente estudo, e as manifestações existentes para que o novo logradouro fosse concretizado.

A segunda metade do século XIX foi marcada por mudanças significativas na província de São Paulo, impulsionadas pela economia agroexportadora de café e sua consolidação no mercado internacional. As cidades, incluindo a capital São Paulo, passaram por remodelações, como a retificação dos rios na área central, o alargamento de ruas e demolição do casario de taipa. No interior, as plantações avançaram em várias frentes, e contingentes populacionais compostos por imigrantes europeus foram atraídos por políticas públicas para o trabalho nas unidades produtoras. No bojo de tais transformações, as mudanças foram intensas e incluíram discussões sobre um sistema de transporte eficiente. O debate sobre a instalação do sistema ferroviário já existia na primeira metade desse século, com políticas de incentivo para atrair empresários interessados em organizar empresas para explorar os serviços na província de São Paulo.

A SPR, de capital inglês, iniciou sua operação em 1867, e nos anos subsequentes, outras empresas foram organizadas com linhas que interligavam as zonas produtoras à capital e ao porto de exportação em

Santos. O sistema ferroviário trouxe uma dinâmica diferente aos fluxos de circulação de pessoas e mercadorias pelo território. Em núcleos urbanos preexistentes, os trilhos modificaram o espaço e atraíram novos moradores, inclusive na capital, onde causaram fenômenos semelhantes e alteraram as formas de deslocamento que antes eram feitas pelos antigos caminhos terrestres que conectavam arrabaldes à área central. Isso também ocorreu no Distrito do Bom Retiro, próximo aos Campos da Luz, em uma das saídas da cidade de São Paulo em direção ao Distrito de Santana e ao interior. A SPR construiu seus principais edifícios no Distrito do Bom Retiro, aproveitando os terrenos planos característicos de áreas de várzea (Mangili, 2009), ideais para a instalação dos trilhos, prédios administrativos, armazéns, oficinas de manutenção e a estação de passageiros e cargas.

Em 1875, o pátio ferroviário existente no Bom Retiro tornou-se mais robusto com a operação da Companhia Sorocabana (CS). No entorno dos trilhos e edifícios das companhias – especialmente no lado do Bom Retiro – surgiram diversos comércios, fábricas e muitos trabalhadores ferroviários acabaram se estabelecendo no distrito devido à proximidade do local de trabalho. Essas instalações foram estrategicamente localizadas ao longo das ferrovias para facilitar o transporte dos funcionários das fábricas. Pontos de passagem sobre os trilhos foram fechados, passagens em nível foram implantadas e a construção de novos edifícios reduziu os acessos criando pontos obrigatórios de passagem. Além disso, os pontos de acesso à cidade eram limitados, pois em seus limites estavam os rios Tietê e Tamanduateí, com poucas pontes de travessia, formando assim uma

espécie de enclave quase fechado. O acesso a outras partes da cidade, como o bairro limítrofe Campos Elíseos, era possível apenas com a travessia pelos trilhos, em locais contados. A chegada das ferrovias não foi algo planejado pelas autoridades, especialmente em seus desdobramentos espaciais, negligenciando que esse tipo de infraestrutura atrai novos morados, comércio e indústrias. Não houve ações preventivas por parte das autoridades públicas (municipalidade e província) para contornar os impactos trazidos pela ferrovia. Como consequência, áreas como o Bom Retiro necessitaram de ajustes posteriores para adequação do traçado urbano à existência dos trilhos.

Analisando cuidadosamente a documentação do APESP, constatou-se que esse bloqueio gerou incômodos entre os moradores que se sentiam prejudicados com a falta de uma ligação segura, mais direta e ampla com a cidade. Observa-se também a mobilização de agentes sociais no sentido de encontrar uma solução ao problema, que passava pela adequação do traçado urbano para propiciar uma nova e boa ligação com a cidade. A questão mobilizou três grupos: os moradores - prejudicados por não disporem de meios para deslocamentos seguros a outras partes da cidade, o poder público - proprietário de terrenos adjacentes aos trilhos e responsável pelo Jardim Público, e a empresa São Paulo Railway concessionária da ferrovia que ocupava de forma irregular terrenos públicos próximos aos trilhos e obviamente tinha interesses e privilégios garantidos pelo contrato e a serem mantidos.

Essa mobilização social, juntamente com os eventos, reivindicações e adequações

subsequentes entre os anos de 1889 e 1891, foi revelada por essa documentação, que evidencia a teia de relações e a ação dos agentes sociais no ordenamento do espaço da cidade de São Paulo. Os documentos reunidos incluem papéis diversos, como ofícios, relatórios e requerimentos, que discutem as dificuldades envolvendo as vias de acesso ao bairro e adjacências da linha da SPR, bem como as propostas para superação de tais adversidades. O conjunto também inclui relatórios produzidos pelo engenheiro fiscal da SPR, Adolpho Augusto Pinto, que foi um dos envolvidos na mediação entre moradores, empresa ferroviária e poder público para as adequações no traçado viário. A documentação é complementada por croquis que mostram as adequações propostas nos arruamentos do bairro, além de outros melhoramentos que acompanham o projeto. Assim, o objetivo específico da pesquisa foi identificar as adequações realizadas no traçado urbano do Bom Retiro, resultado da mobilização da população, governo e empresa ferroviária. Como a gestão pública lidou com a questão? Como foi esse processo, a interação entre esses agentes sociais e os desdobramentos no espaço?

O material foi analisado a partir de um referencial teórico para compreensão das transformações urbanas que ocorreram na cidade de São Paulo, sobretudo nas adequações no Bom Retiro (Langenbuch, 1971; Sampaio, 1994; Brito, 2000; Simoni, 2003; Bueno, 2016). O material coletado no APESP foi cotejado com outras fontes recolhidas junto ao jornal *O Estado de São Paulo*, cujo acervo permitiu identificar material que comprova a mobilização dos moradores para ações junto às

autoridades públicas pela resolução do problema de mobilidade urbana que os atingia diretamente. Em outros estudos sobre a urbanização paulistana, os setores populares acabam sendo vozes pouco ouvidas neste processo de modernização das cidades. Neste contexto, a pesquisa de Cerasoli (2004) contribui para o entendimento de como essas manifestações são percebidas como uma experiência plural de modernização. Isso abrange tanto a gestão da cidade quanto a participação política de seus habitantes durante esse período de final do século XIX, em que São Paulo passava por transformações significativas.

Nesta documentação levantada para a realização da pesquisa, a palavra melhoramento é empregada repetidamente para referir-se à abertura da nova rua e os desdobramentos que tal alteração traria aos moradores e à cidade. O uso de melhoramento, presente dentro de um contexto social permeado pelo pensamento positivista, que indica a ocupação racional do espaço para se alcançar outro patamar de progresso da sociedade. No entanto, sensível a outras questões postas no período, como o estabelecimento das bases capitalistas de produção e, especialmente, da organização do mercado de terras urbano (Brito, 2000; SAMPAIO, 1994), a palavra melhoramento traz outra conotação: o de tornar melhor, de fazer benfeitoria para melhorar determinada área visando o lucro monetário.

Essa atenção à palavra melhoramento, do inglês *improvements*², é trabalhada por

2 A ponderação sobre a palavra e os significados de melhoramentos foram amplamente discutidas no âmbito da disciplina “Cidade-Jardim: utopias e realizações”, ministrada pelo Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de Andrade, do IAU/USP, entre 2002 e 2003.

Ellen Wood (2000) para entender os melhoramentos operados em terras rurais durante a Revolução Industrial na Inglaterra, com vistas a inseri-las dentro do contexto da produção capitalista. O conceito trabalhado pela autora para as áreas rurais cabe aos terrenos urbanos da cidade no final do século XIX. Em São Paulo, o mercado imobiliário estava em plena expansão, ávido por agregar valor às terras próximas do centro, que seriam retalhadas em lotes menores e disponibilizadas para venda³ por um grupo de especuladores locais. Melhoramento, neste estudo, é entendido dentro desta chave do melhorar para agregar valor e aumentar o preço de mercado (venda e aluguel) e, acima de tudo, para alavancar os negócios imobiliários desses empresários paulistanos. As adequações debatidas para o Bom Retiro, no sentido de melhorar a comunicação do bairro com a cidade, é entendida dentro dessa chave do mercado de terras, das trocas comerciais para empresas instaladas no bairro, notadamente a SPR.

Com o intuito de entender o que pautavam as reivindicações pelas mudanças no acesso viário à cidade e com o material gráfico que integra a documentação, a pesquisa debruçou-se no estudo do material cartográfico disponibilizado pelo Setor Cartográfico do APESP, para identificar esse enclave impostos pelos trilhos e as adequações que se seguiram. A produção desse material toma como referencial teórico as contribuições de Simoni (2003) e Kako e Cintra (2016), cujos trabalhos tomam as cartografias como peças-

3 Das autoras citadas somam-se as importantes contribuições sobre o mercado de terras urbano produzidas pelas professoras Simoni (2003) e Bueno (2016).

chave para o entendimento das transformações no tecido urbano da capital paulista.

Assim, para espacializar as alterações realizadas no traçado do Bom Retiro, que obviamente incluíram o Jardim Público, a pesquisa debruçou-se nos mapas produzidos entre 1850, 1881 e 1924, arcotemporal que permitiu visualizar como era o distrito antes e depois dos trilhos, bem como as adequações realizadas no traçado após a mobilização dos moradores. As intervenções gráficas feitas nas cartografias são resultado do cotejamento de informações cartográficas com as obtidas nos documentos textuais. Para compreensão e identificação dos adensamentos que ocorreram no distrito, a metodologia utilizou as cartografias existentes e realizou sobreposições, cujo resultado foi a produção de representações gráficas em alguns mapas mais antigos: apresenta-se a cartografia mais antiga ao fundo e se redesenha o traçado urbano da cartografia mais nova, sobrepondo as informações, o que possibilita identificar o crescimento urbano no decorrer dos anos.

O artigo foi dividido em três partes. Na primeira, discutiu-se a implantação da ferrovia na província e a escolha do Distrito do Bom Retiro para abrigar a companhia ferroviária e seus edifícios, que alteraram as estruturas do antigo núcleo urbano. Apresentou-se como a ferrovia foi a barreira que aumentou o fechamento do bairro e a formação do denominado enclave.

A segunda parte analisou a mobilização existente para que o enclave fosse desfeito, com a abertura da nova rua. As discussões que se seguiram entre moradores, companhia ferroviária, o governo e a morosidade no avanço efetivo

das adequações no traçado, que levaram aos episódios da demolição do muro do Jardim da Luz e a triste ocorrência do atropelamento seguido de morte, que deram outro desfecho ao andamento da obra.

A terceira e última parte trouxe como contribuição o estudo feito a partir de cartografias no apoio ao entendimento dos adensamentos e novos usos no tecido urbano do Bom Retiro. A sobreposição de cartografias permitiu gerar uma representação visual das mudanças e identificar as adequações realizadas para que o efeito do enclave fosse minorado.

Esse estudo é histórico, mas a questão trazida ao debate continua vigente e contemporânea na sociedade brasileira. Algumas características apontadas no estudo que, infelizmente, ainda fazem parte do cotidiano como as intervenções realizadas de forma “emergencial e curativa”⁴ somente em virtude de fatalidade ou mobilização popular.

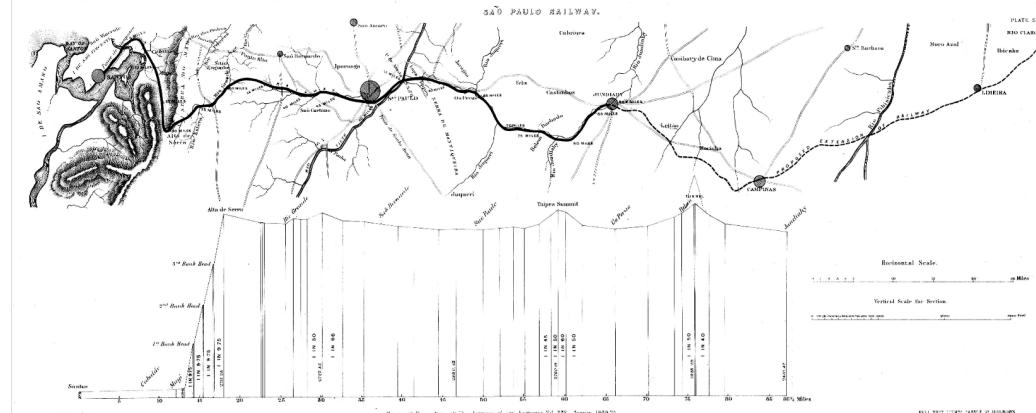
4 Essa constatação sobre intervenções que ocorrem nas cidades de caráter emergencial e curativo foi apontada por Jacobi e Sulaiman (2016) ao analisar como a governança ambiental urbana no Brasil opera em função dos eventos climáticos. A análise dos autores é de um cenário no século XXI, mas pode também ser atribuída para governanças ocorrências em fins do século XIX, claramente emergencial e curativa como o exemplo do Bom Retiro evidencia.

2 | DISTRITO DO BOM RETIRO: A FORMAÇÃO DO ENCLAVE

O aumento das exportações e a boa posição do café alcançada no mercado mundial geraram mais arrecadação aos governos provinciais produtores, especialmente São Paulo, que investiu em mudanças no espaço urbano de várias cidades que ressignificaram suas infraestruturas territoriais e urbanas. Esse processo é entendido por autores brasileiros dos estudos sobre urbanização como modernizador no sentido de prover melhorias materiais em serviços e equipamentos, no entanto, sem realizar profundas mudanças nas estruturas sociais de dominação, distribuição de renda e acesso à terra (Somekh, 1997; Campos Filho, 2002). A ressignificação da infraestrutura para a elite paulista consistia na introdução de um sistema de transporte eficaz para a lavoura de exportação, ao passo que cidades importantes no oferecimento de suporte para as atividades produtivas no campo fossem remodeladas em seus sistemas viários e dotadas de novos serviços, para assim desempenharem seus papéis enquanto centralidades urbanas (Costa, 2003).

O debate para implantação das ferrovias na província ocorria desde a década de 1850 e a primeira empresa organizada com capitais ingleses é a SPR. Em fins da década de 1850, a empresa foi formada para explorar a concessão de uma linha férrea entre Santos e Jundiaí com concessão por 90 anos, além de outros benefícios como a garantia de juros sobre o capital investido concedida pelos governos provincial e imperial. O desenho da linha entre Santos e Jundiaí assemelha-se ao desenho de um funil que drena toda a produção do interior e a conduz até o litoral, forma que o geógrafo Moraes (2004) identifica como uma bacia de drenagem (figura 1). A companhia ferroviária foi pensada dentro dessa função e seu desenho não favorecia a dinamização do mercado para promover ligações com outras localidades e estimular o consumo interno. O objetivo era atender a cafeicultura. A linha foi aberta oficialmente em 1867, com o estabelecimento dos primeiros edifícios de suporte para a operação da empresa, instalados no Distrito do Bom Retiro (Cyrino, 2004). Na figura 1, na parte superior, identifica-se em linha cheia o traçado da linha que, saindo de Santos, alcançava a cidade de Jundiaí. A linha tracejada entre as cidades de Campinas, Limeira e Rio Claro integrava o projeto de prolongamento da linha, que não foi levado adiante pela SPR, mas pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Na parte inferior, observa-se o perfil longitudinal da linha, com a impressionante rampa de quase 800 metros a ser vencida para a subida até o planalto paulista.

Figura 1 - Ilustração que integra material informativo sobre os trabalhos da São Paulo Railway, produzido pelo engenheiro Daniel M. Fox.

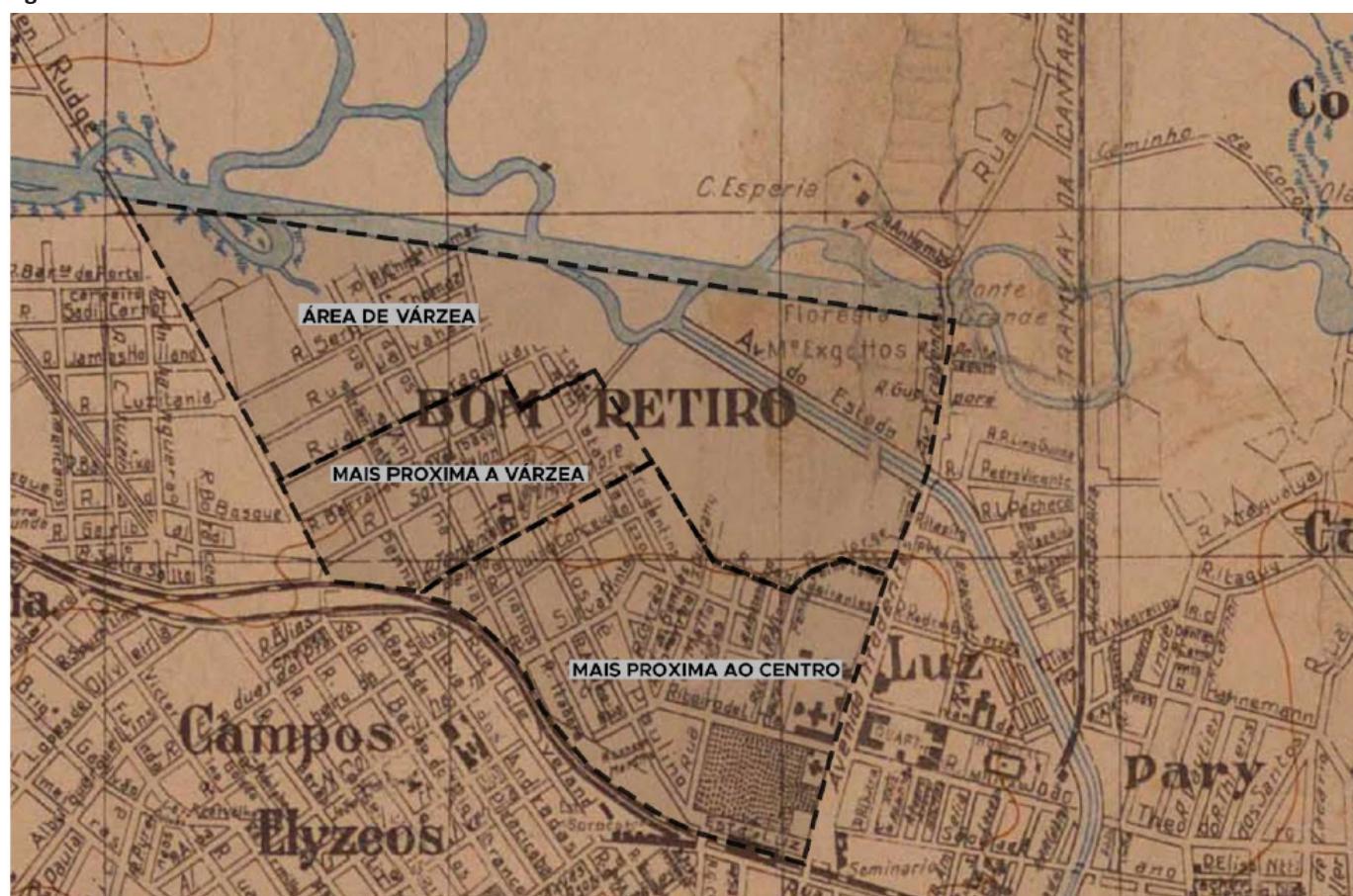


Fonte: Fox (1870).

O Distrito do Bom Retiro, distante do centro da cidade, era inicialmente uma área de várzea com poucos arruamentos e um número reduzido de moradores no momento da instalação da ferrovia. A construção de oficinas, escritórios e o edifício da estação⁵ trouxeram uma nova dinâmica para o bairro, incentivando o surgimento de estabelecimentos comerciais nas proximidades e a preferência dos ferroviários pelo local como moradia (Mangili, 2009). Em 1881, foi fundada a primeira hospedaria de imigrantes da capital, uma instituição com o objetivo de triagem e o controle sanitário durante as primeiras políticas imigratórias do governo provincial (Paiva, 2016). Muitos imigrantes, inicialmente destinados aos latifúndios do interior, acabaram se estabelecendo na capital e, em particular, no Bom Retiro, especialmente se possuíam um ofício urbano.

Como se chegou a essa situação de rompimento do distrito com a cidade? Como se formou o enclave? A pesquisa de Liziane Mangili (2009) auxiliou na visualização do enclave. Mangili delimitou o distrito a partir de três áreas de adensamento (figura 2): área próxima ao centro, área mais próxima da várzea e área de várzea. A área próxima ao centro e da linha férrea foi o local mais adensado, que tem como limites a Avenida Tiradentes (Alameda das Figueiras) e ruas adjacentes. A área mais próxima da várzea era a determinação mais predominante do distrito, delimitada pela Avenida Rudge e por último, a área de várzea que não era muito urbanizada em função da propensão às cheias e inundações (Mangili, 2009, p. 63).

Figura 2 - Áreas adensamento do Bom Retiro.



Fonte: elaborado pelas autoras a partir de Mangili (2009) e do acervo cartográfico/APESP.

⁵ Quando da instalação da ferrovia, a estação de passageiros foi instalada na Rua da Estação, atual Rua Mauá. A interação urbana da estação era mais intensa com os Campos Elíseos do que com o Bom Retiro.

Para permitir ao leitor compreender o fechamento do distrito, utilizamos material gráfico para visualizar a ambiência urbana do complexo ferroviário da Luz. Toma-se como referência dois projetos realizados pelos engenheiros Antonio Tertuliano Gonçalves e Carlos Daniel Rath, datados de 17 de dezembro de 1889 e de 7 de janeiro de 1890. O projeto de dezembro de 1889, em escala 1:1000, detalhou as edificações existentes, como a estação de passageiros, armazéns e oficinas (figura 3). A planta indicava a disposição de edificações da SPR na divisa do muro de taipa do jardim, incluindo o Depósito de Carros e as Oficinas. O segundo projeto, de 7 de janeiro de 1890, em escala 1:250, mostrava uma implantação diferente dos edifícios da SPR. Abaixo do armazém de abrigo para carros de passageiros, indicava outra construção marcada como escritórios diversos (figura 4). Não é possível identificar se parte do muro de taipa foi demolido pela SPR. Isso pode indicar a área pública invadida pela empresa. As fontes não fornecem informações sobre a existência de plantas com dois tipos de implantação diferentes. Portanto, a representação correta da ocupação da área permanece incerta.

Mesmo sem saber qual correspondia à ocupação exata, nas duas plantas analisadas, é visível como a instalação dos edifícios da SPR fica de fundos para o Bom Retiro, impedindo a passagem e tornando a travessia pelo pátio ferroviário o único meio de acesso ao outro lado dos trilhos. Esse pátio era um lugar de intenso fluxo de locomotivas e composições em manobras para atender embarque/desembarque nos armazéns e entrada/saída de estação, depósito e oficinas). Anteriormente, a passagem existente para pedestres era antes feita pela Rua Helvetia, que foi fechada. Outros edifícios importantes da SPR, como armazéns de carga e a própria estação de passageiros, eram acessados pela Rua da Estação (atual Rua Mauá), estabelecendo uma comunicação efetiva com o bairro dos Campos Elíseos, onde os passageiros embarcavam e desembarcavam. As escolhas da SPR, ao edificar rente ao muro do Jardim Público, clivam os moradores do Bom Retiro em relação à cidade, transformando o distrito em uma área apartada, com as barreiras físicas dos trilhos e outros edifícios dificultando a livre circulação dos moradores. É dentro desse contexto que se entende o distrito como um enclave. A ação do tempo prejudicou a interpretação da planta (figura 3), visto que algumas cores utilizadas acabaram desbotando. Em linha tracejada (carmim) está o projeto da rua projetada, que ocupa área do Jardim Público, junto ao muro. Na figura 4, em azul claro, está indicada a construção do passadiço superior, uma das obras de utilidade pública apresentadas pela Diretoria de Obras Públicas e descritas no ofício de 22 de janeiro de 1889. Observa-se que diferentemente da planta de 1889, essa traz edificações diferentes na divisa com o Jardim Público. As plantas das figuras 3 e 4 foram localizadas pela pesquisa. Mais do que uma representação dos estudos realizados da nova rua para o bairro, são documentos históricos que foram interpretados e incorporados à pesquisa enquanto informação.

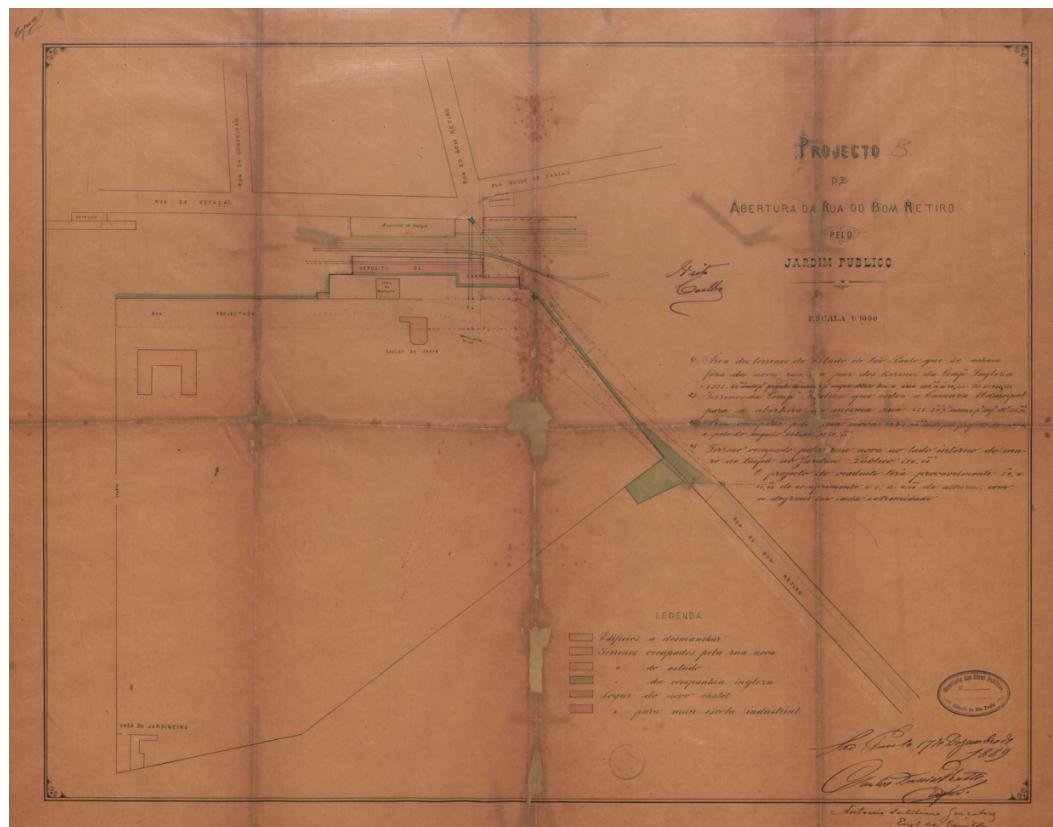


Figura 3 - 14.02.23.
Planta elaborada pelos
Engenheiros Antonio
Tertuliano Gonçalves e
Carlos Daniel Rath, em
dezembro de 1889. Em
detalhe, ampliação das
áreas alteradas.

Fonte: Acervo
Cartográfico/APESP

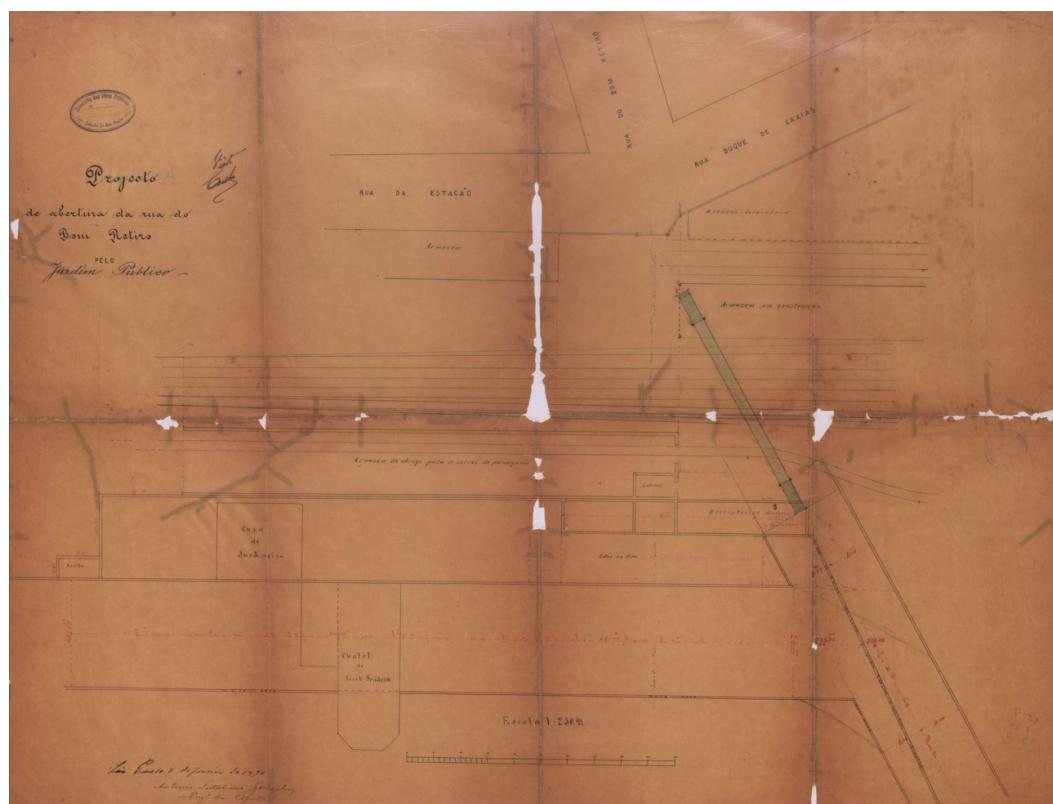


Figura 4 - Planta elaborada pelos Engenheiros Antonio Tertuliano Gonçalves em janeiro de 1890. Em detalhe, ampliação das áreas alteradas.

**Fonte: Acervo
Cartográfico/APESP**

O crescimento populacional do distrito ocorreu em função da instalação da ferrovia e as adequações no traçado se faziam necessárias para acomodar os moradores e, consequentemente, atender às demandas que surgiam. Sobre o uso do termo adequação para o que ocorreu no traçado urbano do distrito, nota-se que estava presente no vocabulário da época pelos técnicos envolvidos, como o engenheiro Adolpho Augusto Pinto. Em seu livro, quando rememora o episódio

do Bom Retiro, Pinto empregou adequação no sentido de adequar a malha urbana aos trilhos, realizando ajustes onde a cidade e sua malha se adequavam à instalação ferroviária.

Nessa direção, foi publicada pela Assembleia Legislativa da Província a Lei nº 95 de 11 de abril de 1887, que versava sobre as adequações necessárias para acomodar a estação e dar um outro sentido à sua ambiência. No texto da lei foi o artigo 42 que autorizava o governo a ceder parte do Jardim Público para prolongamento da Rua do Bom Retiro, a partir da Estação da Luz. Segundo o texto da lei, caberia à SPR fechar (com muro e gradil) o Jardim até a Alameda das Figueiras (atual Avenida Tiradentes), deveria ajardinhar o espaço acrescido e reconstruir a casa do jardineiro. A lei enfatizava que o projeto caberia ao governo ficando os custos de execução à SPR (São Paulo, 1887a). Passado mais de um ano da publicação, não houve nenhuma ação contundente por parte da SPR assim como das autoridades públicas. Em 24 de outubro de 1888, foi identificado um abaixo-assinado de moradores para solicitar a abertura de uma nova rua entre a estação e o Jardim Público. É importante recuperar esse texto, que traz a voz desses moradores e suas reivindicações e que é reproduzido na sequência:

Os abaixo assignados vêm á presença de V. Exa., respeitosamente, sollicitar a realização das medidas administrativas necessárias para a abertura da rua, pelo terreno do Jardim Público, contigua ao terreno da Companhia Ingleza, estabelecendo effectiva e regular communicação entre o bairro do Bom-Retiro e o campo da Luz, prestando-se ao transito franco de gente a pé e a cavallo e de carros e carroças, tendo, portanto, a capacidade correspondente do grande movimento do trabalho que anima aquella parte da cidade. Excusam-se as abaixo assignadas, dirigindo-se ao ilustre admininsitrador da provincia, paulista conhedor da suaterra e devotado ao seo progresso, á exposição da imperiosa necessidade que impõe a abertura desta rua para dar communicação ao importante e populoso bairro onde se achão confinadas milhares milhares de laboriosos cidadãos que tiram a subsistencia de seo afamado lidar quotidiano e para os quaes é um embaraço intoleravel o cerco em que se acham. Não é somente o prejuiso individual é também o da causa pública o corolario do actual estado de cousas e foi isso o que actuam no animo dos legisladores do municipio e da provincia quando decretaram o art. 12 da Resolução Provincial de 29 de abril de 1887, [sob] nº 111, que estetue o mesmo que ora se pede a V. Exa. que digne-se pôr em execução visto ser lei da provincia.

P.P. Deferimento. Mce. São Paulo, 24 de outubro de 1888 (São Paulo, 24 out. 1888).⁶

6 Sobre o Art. 12 citado no documento, em pesquisa junto ao acervo da Assembleia Legislativa de São Paulo, foi encontrado na seção Resoluções um documento de n. 111 com data de 1 de março de 1887 que autorizava o Presidente da Província a realizar uma série de obras, dentre elas a abertura de uma rua em frente à estação da estrada de ferro. A leitura do documento não permite identificar se trata de fato dessa mesma rua no Bom Retiro (ALESP, 1962 SEM REFERÊNCIA!). Em outro documento, nesta mesma aba “Resoluções”, a Resolução nº 111 de 29/04/1887, que “Orça a receita e fixa a despesa das Câmaras Municipais da Província”, publicado no Diário Oficial, que indica a existência de recursos para “Diversas Despezas” entre as quais se destaca “abertura e conservação de novas ruas e praças” cujo orçamento era de 103:823\$000 (São Paulo, 1887c).

Essas vozes clamavam pela abertura da rua, em terreno do Jardim da Luz e reforçavam como a ligação do distrito com os Campos da Luz precisava ser mais efetiva. O único ponto de passagem, pela Rua Helvétia, foi fechado com a construção de novos edifícios de oficinas, que obstou o acesso (A Província de São Paulo, 15 out. 1889, p. 1). O excerto aponta sobre a intensidade do trânsito nas imediações da estação, reflexos da cidade que assumia uma outra dinâmica urbana, impulsionada pela ferrovia. Quem assinava a solicitação pelo cumprimento da lei? Pessoas simples que sobreviviam de trabalhos nos arredores da estação e reivindicavam ao poder público que pudessem realizar seus serviços sem riscos às suas vidas pela inexistência de uma passagem para o centro da cidade.

O abaixo assinado expôs uma situação, no mínimo, inusitada: a inexistência de rua para acesso aos edifícios da companhia ferroviária e aos outros bairros da cidade. A falta da rua era algo que não se imaginava para a primeira companhia ferroviária em operação na cidade, em uma época em que o fluxo de pessoas, passageiros e de mercadorias aumentava. O documento coletivo atingiu seu objetivo e em novembro de 1888, o Presidente da Província encaminhou ofício à Diretoria Geral de Obras Públicas, pedindo o levantamento com urgência dos planos e plantas de acordo com o Art. 42 da Lei nº 95 de 11 de Abril de 1887 e assim realizar as medidas administrativas para a abertura da nova rua pelo Jardim Público e a SPR (São Paulo, 03 nov. 1888).

No início do ano seguinte, no dia 09 de janeiro de 1889, Francisco Júlio da Conceição (Diretor Geral de Obras Públicas) e Antônio Tertuliano Gonçalvez (engenheiro da capital) respondem à população que se manifestou através do abaixo-assinado sobre a execução da nova rua projetada. No ofício, eles descreveram em detalhes o que seria executado (São Paulo, 09 jan. 1889). Embora o ofício não explicou quem realizou a adequação do traçado viário, com base no teor do documento e nos outros ofícios encaminhados, a proposta foi elaborada pelo engenheiro Antônio Tertuliano Gonçalves da Diretoria de Obras Públicas (São Paulo, 22 jan. 1889). A nova rua, um prolongamento da Rua do Bom Retiro no sentido do Campo da Luz, teria 18 metros de largura e 22 metros na maior extensão. A área ocupada pela rua totalizava 1.830m², sendo 580m² pertencentes a SPR. Os terrenos adjacentes tinham cerca de 4.000m². Com a abertura da rua, o Jardim da Luz ficaria para o lado de fora dos limites dos terrenos da SPR. Essas adequações resultaram em uma soma de 80 contos de réis, valor considerado razoável em vista dos impostos que poderiam ser adquiridos com a abertura da nova rua (São Paulo, 09 jan. 1889).

Além da obra da abertura da continuação da Rua Bom Retiro, o projeto incluía a realização do gradil frontal do jardim, desenhado a traços cheios de carmim. Esse gradil deveria ser deslocado para junto da Alameda das Figueiras (atual Av. Tiradentes) (figura 3). Concomitantemente à construção do gradil, também foi projetada a nova casa do jardineiro. As circunstâncias indicam que essa casa, situada ao sul do jardim, havia sido demolida. Essa nova edificação que seria um edifício público, atendendo às exigências da vida urbana em uma cidade em crescimento. O ofício também mencionou outras obras de utilidade pública e comodidade do trânsito, como a ligação do Bom Retiro com a antiga rua de igual nome (Rua Bom Retiro). Essa ligação seria estabelecida por meio de um viaduto ou passagem superior, caso não fosse possível criar uma passagem de nível sobre os trilhos da SPR.

Outros projetos incluíam o prolongamento da rua Florêncio de Abreu (logo na saída dos Campos da Luz, em frente ao Seminário) e o prolongamento da rua Alegre (atual Rua Brigadeiro Tobias) até encontrarem com a Alameda das Figueiras (atual Avenida Tiradentes). Essas adequações permitiriam a supressão da cancela entre ambas as vias.

Por fim, o ofício demonstra contentamento em poder eliminar o armazém de carga da Rua da Estação, contribuindo para o grande movimento de manobras feitas por carroças nos armazéns, devido à largura da nova rua projetada de 22 metros (São Paulo, 09 jan. 1889).

Em janeiro, outro ofício encaminhado à Diretoria de Obras Públicas pelo presidente provisório da província, Pedro Vicente de Azevedo, estava ciente do projeto elaborado pelo engenheiro Antônio Tertuliano Gonçalves (São Paulo, 1887a), bem como das exigências dos moradores. Esse ofício foi direcionado a um profissional em específico: o engenheiro fiscal da SPR, Adolpho Augusto Pinto. O engenheiro Pinto atuou como um intermediador entre as partes interessadas e afetadas pela obra, e caberia a ele levar até a Superintendência da SPR o plano para a adequação do traçado. A incumbência era a aprovação da outra parte envolvida (São Paulo, 22 jan. 1889).

Em 18 de fevereiro de 1889, o Engenheiro Fiscal da SPR, Adolpho Pinto, encaminhou um ofício ao Superintendente da SPR, William Speers, detalhando as obras sugeridas pelos moradores e incorporadas no projeto realizado pela Diretoria de Obras Públicas. O ofício informou sobre a pretendida abertura da rua, que criava uma via de comunicação entre o Bom Retiro e o Campos da Luz, margeando o Jardim Público e o muro divisório da estrada de ferro (São Paulo, 18 fev. 1889). Outro detalhe importante do ofício destacado pelo engenheiro Pinto:

Fica entretanto entendido de que a área presentemente ocupada pela casa do Jardineiro de conformidade com a planta remettida a V.S. em 23 de Abril de 1889, passará a ser propriedade d'esta estrada de ferro. O custo destas obras será feito por conta de custeio (São Paulo, 18 fev. 1889).

Do trecho acima exposto, observa-se que a SPR seria beneficiada com a desapropriação, pois parte da área do Jardim Público seria incorporada à sua propriedade. Em outro ofício, o engenheiro fiscal informou ao Presidente da Província que havia cumprido com o despacho ao Superintendente da SPR, detalhando as obras sugeridas pelos moradores e a Diretoria de Obras Públicas. A resposta de Speers, segundo o engenheiro Pinto, sinalizava acordo e prontidão “a cumprir as condições da proposta” por parte da SPR (São Paulo, 20 fev. 1889). As condições propostas por parte da Companhia relativa às adequações para a nova rua projetada eram as seguintes:

- Reconstrução e prolongamento do atual muro direcionado do terreno da entrada e jardim, com altura de 4 metros e largura de 3 metros;
- Construção de muro para fechamento do jardim com as mesmas dimensões;
- Movimento de um novo portão de ferro com 5 metros de largura;

- Construção de um novo chalé para habitação do jardineiro;
- Modificação do challet do botequim,
- Mudança do fecho da frente do Jardim, mais à frente da Alameda das Figueiras, quando o governo exigir (São Paulo, 20 fev. 1889).

O engenheiro Pinto enfatiza que o melhoramento trazido pela adequação e a abertura da nova rua seria vantajoso para a SPR, cujos terrenos iriam ficar de frente para a nova rua e acrescidos do terreno da antiga casa do jardineiro. Importante e destacado pelo engenheiro fiscal era que a SPR não teria uma diminuição de sua área ocupada. Em contrapartida, a SPR se responsabilizava em construir um viaduto de 3 metros de largura sobre colunas de ferro, para passagem de pedestres sobre os trilhos da empresa (São Paulo, 20 fev. 1889). Adolpho Pinto ainda assegurava que o desenho da planta da nova casa do jardineiro, elaborada pela Repartição de Obras Públicas, cujo estilo arquitetônico escolhido (um sobrado com características de edifício público servindo também para fins diversos) poderia ser um edifício mais modesto, apenas para habitação em forma de pavilhão e se fosse realmente necessária uma acomodação no Jardim. A casa contribuiria para o embelezamento do lugar (São Paulo, 20 fev. 1889).

No vai e vem dos ofícios e nos trâmites entre empresa e governo, em 27 de março, o jornal *A Província de São Paulo* noticiou em primeira página que há muito que se fala sobre a abertura da nova rua, que havia sido inclusive autorizada pela Câmara Municipal. Anos antes, a SPR havia solicitado fechar a passagem pela rua Brigadeiro Tobias para construir novos edifícios. O jornal manifestou-se e tal obra não ocorreu. No entanto, denunciava o jornal, a SPR pretendia edificar no mesmo local o novo armazém de cargas⁷. E a nova rua, autorizada, não havia sido até então levada a cabo pelas autoridades (*A Província de São Paulo*, 27 mar. 1889, p. 1).

Enquanto isso, os acertos e ajustes ainda aconteciam, como é possível observar na troca de ofícios. Dessa vez, um ofício encaminhado ao engenheiro fiscal da SPR comunicava que o gabinete da presidência havia designado uma comissão para o estudo da nova rua e convidava Adolpho Pinto para integrar a dita comissão, junto aos engenheiros Augusto Fomm e Luiz Cesar do Amaral Gama (São Paulo, 23 abr. 1889). Depois desse ofício, não foi rastreado qualquer outro documento que informasse sobre os trabalhos da comissão. O ofício seguinte identificado entre os papéis, que marca esse acerto a respeito da adequação, sinalizava a entrada de um outro ente público nesse acordo: a Câmara Municipal de São Paulo. O teor tratado no ofício indicava que haveria um acordo, com incumbências tanto para a SPR como para o poder público (Presidência da Província e Câmara Municipal). Esse ofício com data de 27 de abril de 1889, o Superintendente William Speers encaminhava à Câmara Municipal de São Paulo, com cópia para a Presidência da Província, “relativa a abertura da rua projetada pelo Jardim Público para dar comunicação com o bairro do Bom Retiro” (São Paulo, 27 abr. 1889). No ofício, Speers detalhava quais as condições da SPR para aceitar o acordo para executar as obras solicitadas, com a condição

⁷ A nota publicada menciona que as oficinas deveriam ser construídas em outros locais da cidade. Em outras fases de expansão da SPR, um conjunto de oficinas será construído na região da Água Branca, como aponta o trabalho de Cyrino (2004).

de passar a propriedade de toda a área encravada no terreno, compreendida entre o muro divisório da nova rua e o depósito de carros da estação, a qual até então achava-se ocupada pela casa do jardineiro e dependências” (São Paulo, 27 abr. 1889)⁸.

As obras que ficariam a cargo da SPR:

- 1º Fechar ambos os lados da nova rua, em toda a sua extensão desde a Alameda das Figueiras até o entroncamento com a Rua Bom Retiro, com tijolo e argamassa de cal de 2 metros de altura e 0,20m de espessura;
- 2º Construir um novo chalé a residência do jardineiro de acordo com a planta fornecida pela Diretoria de Obras Públicas até o valor de Rs 8.000 (oito mil contos de réis), em entregar a mesma quantia para o mesmo fim;
- 3º Erguer o muro e gradil da frente do Jardim até a Alameda das Figueiras;
- 4º Fazer a modificação e reparo no chalé do botequim conforme precisar, até a quantia de Rs4.000,000 (quatro contos de réis);
- 5º Construir um viaduto de 2 metros de largura sobre colunas de ferro, para dar passagem a pessoas a pé entre a rua do Bom Retiro e o canto da rua da Estação no ponto mais conveniente,
- 6º Construir uma passagem ao nível em prolongamento da Rua Florêncio de Abreu (São Paulo, 27 abr. 1889).

Para Speers, os detalhes estavam acertados e a companhia estava satisfeita com os termos postos ao Presidente da Província. A SPR dava vazão ao seu projeto de expansão dos novos edifícios, como verifica-se pelo jornal, em agosto de 1889. Em nota publicada, o jornal afirmava que a SPR estava em plena atividade de expansão com a construção de uma edificação em local onde deveria sair a nova rua. Pela apuração do jornal, a companhia tinha em projeto outros edifícios que ocupariam mais espaço da nova rua, inclusive, intencionava em levantar na área os novos armazéns alfandegários: “melhoramento que temos aplaudido e que deve ser levado a efeito dentro de pouco tempo; mas o espaço será suficiente e proporcionará a facilidade de trânsito ao redor dos armazéns”⁹. Em suma, a nota publicada destacava a questão da circulação na área e lançava dúvidas se a obra prevista da nova rua seria suficiente para comportar o trânsito ao redor dos armazéns (A Província de São Paulo, 2 ago. 1889, p.1). O texto evidenciava

8 A leitura da documentação deixou claro que a SPR ocupava terrenos públicos, os quais não estava autorizada a ocupar. A manobra de Speers poderia ser percebida como manobra para regularizar tal ocupação?

9 Ao observador incauto pode parecer que a execução de armazéns alfandegários são um indício da pujança econômica que a empresa ferroviária traz para o comércio paulistano. Sim, de fato houve uma dinamização da economia local com os produtos trazidos e transportados pela ferrovia, mas é preciso salientar que o que era gerado com essa operação aos cofres ingleses era pífio. Como salienta Richard Graham (1973), o grosso da receita era gerada pelo frete do transporte do café. Sobre a construção dos novos armazéns alfandegários, depois de várias especulações sobre o lugar ideal para acomodar essas amplas instalações, optou-se pela construção no Pari. Sobre a construção dos armazéns ver Cyrino (2004) e Sousa (2022).

que a insatisfação com o descumprimento das leis era grande, como um jogo de empurra entre a Câmara Municipal, o governo da Província e a companhia, que não se decidiam e não cumpriam o que havia sido determinado segundo a lei. (A Província de São Paulo, 2 ago. 1889, p. 1)¹⁰.

O primeiro abaixo-assinado, com data de outubro de 1888, reuniu pouco mais de uma centena de moradores descontentes com o descaso dado à questão e mostravam-se empenhados na solicitação da abertura da nova rua. Um ano depois e sem movimentação para abertura da rua, esse impasse encorajou os moradores do Bom Retiro a tomarem uma atitude extrema. A Província de São Paulo publica que por volta de 11 horas da manhã do dia 14 de outubro, alguns moradores dirigiram-se ao Jardim Público e demoliram um trecho do muro correspondente à nova rua. A notícia da demolição chegou até o 1º delegado, que acompanhado de força de permanentes da estação policial de Santa Ifigênia foi averiguar a ocorrência. Segundo o jornal, ao chegar na cena do delito, o delegado

(...) encontrou alguns trabalhadores roçando as plantações, e conseguiu prender Miguel Bove, José Fernandes, Manuel Godinho, José Teixeira, Francisco Rodrigues, Benedicto Alves, Antonio Freire e Manuel dos Santos. Contra eles foi mandado lavrar o auto de prisão em flagrante, sendo soltos por prestarem fiança Miguel Bove e José Fernandes.

No acto da prisão foram apreendidos um machado e um enxadão.

E quem é o maior culpado?

Devemos procura-lo entre a administração da província e a do município (A Província de São Paulo, 15 out. 1889, p. 1).

A ocorrência, como aponta o jornal, acabou em caso de polícia, com a prisão de oito pessoas. Favorável à ação, o noticioso enfatizava que os culpados eram o poder público, por não ter executado as obras previstas. Algumas semanas depois, em tom de chacota, o mesmo jornal publica nota em 26 de outubro, onde conclama os moradores a organizarem uma companhia de estrada de ferro aérea para saírem do bairro:

Organizem os moradores do Bom Retiro a companhia, escolham incorporadores entre os amigos do governo e depois peçam garantia de juros, quando menos para ver mais um lugar de engenheiro fiscal. Eis aí o meio. Façam isso e terão fácil saída, melhor, mais arejada, de vista mais bonita que a rua passando pelo jardim (A Província de São Paulo, 26 out. 1889, p. 1).

Em 3 de novembro, foi publicada uma nota sobre um acontecimento que trouxe outro enfoque ao impasse da rua:

As 7 horas da manhã de hontem deu-se um lamentável desastre na linha da estrada de ferro inglesa, trecho compreendido entre o bairro do Bom Retiro e a Alameda do Triunpho.

10 Soma-se ao imbróglio o fato de a SPR durante essa expansão em novas edificações ter ocupado indevidamente terras públicas. Não foi localizada uma notificação da Câmara Municipal sobre o ocorrido, que será oportunamente apurado durante a realização da Comissão da Câmara nos trabalhos de abertura da nova rua, analisado na próxima seção do artigo.

Rosa Bernarda Giovanni, sahindo de sua casa á rua do Bom Retiro, n. 13, com o fim de assistir a missa na egreja do Coração de Jesus, atravessava a linha, no espaço acima determinado, quando pouco distante manobrava uma locomotiva.

Querendo atravessar então com toda presteza, por frente da machina, foi colhida desastrosamente pelo limpa trilhos que a foi empurrando numa distância de 30 metros proximamente.

Morreu instantaneamente, pois ao primeiro choque do limpa trilhos ella cahiu, partindo a região craneana e um braço (A Província de São Paulo, 3 nov. 1889, p. 1).

Ao sair de sua casa, que pela descrição seria próximo ao Jardim¹¹ para alcançar a paróquia do Sagrado Coração, na Alameda Glete nos Campos Elíseos, Rosa Giovanni precisava realizar a perigosa travessia do pátio ferroviário. O desfecho trágico da travessia de Rosa deu uma guinada no jogo de empurra. Nos dias 13 e 15 de novembro, ofícios enviados pela Câmara e pela Presidência da Província aceleram as tratativas para que as obras saíssem do papel. Houve a reunião da comissão formada pelos engenheiros da Diretoria de Obras Públicas, Zózimo Barroso, Augusto Fomm Júnior e Luiz César do Amaral Gama e os engenheiros fiscais da SPR e CS para efetuarem estudos e propor o plano das obras necessárias para a abertura da rua (São Paulo, 13 nov. 1889)¹².

A comissão reuniu-se e emitiu parecer sobre as obras. O ofício, encaminhado para os membros do governo provisório¹³, trouxe um relato repleto de fatos que auxiliaram a entender a complexidade da questão envolvendo a adequação do traçado do Bom Retiro, com outras ocorrências. Pelo ofício, ainda foi possível comprovar como o corpo de especialistas do governo provincial debruçou-se na resolução do problema. O texto foi assinado pelos engenheiros comissionados Zozimo Barros, Augusto Fomm Junior e Luiz Cesar do Amaral Gama e foi endereçado à Diretoria de Obras Públicas e os engenheiros fiscais da SPR e CS. Explicaram que em 13 de novembro de 1889, o Presidente da Província de São Paulo nomeou a comissão para “estudar e propor o plano das obras necessárias a facilitar a comunicação entre o bairro do Bom Retiro e ambos da capital” (São Paulo, 25 nov. 1889). A nomeação da comissão foi sugerida pelo Engenheiro Fiscal da SPR, em ofício nº 178 de 4 do corrente mês (novembro), após a notificação da morte de uma mulher italiana, que foi “apanhada pela locomotiva de manobra, junto às oficinas da estrada de ferro”, próximo às imediações das estradas de ferro, em frente à Rua Helvética. Logo após a ocorrência, foram fechados os acessos às linhas da SPR e da CS, na altura da Rua Helvética, em frente ao lugar do acidente e foram providenciadas, em meio à comoção, da abertura de novas saídas aos habitantes do Bom Retiro, declarado como já bastante populoso e ainda se esperava o aumento do número de habitantes (São Paulo, 25 nov. 1889).

11 Segundo Mangili (2009 p. 53), existiam lotes de frente estreita nas imediações do pátio da SPR.

12 Segundo o ofício, os engenheiros fiscais deveriam participar da comissão, mas em outros documentos não é possível comprovar se de fato tal participação se deu.

13 Em 15 de novembro houve um golpe militar que derrubou a monarquia. Cada uma das províncias organizou seus governos provisórios com vistas a promover a transição para um modelo de governo dentro dos moldes republicanos.

A comissão depois de estudar e examinar o local e as circunstâncias, emitiram as seguintes notas:

1º A Estrada de Ferro Sorocabana possa fechar por meio de muros com 4 metros de altura a frente com a Rua Helvétia próxima a linha e adjacente ao terreno que lhe pertence.

Estabelecer uma passagem de nível dos trilhos à Alameda Nothmann e fechar com cerca resistente as pontas da linha, que não estavam fechadas, de acordo com o Art. 3º do Regulamento para Fiscalização, Segurança, Comunicação e Pólvora das Estradas de Ferro,

2º A Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, também feche com muro de tijolos a entrada do terreno junto a Alameda Nothmann contígua a passagem inferior e as partes existentes que não estiverem fechadas, dentro do limite da cidade (São Paulo, 25 nov. 1889).

As medidas asseguravam a segurança dos moradores, com a abertura de novas passagens, para que e não se repetissem as “desgraças que tanto uma quanto outra já começaram naquele ponto da cidade”. No ofício emitido pela comissão, os engenheiros afirmavam que a situação de isolamento vivida pelo distrito com a expansão das duas estradas de ferro (SPR e CS) que dificultou a passagem dos habitantes. Informam que desde 1884, o bairro necessitava da abertura de novas comunicações com a cidade, muito por conta dos imigrantes italianos. Essa situação gerou “repetidas reclamações até por meio da desordem e violência por parte dos operários residentes” no bairro (São Paulo, 25 nov. 1889).

A comissão realizou estudo dos projetos apresentados à administração provincial para a nova rua. Ao final, indicou o seguinte conjunto de obras, a serem executadas pelo governo provisório do estado:

- 1º Prolongamento da rua Bom Retiro para comunicação do bairro até a Luz, por meio do terreno do Jardim Público construindo uma faixa com 20 metros de largura, contíguo à Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e fechar o Jardim com muro e gradil, tendo no centro da rua um portão;
- 2º Estabelecer um passadiço sobre colunas de ferro para pedestres, entre a rua da Estação (em frente à rua Bom Retiro) e o ponto mais conveniente do prolongamento projetado;
- 3º Abertura e estabelecimento de porteira de nível com porteira e guarda em frente à rua Florêncio de Abreu;
- 4º Demolição da parte da plataforma em frente a via Brigadeiro Tobias, e estabelecimento de outra porteira de nível com porteiro e guarda;
- 5º Fechamento da atual passagem de nível e formação no lugar um pequeno jardim com gradil alinhado pela frente da estação, em forma semicircular ao lado da Avenida da Luz. O jardim fechará o espaço entre as duas porteiros de níveis,

servindo de ornamentação a Avenida e não possibilitando a entrada do público, por estar próximo aos trens (São Paulo, 25 nov. 1889).

Dentre as outras questões que mereceram atenção da comissão, destaca-se a largura da rua, a princípio projetada com 16 metros, e a sugestão era para que fosse aberta com 20 metros “para atender as necessidades futuras”. Outro ponto interessante foi a compensação pelo uso de terrenos públicos e da SPR: a nova rua projetada utilizava área da SPR e a companhia, por sua vez, já ocupava parte da área do Jardim com seu novo depósito de carros. Houve, assim, uma compensação e autorização da SPR a ocupar a área. Ao final do ofício, a comissão foi enfática em recomendar a execução imediata da obra, “sem perda de tempo”, pois era preciso evitar “mais inconvenientes com os habitantes do Bom Retiro e contribuindo para o policiamento naquela parte da cidade” (São Paulo, 25 nov. 1889).

Em janeiro de 1890, a Diretoria de Obras encaminhou ao governador o orçamento geral das obras da nova rua. O orçamento geral que incluía construção de muro, gradil, demolições (casa de jardineiro e botequim do Jardim) custaria Rs 66.320\$059, ou o valor de Rs 19.879 \$059 caso a Câmara Municipal cesteasse as despesas de assentamento de guias e calçamentos. O orçamento foi realizado pelos engenheiros Antonio Tertuliano e Carlos Daniel Rath, que explicaram a execução de acordo com o contrato celebrado entre a SPR e a Câmara Municipal em 30 de setembro 1886, assim como a nova rua, cujo projeto estava em harmonia com as disposições do artigo 42 da Lei nº 95 de abril de 1887. O ofício oferecia solução aos terrenos públicos ocupados pela SPR se ela acordasse em assumir os custos. Caso não concordasse com os termos, o Estado poderia exigir indenização e manter o direito sobre o terreno, pois a área havia sido invadida pela SPR (São Paulo, 07 jan. 1890).

As obras foram executadas, mas entre os papéis depositados no APESP não foi possível averiguar o início exato da construção. Outro detalhe que pode explicar a falta de documentos foi a transição política que ocorria no país naquele novembro de 1889, que no dia 15 assistiu ao golpe militar que derrubou a monarquia. O que se segue foi uma reorganização do Estado brasileiro, marcada pela descentralização política e autonomia dos governos estaduais. Apenas a título de exemplo, a antiga Diretoria de Obras foi organizada como a Superintendência de Obras Públicas, que além das obras públicas assumiu outras atribuições administrativas (Campos, 2015). Sobre as adequações no Bom Retiro, a análise da produção cartográfica dos anos posteriores permitiu visualizar as adequações realizadas, abordadas na seção final do presente estudo. Com relação às adequações no traçado urbano do Bom Retiro, a falta de planejamento foi um aspecto marcante. Esse problema tem sido amplamente discutido na produção acadêmica sobre urbanização na cidade de São Paulo, e o bairro paulistano serve como um exemplo contundente dessa questão.

As autoridades governamentais, tanto municipais quanto provinciais, não demonstraram preocupação com a instalação dos trilhos e as edificações da SPR. Essa infraestrutura de grande porte poderia trazer impactos significativos à cidade, mas não houve um planejamento eficaz para mitigar esses efeitos. As ações de planejamento foram, infelizmente, insuficientes e, em muitos casos, priorizaram os interesses da empresa ferroviária em detrimento da população

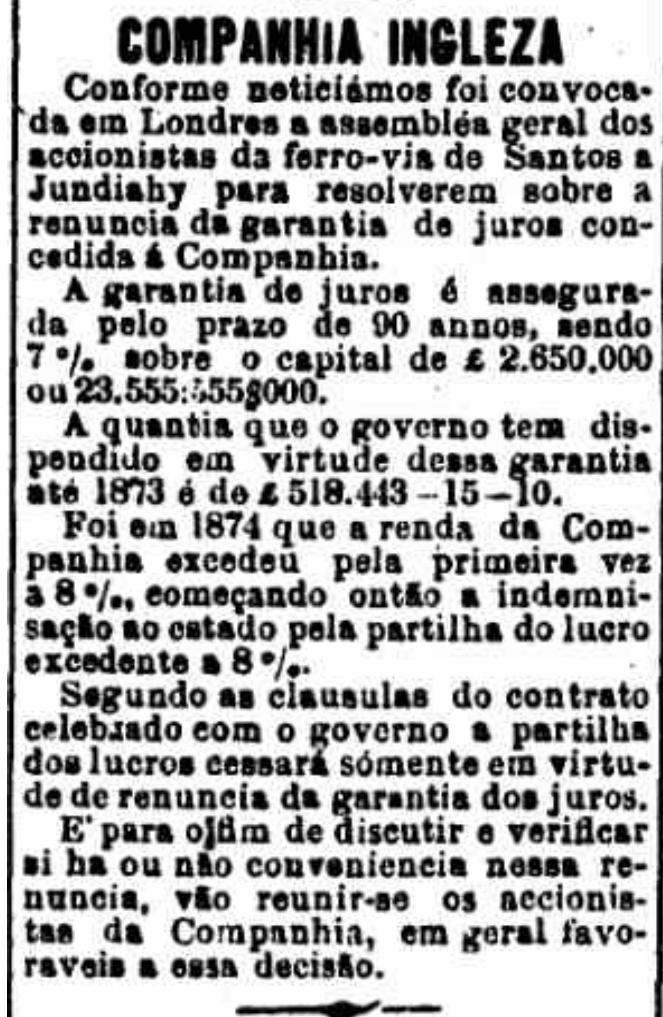
local. Além disso, a gestão urbana mostrou-se frágil, como evidenciado pelas notas publicadas no jornal A Província de São Paulo. O jogo de empurra entre Câmara e governo provincial resultou em atrasos na resolução de questões importantes para os moradores do bairro, que se encontravam praticamente sitiados. O difícil acesso a outras regiões devido aos trilhos da SPR tornou-se um desafio diário para os habitantes do Bom Retiro, e a travessia desses trilhos representava um risco real.

3 | A NOVA RUA E AS ADEQUAÇÕES URBANAS DO BOM RETIRO PELA ANÁLISE DA CARTOGRAFIA

A abertura da nova rua no Bom Retiro mobilizou os acionistas da SPR? Teriam feito oposição à resolução da questão ou emitido qualquer tipo de parecer a respeito? A pesquisa não encontrou registro de oposição por parte dos acionistas à resolução da questão ou de qualquer parecer emitido especificamente sobre a nova rua. Em princípio, a participação dos acionistas não foi relevante nesse debate. Essa conclusão foi baseada em uma nota publicada no jornal A Província de São Paulo, na mesma edição que noticiava a demolição do muro do Jardim Público pelo grupo de moradores. A nota comunicava sobre a realização de assembleia geral dos acionistas da SPR em Londres para deliberar sobre a renúncia da garantia de juros de 7% sobre o capital da empresa, concedida pelo governo brasileiro (figura 5). De acordo com a nota, as cláusulas do contrato junto ao governo explicitaram que a partilha dos lucros seria cessada somente com a renúncia dessa garantia. Em 1874, de acordo com o mesmo texto, foi a primeira vez que a renda da companhia excedeu a 8%, levando a empresa a iniciar o pagamento indenizatório ao estado pela partilha de lucro excedente (A Província de São Paulo, 15 de outubro de 1889, p.1). Segundo Graham (1973, p. 72), os relatórios de lucros da SPR eram favoráveis aos acionistas como mostram os números correspondentes à década de 1880, não inferiores a 10%. O autor explica que o frete gerado com o transporte do café era o responsável pela receita da SPR, sendo natural que os acionistas estivessem mais direcionados ao que favorecesse o aumento da receita, como a duplicação da via, debate que tomaria a década de 1890 (Campos, 2010). Novamente, teriam os acionistas interesse em intervir na resolução do problema posto pela abertura da nova via? Em um primeiro momento parece que não, no entanto, pesquisas futuras poderiam elucidar melhor a questão.

Após o episódio do atropelamento seguido da morte de Rosa Giovanni, as tratativas entre Câmara, governo do estado e SPR caminham com mais ligeireza, com o fito de resolver a questão. Antes da análise dos documentos cartográficos,

Figura 5 - Nota publicada no jornal A Província de São Paulo



Fonte: A Província de São Paulo, 15 out. 1889, p. 1.

uma explicação sobre a área que deveria perder espaço para abrigar a nova rua: o Jardim Público. O início dos debates apontava como solução a redução da área do Jardim, para abertura da nova rua. A redução da área do jardim era dada como certa, amplamente veiculada em notas publicadas pela imprensa, tanto que no incidente narrado pelo jornal em 15 de outubro de 1889, os moradores insatisfeitos começaram com a demolição dos muros do jardim.

Qual a origem do Jardim da Luz e sua ligação com o Distrito do Bom Retiro? Um dos poucos remanescentes do período colonial, como ressalta Hugo Segawa (1996), o Jardim Botânico, Horto e/ou Jardim, foi construído nas cercanias da cidade de São Paulo, nos chamados Campos da Luz, a partir do aviso régio de 19 de novembro de 1799, para estabelecimento do Jardim Botânico e Hospital Militar de São Paulo. A abertura do jardim estava diretamente atrelada ao hospital, como local de reprodução de espécimes vegetais visando a extração para preparo de drogas para a instituição. Segundo Yuri Rocha, em cumprimento ao aviso régio, foi concedido pelo Senado da Câmara 20 datas de terra com testada de 273 braças ao jardim, em áreas devolutas. Suas obras iniciaram em 1800, mas somente em outubro de 1825 ocorre a abertura oficial. O perímetro do jardim estava todo cercado, com muro de quatorze palmos de altura (cerca de 3,0m), perfazendo uma área total de 10,5 ha. Depois de inaugurado, a vida do jardim foi marcada pela falta de recursos públicos destinados à sua manutenção, o que comprometeu a função pela qual havia sido constituído. Em 1838 teve seu nome alterado pelo presidente da província para Jardim Público. Houve ainda perda de sua área original, com parte de seu terreno loteado e utilizado como pastagens para gado (Rocha, 1999, p. 56-60).

Rocha (1999) e Segawa (1996, p. 133-135) mencionam que em 1855 o relatório do presidente da província aponta o uso da área como jardim botânico para reprodução de mudas para a cidade. Entre as décadas de 1850 e 1860, a instalação da ferrovia começava a dar maior visibilidade ao jardim. A essa altura, era uma área conhecida dos paulistanos para práticas de lazer, com realização de feiras e corridas de cavalos (Rocha, 1999, p. 60). Para que fosse implantada a ferrovia no Distrito do Bom Retiro foram desapropriadas 20 braças do jardim, o equivalente a 40,40 metros aproximadamente (Segawa, 1996, p. 133-135). A nova ferrovia em construção e sua divisa com o Jardim Público era objeto de preocupação dos gestores públicos, sobretudo pelo pouco cuidado com a área, como é perceptível no relatório do presidente da província:

a estação da estrada de ferro, que marcha para a sua conclusão, colocada naquele estabelecimento chamará ali, dentro de pouco tempo, uma grande concorrência de visitantes, e a rica e bela cidade de São Paulo deve oferecer a seus hóspedes um passeio ameno, e não uma caricatura de jardim (Egas, 1926 apud Rocha, 1999, p. 63, grifo nosso).

Junto aos papéis das tratativas iniciais da abertura da nova rua, um croqui elaborado por Antonio Tertuliano Gonçalvez em 27 de novembro de 1888, ou seja, um ano antes do fatídico atropelamento (figura 6). Pelo croqui, observa-se que a nova rua seria realizada dentro da área do jardim, poupando as edificações erigidas pela SPR.



Figura 6 - Croqui da nova rua projetada entre o Jardim Público e a São Paulo Railway feita pelo engenheiro Antonio Tertuliano Gonçalves.

Fonte: Acervo
Cartográfico/APESP

As mudanças sofridas pelo Jardim Público foram significativas a partir da implantação da ferrovia e com as outras adequações ocorridas nas décadas seguintes, com a abertura da nova rua e a edificação de prédios como o Liceu de Artes e Ofícios e a nova estação da Luz (Soukif Junior, 2000). O estudo baseado na cartografia foi fundamental para compreender as transformações ocorridas com o Jardim Público e áreas adjacentes. No primeiro mapa selecionado, a “Planta da cidade de São Paulo” de 1850 (figura 7), o Bom Retiro aparece como parte da zona rural da cidade, integrando o conhecido cinturão de chácaras nos arredores de São Paulo (Langenbuch, 1971 p. 79). Os limites naturais do distrito eram definidos pelos rios e o Jardim Público. Por ser área rural, o Bom Retiro não contava com um sistema viário sofisticado, mas havia alguns caminhos que o conectavam ao centro e às regiões vizinhas.

Na década de 1860, a SPR estabeleceu-se no Bom Retiro e a sua presença teve impacto significativo na configuração do bairro, estimulando o adensamento populacional nas décadas subsequentes. De acordo com Langenbuch (1971), a estrutura urbana passou por modificações à medida que áreas anteriormente evitadas, como as zonas de várzea, começaram a ser ocupadas. Além disso, o autor observou um fenômeno relacionado às antigas chácaras: elas foram subdivididas em lotes menores e comercializadas, impulsionando o lucrativo mercado de terras urbanas (Sampaio, 1994).

Com a implantação dos trilhos da SPR, o entorno do Bom Retiro tornou-se mais densamente povoado, com a presença de loteamentos e arruamentos, como evidenciado nos Campos Elíseos. No entanto, conforme mapa da cidade de 1881 (Figura 8), produzido a pedido da Companhia Cantareira e Esgotos, o Bom Retiro ainda não estava totalmente adensado nesse período. Para compreender e identificar as adaptações ocorridas no bairro, realizou-se uma sobreposição dos mapas de 1850 e 1881, resultando em uma representação gráfica do crescimento urbano ao longo do tempo, conforme ilustrado na figura 9.

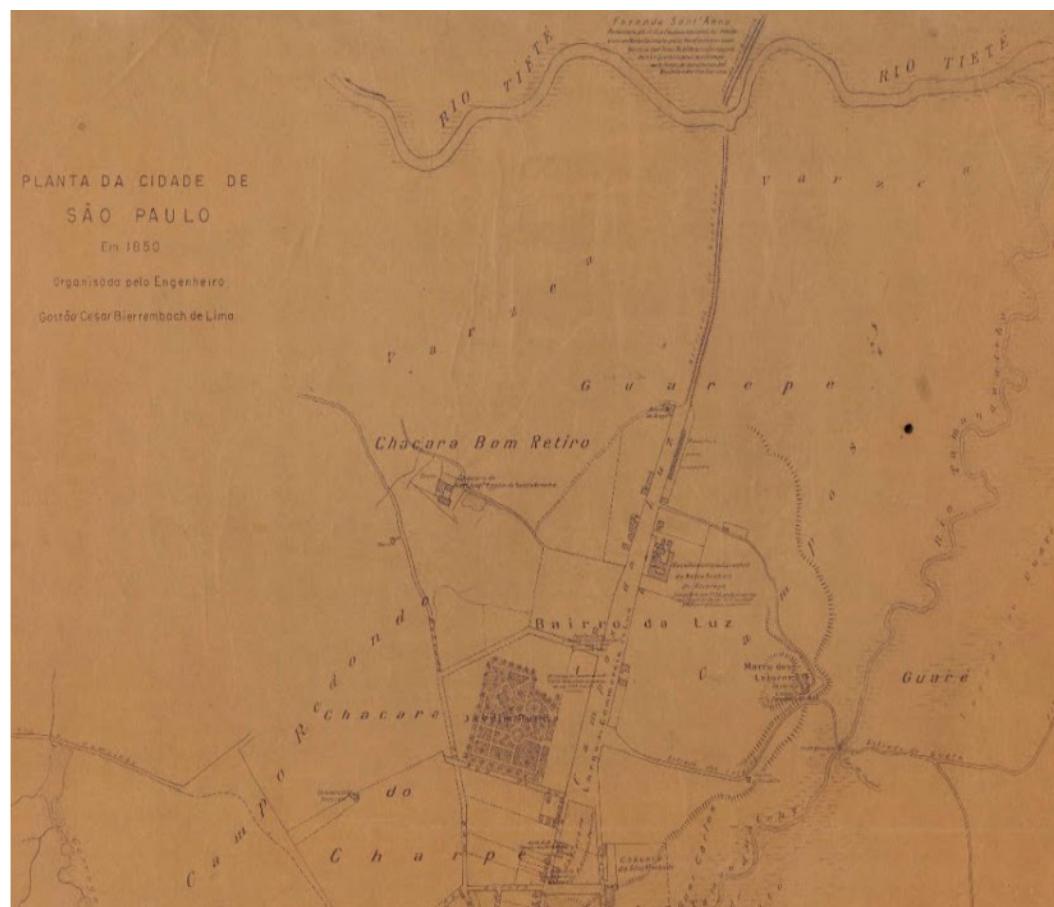


Figura 7 - Detalhe da Planta da Cidade de São Paulo, de 1850, onde se vê a Chácara do Bom Retiro, que deu origem ao distrito.

Fonte: Acervo Cartográfico/APESP

As próximas cartografias sobrepostas são as de 1881 (figura 8) e a de 1890 (figura 10). A última revela o crescimento urbano do distrito, com a abertura de novos lotes e arruamentos adjacentes aos trilhos no Bom Retiro, Luz e Pari. Os bairros Campos Elíseos e Santa Cecília também experimentaram crescimento, com a criação de novas quadras e arruamentos.

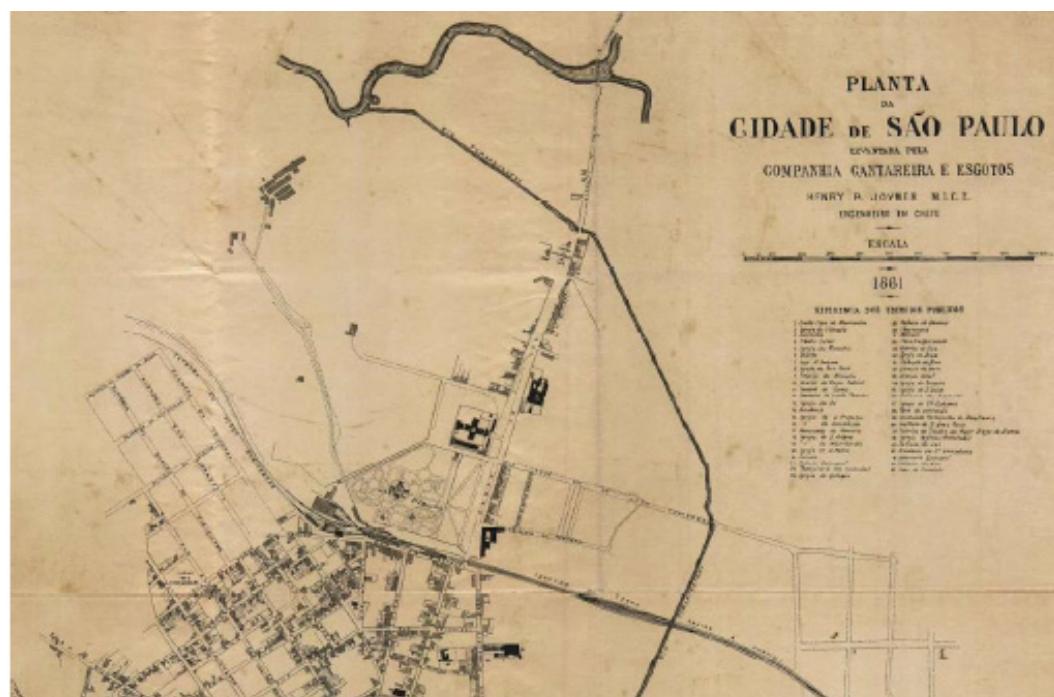


Figura 8 - Detalhe da Planta da Cidade de São Paulo de 1881, com o bairro do Bom Retiro.

Fonte: Acervo Cartográfico/APESP



Figura 9 - Sobreposição dos mapas de 1850 e 1881, em bege o crescimento que ocorre no Bom Retiro e outros bairros adjacentes. Os trilhos (Inglesa e Sorocabana) estão representados por linha tracejada.

Fonte: elaboração própria a partir dos mapas de 1850 e 1881 do Acervo Cartográfico/APESP

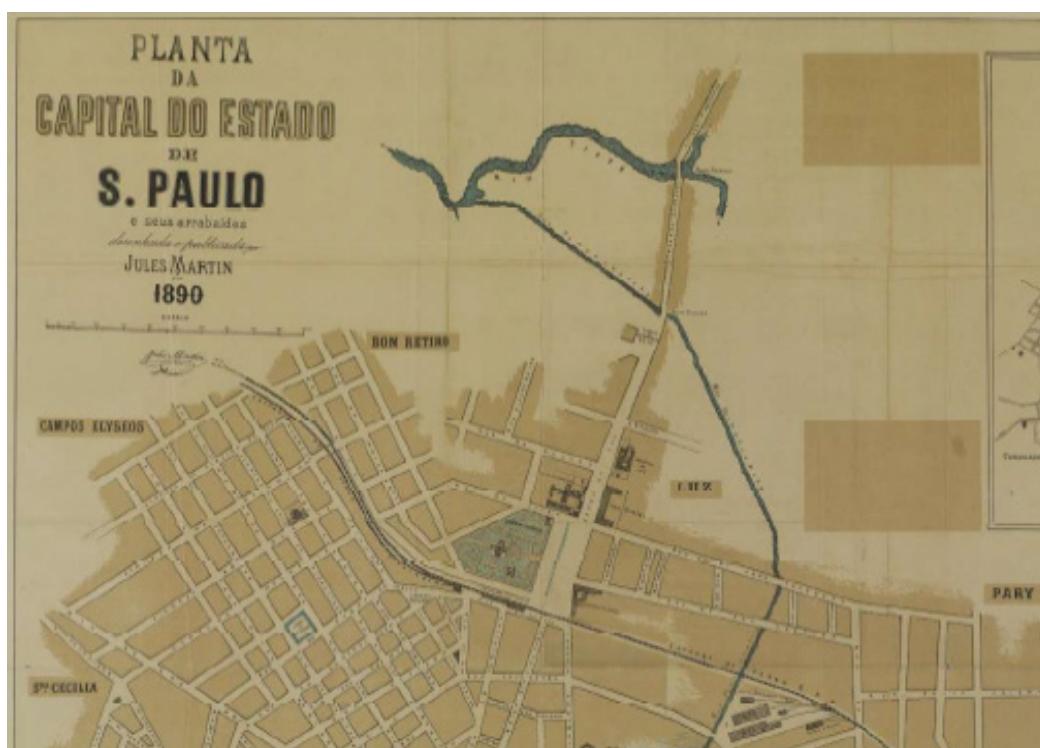


Figura 10 - Detalhe da Planta da Capital do Estado de São Paulo de 1890.

Fonte: Acervo Cartográfico/APESP



Figura 11 - Sobreposição realizada entre as cartografias de 1881 e 1891.

Fonte: adaptado pelas autoras a partir das cartografias de 1881 e 1890 do Acervo Cartográfico/APESP.

A sobreposição entre as cartografias de 1881 e 1890 (figura 11) revelou que, em quase uma década, houve expansão adensamento nos Campos Elíseos e um avanço significativo do Bom Retiro, que é adjacente aos trilhos. Na figura 11, as áreas que sofreram recortes ou interrupções devido à presença dos trilhos foram destacadas em bege claro. Cabe destaque detalhe para o Distrito do Bom Retiro. E em bege escuro, o adensamento ocorrido no Bom Retiro, Luz, Pari e Campos Elíseos. É notável como o Bom Retiro passa a ter os trilhos ferroviários como outro de seus limites, transformando-os em uma barreira física que impede a comunicação com os Campos Elíseos, Santa Ifigênia e os Campos da Luz. As sobreposições cartográficas evidenciam a configuração desse enclave no Bom Retiro. O acesso a outras partes da cidade deveria ser feito por meio de passagens em nível, uma travessia que exigia cruzar a linha férrea, mas infelizmente não havia passagens seguras. Essa situação é o que motiva a solicitação das adequações, especialmente por parte da população local.

Com base na seção anterior, observamos que os apelos populares resultaram na solicitação de abertura de uma nova rua, utilizando parte do terreno ocupado pelo Jardim Público. De acordo com as informações extraídas dos documentos analisados, o projeto previa a construção dessa rua a remoção de edificações próximas ao muro de taipa do Jardim Público. Entre essas edificações estava o novo armazém de cargas, que se acredita ter sido construído posteriormente no bairro do Pari. O plano também contemplava o fechamento de alguns acessos aos trilhos, provavelmente para evitar acidentes, como atropelamentos. Como alternativa, foram criadas conexões contínuas à Alameda das Figueiras (atual Avenida Tiradentes). Além disso, com o fechamento da antiga passagem central, duas novas passagens de nível foram abertas: uma na Rua Alegre (atual Rua Brigadeiro Tobias) e outra na Rua Florêncio de Abreu, estendendo-se até a Alameda das Figueiras (figura 12). Na figura 12 observam-se as alterações de acordo com a numeração: 01 abertura da nova rua projetada, com uso da área do Jardim Público, abertura de rua de 20-22 metros de largura para manobra das

carroças; 02 redução do terreno do Jardim Público e seu fechamento com gradil de 4 metros; 03 supressão do armazém de cargas na Rua da Estação para a nova rua projetada; 04 passadiço/ponte/viaduto de 2 metros de largura sobre colunas de ferro (figura 13); 05 supressão dos barris e armazém, realocados para a nova rua do Jardim Público; 06 fechamento da passagem entre a Rua Alegre (Brigadeiro Tobias) e a Rua Florêncio de Abreu.

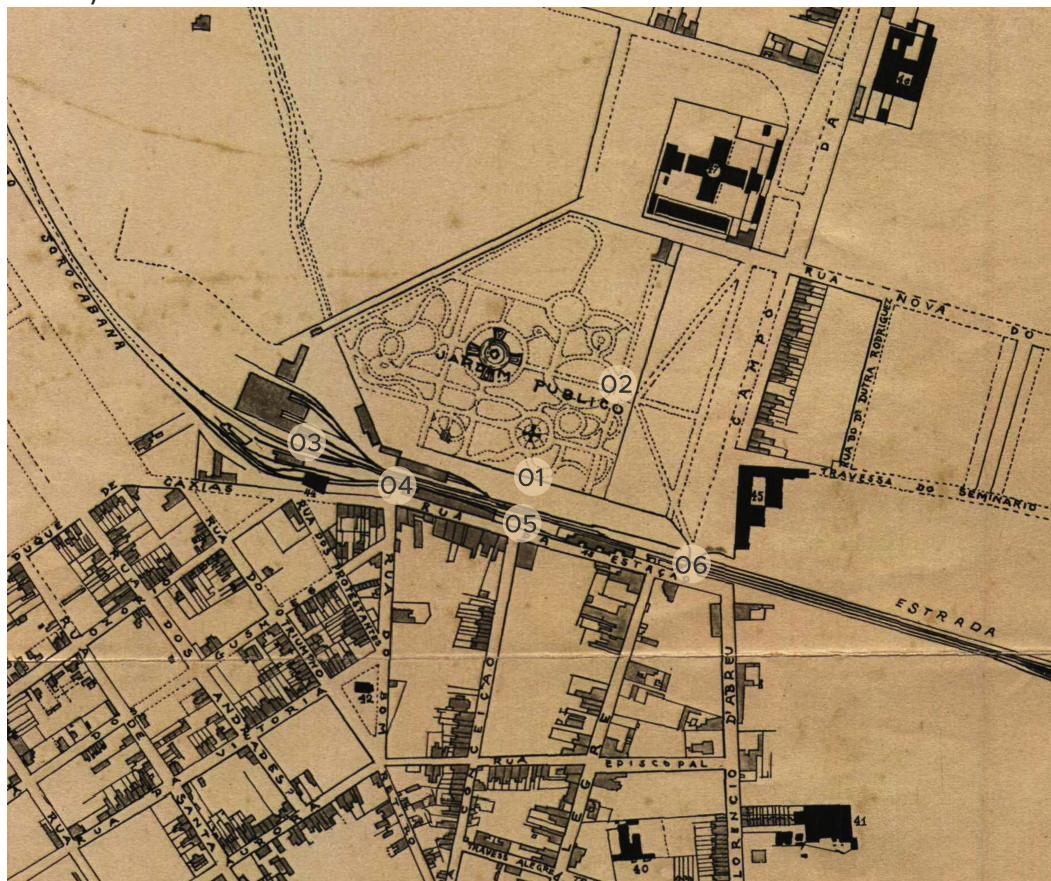


Figura 12 - Sinalização das adequações realizadas no Bom Retiro indicadas na Planta da Cidade de São Paulo de 1881.

Fonte: adaptado pelas autoras com base no Acervo Cartográfico/APESP

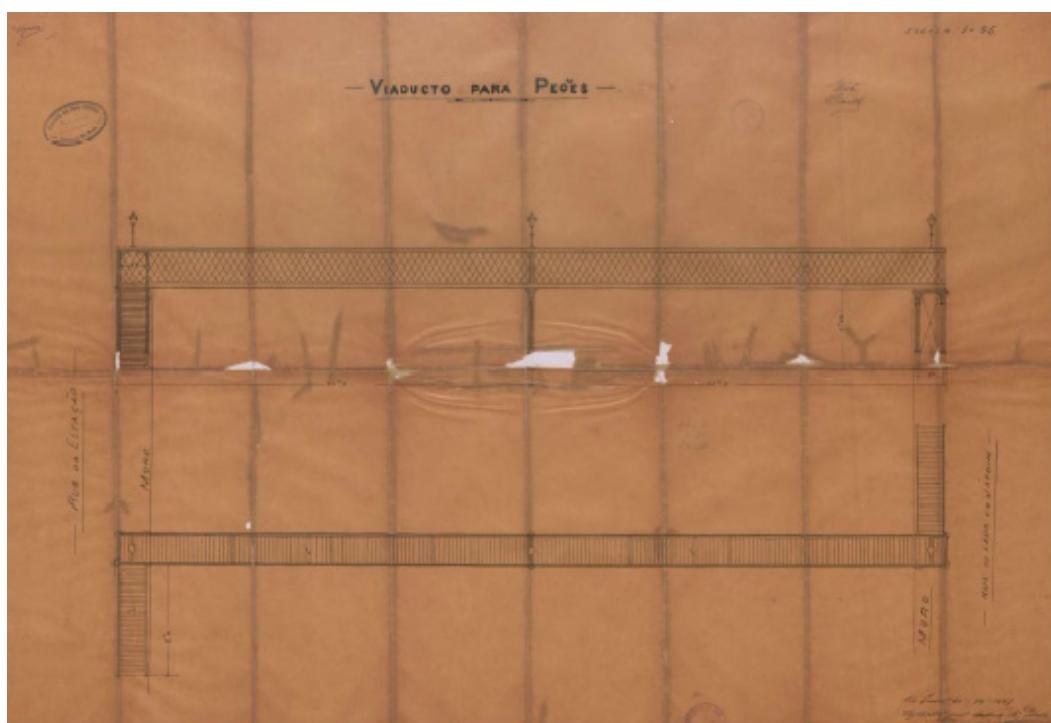


Figura 13 - Detalhe da planta e elevação do passadiço/ponte para pedestres sobre os trilhos da SPR.

Fonte: Acervo
Cartográfico/APESP

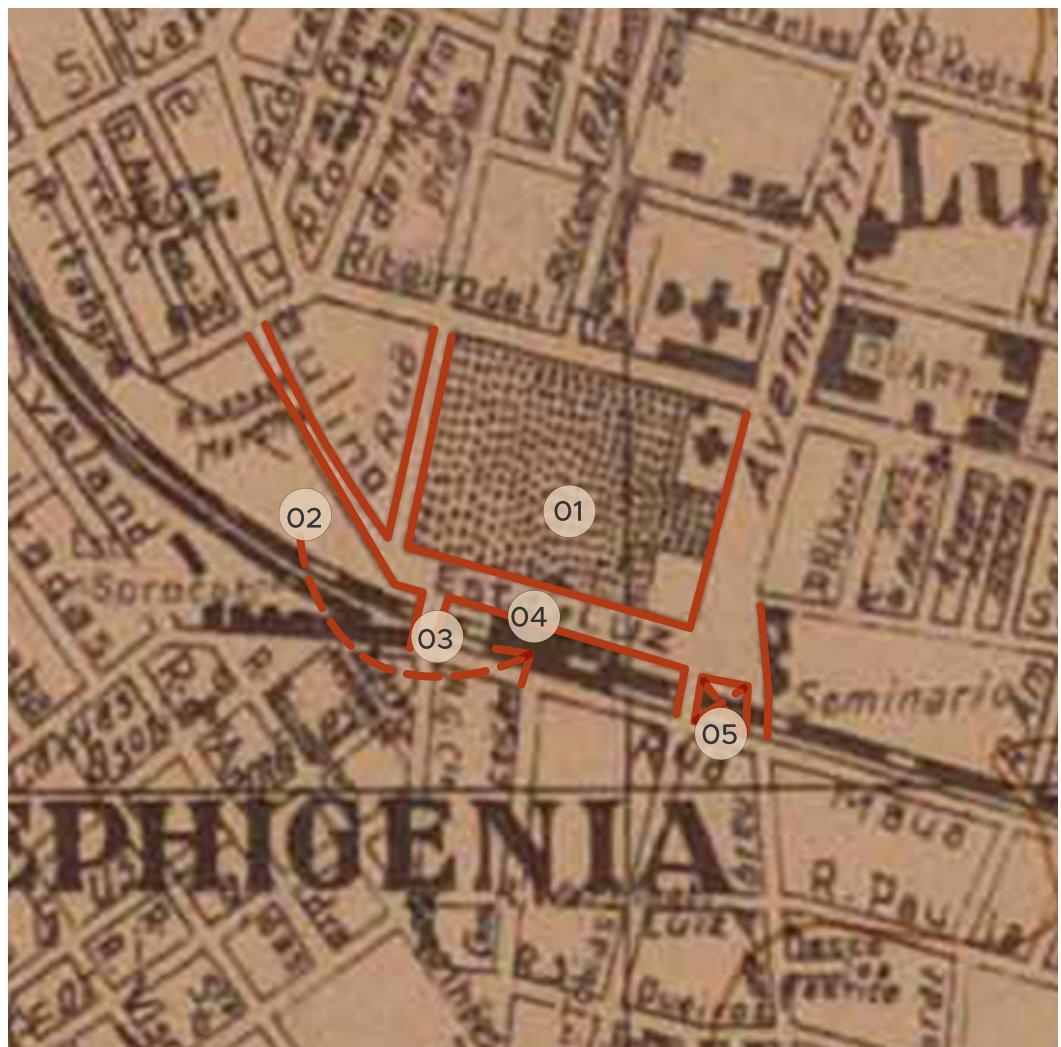


Figura 14 - Infográfico com as adequações no traçado urbano identificadas na documentação do APESP e inseridas na cartografia de 1924.

Fonte: Acervo
Cartográfico/APESP

Para a abertura da nova rua, foi necessário ocupar parte dos terrenos do Jardim Público. Essa rua teria entre 20 e 22 metros de largura, permitindo manobras e o trânsito seguro de carroças (São Paulo, 09 jan. 1889). No entanto, essa intervenção resultou na redução da área do jardim Público e na demolição de edifícios, incluindo a casa do jardineiro e o chalet que existiam no local. Para delimitar os limites do jardim, foi proposta a construção de um gradil com 4 metros de altura, além da implantação do portão de entrada centralizado na nova rua projetada (São Paulo, 20 fev. 1889).



Figura 15 - Infográfico com indicações das novas ligações entre o Bom Retiro e seu entorno, com a nova rua e as passagens de nível, inseridas na cartografia de 1924.

Fonte: Acervo Cartográfico/APESP

Além das adequações próximas a Rua Bom Retiro (atualmente denominada Praça da Luz), o bairro passou por fechamentos e aberturas de novas vias que se conectavam à Alameda das Figueiras. O fechamento da antiga passagem de nível central resultou na abertura de duas passagens de nível sobre os trilhos. Essas passagens ligam a Rua Alegre (atual Rua Brigadeiro Tobias) com a Alameda das Figueiras e a Rua Florêncio de Abreu à mesma alameda, conforme indicado nos infográficos acima (figuras 14 e 15) (São Paulo, 09 jan. 1889). Na figura 14 observam-se as seguintes alterações: 01 redução do terreno do Jardim Público e fechamento com gradil; 02 retirada do armazém de cargas; 03 construção do passadiço, que comunica com a Rua Bom Retiro; 04 abertura da nova rua que comunica o Bom Retiro e Campos da Luz; 05 fechamento da antiga passagem e abertura de passagens de nível entre as Ruas Alegre (Brigadeiro Tobias) com a Alameda das Figueiras e Rua Florêncio de Abreu. Na figura 15: 01 nova rua projetada que liga o Bom Retiro com a Luz; 02 passadiço; 03 passagem em nível.

Para melhorar a mobilidade dos trabalhadores do bairro em relação ao entorno, foi construído um passadiço sobre os trilhos, criando uma comunicação entre a Rua Bom Retiro (atual Praça da Luz) e a Rua da Estação (atual Rua Mauá), onde estava localizada a primeira estação de passageiros. Esse passadiço é descrito nos documentos como “um passadiço para pedestres” apoiado em colunas de ferro (São Paulo, 25 nov. 1889). Curiosamente, o local desse passadiço é ocupado pelo Viaduto General Couto de Magalhães, que permite a passagem tanto de pedestres quanto de automóveis, conectando a Rua José Paulino à Praça da Luz.

4 | À GUIA DE CONCLUSÃO

O Bairro do Bom Retiro, na capital paulista, foi escolhido para sede de vários edifícios da ferrovia SPR, no trecho de Santos à Jundiaí. Esse complexo da ferrovia e o bairro estavam contidos pelos trilhos, os rios e o Jardim Público, deixando o Bom Retiro como um enclave. A comunicação com a área central de São Paulo era feita através de uma única passagem pelos trilhos. Com o adensamento do bairro, especialmente na década de 1880, inicia-se uma mobilização dos moradores pela adequação dos arruamentos, com a abertura de uma nova rua com a demolição de parte do terreno do Jardim Público.

A documentação analisada pela pesquisa revelou a movimentação ocorrida e destacou a presença dos agentes sociais envolvidos, bem como os caminhos percorridos para a resolver o problema. Dentre os aspectos desse processo, destacam-se quatro principais pontos:

1. Ferrovias em São Paulo e a instalação dos trilhos: A instalação das ferrovias em São Paulo, no caso a SPR, não foi planejada considerando os desdobramentos futuros, especialmente nos núcleos urbanos já existentes; Edifícios para o funcionamento da empresa ferroviária foram construídos de costas para o muro do Jardim Público, sem criar uma conexão efetiva com o distrito do Bom Retiro.

2. Adensamento populacional e crescimento da ferrovia: Com o aumento da população e o crescimento da ferrovia, o poder público (municipalidade e província) discutiu, mas não resolveu imediatamente o problema. O impasse levou os próprios moradores a tomarem medidas drásticas, chegando a abrir a nova rua por conta própria, o que resultou em confrontos com a polícia e prisões.

3. Consequências diretas da adequação do traçado: redução da área do Jardim Público, um dos poucos espaços remanescentes do período colonial, conforme apontado por Segawa (1996). Além disso, outras reduções significativas na área do jardim foram observadas posteriormente, o que sugere a necessidade de investigar mais profundamente as outras adequações realizadas nas primeiras décadas do século XX envolvendo o Jardim da Luz.

4. O espaço adaptado de acordo com necessidades: observou-se que o espaço urbano foi moldado conforme as necessidades do período, com ajustes e adequações na malha urbana. A gestão urbana, exercida pelas autoridades municipais e estaduais, agiu de acordo com as demandas apresentadas pela população e pelas circunstâncias. ■

Recebido em: 27-03-2023

Aceito em: 19-02-2025

REFERÊNCIAS

- BRITO, Mônica Silveira. *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911.* 213 f. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. *Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica: São Paulo (1809-1950).* São Paulo: Edusp, 2016.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo.* São Paulo: Ed. Senac, 2002.
- CAMPOS, Cristina de. A reorganização do setor de obras públicas em São Paulo: uma análise através da trajetória profissional do engenheiro Paula Souza, 1869-1891. *Oculum Ensaios*, v. 12, n. 1, p. 157-171, 2015.
- CAMPOS, Cristina de. *Ferrovias e saneamento em São Paulo: a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893.* Campinas: Pontes Editores/FAPESP/EPUSP, 2010.
- CERASOLI, Josianne Francia. *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX.* 2004. 438 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2004.
- COSTA, Luiz Augusto Maia. *O ideário urbano paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903).* São Carlos: Rima/Fapesp, 2003.
- CYRINO, Fábio. *Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da The São Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd.* através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.
- FOX, Daniel Mackinson. Description of the Line and works of the São Paulo Railway in the Empire of Brazil. Minutes of the Proceedings of the Institution of Civil Engineers, p. 29-56, 1870.
- GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil.* Editora Brasiliense, 1973.
- JACOBI, Pedro Roberto; SULAIMAN, Samia Nascimento. Governança ambiental urbana em face das mudanças climáticas. *Revista USP*, n. 109, p. 133-142, 2016.
- KAKO, Iara Sakitani; CINTRA, Jorge Pimentel. A estruturação da cidade de São Paulo a partir dos caminhos e trilhos (1867-1930). *Boletim de Ciências Geodésicas*, v. 22, n. 4, p. 574-588, 2016.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo.* Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- MACHADO, Mariana Busson; TOURINHO, Andréa de Oliveira. Lugares de memória difícil em São Paulo: reconhecimento de valor nas políticas de preservação do patrimônio cultural. *arq. urb.*, n. 25, p. 1-21, 2019.
- MANGILI, Liziane Peres. *Transformações e permanências no bairro do Bom Retiro, SP (1930-1954).* 2009. 195 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2009.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e história no Brasil.* São Paulo: Annablume, 2004.
- MORAES, Luís Fernando Simões. O Campos Elíseos paulistano e suas transformações: percepções sobre usos do território (séculos XIX e XX) In: ATIQUE, Fernando; SOUSA, Diógenes (Org.) *A cidade interpretada: estudos históricos sobre arquitetura, urbanização e preservação.* São Paulo: UNIFESP, 2019. p. 87-94.

RIBEIRO, Maria Alice Rosa. *História sem fim...: inventário da saúde pública*. São Paulo-1880-1930. São Paulo: Ed. Unesp, 1993.

ROCHA, Yuri Tavares. *Dos antigos ao atual Jardim botânico de São Paulo*. 1999. 236 f. Dissertação (Mestrado em Ciências [área de concentração em Geografia Física]) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral. O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulista. *Espaço e Debates*, n. 37, 1994.

SEGAWA, Hugo. *Ao amor do público: jardins no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1996.

SIMONI, Lucia Noemia. *O arruamento de terras e o processo de formação do espaço urbano no município de São Paulo, 1840-1930*. 2003. 343 f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

SOMEKH, Nádia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. São Paulo: Nobel, 1997.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. *Cem anos luz: luz station*. São Paulo, SP: Dialetto Latin Americam Documentary, 2000.

SOUSA, Diogenes. *Nas redes do Pari: Os armazéns da São Paulo Railway no contexto urbanístico de São Paulo em fins do século XIX*. 2022. 233 f. Tese (Doutorado em História Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2022.

VIANA, Gabriela Petter. *Construindo o bairro e a cidade: formação do Bom Retiro em São Paulo (1810-1914)*. 2021. 76 f. Trabalho Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2021.

WOOD, Ellen. As origens agrárias do capitalismo. *Revista Crítica Marxista*, n. 10, p. 12-30, 2000.

Fontes primárias

A Província de São Paulo, São Paulo, 15 out. 1889. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18891015-1-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 15 jul. 2022.

A Província de São Paulo, São Paulo, 2 ago. 1889. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18890327-4194-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 15 jul. 2022.

A Província de São Paulo, São Paulo, 26 out. 1889. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18891026-4372-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 15 jul. 2022.

A Província de São Paulo, São Paulo, 27 mar. 1889. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18890327-4194-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 15 jul. 2022.

A Província de São Paulo, São Paulo, 3 nov. 1889. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18891026-4372-nac-0001-999-1-not>. Acesso em: 15 jul. 2022.

ABAIXO-ASSINADO de moradores do Bom Retiro. 24 out. 1888. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.

COMPANHIA CANTAREIRA E ESGOTOS (São Paulo). Planta da Cidade de São Paulo. 1881. 1 mapa.

GONÇALVES, Antonio Tertuliano. Croqui da nova rua projetada entre o Jardim Público e a São Paulo Railway. 27 nov. 1888. 1 desenho. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.

- GONÇALVES, Antonio Tertuliano. Planta. Jan. 1890. 1 mapa.
- GONÇALVES, Antonio Tertuliano; RATH, Carlos Daniel. Planta. Dez. 1889. 1 mapa.
- GONÇALVES, Antonio Tertuliano; RATH, Carlos Daniel. Ponte para pedestres. 20 dez. 1889. 1 projeto técnico.
- LIMA, Gastão Cesar Bierrembach de. Planta da Cidade de São Paulo. 1850. 1 mapa.
- MARTIN, Jules. Planta da Capital do Estado de São Paulo. 1890. 1 mapa.
- PLANTA da Cidade de São Paulo. 1924. 1 mapa.
- SÃO PAULO (Estado). Assembleia Legislativa. Autorização de edificação de diversas obras (Projeto n. 111). 1887b. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/alesp/documento-historico/?idDocumento=19662>. Acesso em: 15 jul. 2022.
- SÃO PAULO (Estado). Lei n. 95, de 11 de abril de 1887. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 1887a. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/139292>. Acesso em: 15 jun. 2022.
- SÃO PAULO (Estado). Resolução n. 111, de 29 de abril de 1887. Orça a receita e fixa a despesa das Câmaras Municipais da Província. 1887c. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/resolucao/1887/resolucao-111-29.04.1887.html>. Acesso em: 15 jul. 2022.
- SÃO PAULO (Província). Comissão de Engenheiros. Ofício. 25 nov. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Diretoria de Obras Públicas. Ofício. 7 jan. 1890. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Diretoria Geral de Obras Públicas. Ofício. 9 jan. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Gabinete da Presidência da Província. Ofício. 23 abr. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Ofício encaminhado para o Presidente da Província. 3 nov. 1888. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Presidência da Província. Ofício. 13 nov. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Presidente da Província. Ofício. 22 jan. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SÃO PAULO (Província). Secretaria do Governo da Província. Ofício. 15 nov. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SPR (SÃO PAULO RAILWAY COMPANY). Engenheiro Fiscal. Ofício. 20 fev. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SPR (SÃO PAULO RAILWAY COMPANY). Superintendência. Ofício. 18 fev. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.
- SPR (SÃO PAULO RAILWAY COMPANY). Superintendência. Ofício. 27 abr. 1889. Obras Públicas, Caixa n. 67or5204. Arquivo Público do Estado de São Paulo, São Paulo.