UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMMA DE PÓS- GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL

FIGURAÇÕES DO RITMO

Da Sala de Cinema ao Salão de Baile Paulista

Francisco A. Rocha

Tese apresentada como exigência parcial ao Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutor em História Social.
Orientadora: Profa. Dra. MARIA HELENA R. CAPELATO.

São Paulo
2006

Abstract

This research concerns the diffusion of a particular repertory and musical aesthetic related to dance and the balls in the context of São Paulo's modernization.

We focus particularly on the moment that a new centrality emerged in the cityscape, between, the 1930's and 1950's. In this context, the musicality has been blended with some representations of the Modern as well as has improved in the urban imaginary certain ideas related to progress and modernity.

We search for the meanings of this musical repertory in relationship to the "experience" of the cinema and the practice of the balls.

Resumo

A presente investigação analisa a difusão de determinado repertório e estética musical imbricados ao fenômeno da dança e prática dos bailes, no contexto de modernização de São Paulo.

Particularmente, abordamos o momento em que uma nova centralidade redesenhou sua fisionomia urbana – grosso modo entre meados de 1930 e 1950. Nesse cenário, tal musicalidade, não apenas se mesclou de maneira singular às representações do moderno, como também fomentou no imaginário da metrópole emergente certo ideal de progresso e modernidade.

A análise apreende o sentido desse repertório musical no entrecruzamento da "experiência do cinema" e da prática do baile.

Agradecimentos

Muitas pessoas, direta ou indiretamente, contribuíram na realização deste trabalho; a todos a minha gratidão.

Em primeiro lugar, agradeço à professora Maria Helena Rolim Capelato, pela orientação, pelo carinho com que me acolheu no departamento e por todo apoio recebido. Ao professor Elias Thomé Saliba, pelo bom humor e pelas indicações valiosas.

A Tamiko pela simpatia e boa vontade com que me auxiliou na pesquisa dos documentos no acervo da Biblioteca Mario de Andrade. Ali também pude contar com a colaboração do Sr. Adelício, a eles meus sinceros agradecimentos.

A todos aqueles que se dispuseram a conversar sobre os bailes e as orquestras, dançarinos e músicos, sem os quais dificilmente teríamos ensaiado os primeiros passos nessa trilha.

Agradeço, ainda, à minha família e a todos os amigos com os quais compartilhei alegrias e angustias nesse percurso.

A Cris todo o meu reconhecimento e carinho.

ÍNDICE

Introdução

Capítulo I

Do Triângulo ao Quadrilátero do Glamour 27

O Triângulo: O Primeiro Ato do Ensaio Sobre o Orgulho da Estirpe	29
O Novo Viaduto do Chá: A Caminho do Quadrilátero	38
O Plano de Avenidas; A Nova Fisionomia da Cidade	43
O Hotel Esplanada	53

Capítulo II

O Eclipse do Herói da Velocidade Clássica 63

Uma Chuva de Prata no IV Centenário	64
-------------------------------------	----

Capítulo III

Palácio do Cinema e Salão de Baile / A Onda Sonora 80

No Firmamento da Cidade uma Super-Constelação de Estrelas	81
Os Palácios do Culto ao Prazer	88
A Magia da Música na Tela e nos Alto-Falantes dos Cinemas	100
A Onda Sonora Sob a Cidade Moderna	116
O Jazz e o Desenho da Onda	125
O Glamour da América em Ritmo de Foxtrote	131
Cheek To Cheek a Dança Sensacional que São Paulo Vai Aprender	140
Dançando o Foxtrote	151
O Glamour do American Way of Life	160
Foxtrote No Mappin e Avant Premier no Art Palácio	173
A Broadway em São Paulo	183
Na Avenida Ipiranga Um Monumento ao Cinema	187

Considerações Finais 197

Fontes e Bibliografia 200

INTRODUÇÃO

A Onda Sonora

*Olhe, ouça!
Você passa por uma rua central onde há vitrolas
ou rádios, entra num chá vagaroso onde há
orquestras...
onde quer que seja, como quer que seja, quando
quer que seja, sempre aquela mesma onda
sonora há de rondar e rolar sobre você.*

Guilherme de Almeida, 1929.

A imagem sugestiva, indicada por Guilherme de Almeida, de uma “onda sonora” apropriando-se da cidade, tem como pano de fundo a estréia do “cinema falado” em São Paulo. A “onda sonora”, intuída pelo cronista, propagou-se no cenário estruturante da modernização dessa metrópole e da intensificação de sua expansão urbana. Ela, não só aderiu aos signos de representação do moderno, como alimentou, no imaginário daquela sociedade, as representações que subscreveram certo ideal de progresso e modernidade. Espécie de trilha sonora, adentrou o processo de gestação da metrópole.

A voga sonora, sugerida por Almeida, teve os seus primeiros contornos delineados ao longo dos anos de 1920, ganha maior impulso nas duas décadas subseqüentes e entra em declínio em meados dos anos de 1950. Sua narrativa corresponde à Era de Ouro do Cinema, ou seja, aquela protagonizada pelos grandes estúdios de Hollywood. Também, evoluiu concomitante ao momento em que a prática da dança e dos bailes ganhou a conotação de uma verdadeira instituição. Na realidade, ela produziu-se em meio ao fenômeno da dança, confundiu-se com a própria dança. Por isso, o público fruiu esse repertório com movimentos e passos que compunham os ritmos dançantes. Cabe considerar que as grandes orquestras existiram como protagonistas de um repertório e estética musical imbricados a prática da dança.

No entrecruzamento da experiência do cinema e da prática da dança, identifica-se o repertório e o sentido projetado pelas canções que compuseram a sonoridade de que nos fala Guilherme de Almeida. Elas existiram como uma espécie de ponte entre o mundo imagético construído pela narrativa fílmica e o

salão de baile. É preciso ainda dizer que, tanto a expansão da indústria fonográfica, quanto a presença do rádio como importante veículo de comunicação de massa, articularam-se ao fluxo impulsionador dessa “onda sonora”.

Em linhas gerais, tais aspectos orientam nossa investigação acerca de determinado repertório musical, imbricado a difusão da prática da dança e dos bailes. O contexto refere-se ao aprofundamento do processo de modernização e conformação da metrópole de São Paulo. Especificamente, buscamos apreender esse processo no momento em que uma nova centralidade redesenhou a sua fisionomia urbana, grosso modo, entre meados dos anos de 1930 a meados dos anos de 1950. Em princípio, esse deslocamento espacial orientou a construção de uma possível periodização. Ao longo da pesquisa, esse marco temporal revelou-se profícuo, sobretudo por indicar articulações do repertório musical e da difusão da dança com outras práticas sociais. Essas também conheceriam o seu apogeu, nas décadas em que o novo centro irradiou-se como o lugar protagonista do cosmopolitismo paulistano. Aliás, a afirmação desse espaço, como um ponto de convergência das representações da invenção da cidade moderna, onde o progresso adquiriu uma moldura espetacular, estava relacionada ao fato de que sua geografia nomeou-se como território dessas práticas.

A Conformação da Metrópole e a Modernidade de São Paulo

O historiador Nicolau Sevcenko¹ localiza nos anos 1920 a transmutação da cidade de São Paulo em metrópole. Nessa década, aprofundaram-se as marcas de um processo vertiginoso de crescimento, aceleração, fusão e especulação que configuraram a fisionomia da metrópole emergente. No cenário de intensa metropolização, celebra-se a dinâmica da vida moderna e de um pretenso ideal cosmopolita. Mas também explicitam-se as contradições decorrentes da forma paradoxal de como a modernidade se propõe em nossa realidade periférica aos centros hegemônicos do capitalismo. Aqui, a modernidade não é só o moderno e, menos ainda, o modernismo. Ela se constitui simultaneamente por temporalidades dispares. Espécie de bricolagem, estrutura-se na combinação de diferentes tempos históricos, incorporando diversas modalidades de ritmo, relações e práticas sociais. Nesse contexto, estão em jogo estratégias reveladoras de como os diversos segmentos sociais, inseridos no processo de modernização, se apropriaram da modernidade.² Bem como, os mecanismos de poder que aí se retraduziram e reproduziram o fenômeno da desigualdade social que tem um peso significativo no processo de nossa formação histórica. Nessa perspectiva, o pano de fundo da modernização explicita sua singularidade e complexidade em um quadro onde a modernidade se apresenta de um modo anômalo e inacabado.

No período por nós abordado, a identidade da metrópole de São Paulo, tem como marca o seu crescimento vertiginoso. Sua evolução demográfica testemunha o ritmo acelerado com que a cidade ganhou os traços de uma grande metrópole. Entre 1890 e início de 1930, o crescimento populacional saltou de aproximadamente 65.000 mil habitantes para um milhão de habitantes. Em 1940, sua população atinge um milhão e meio de habitantes. Chega a casa dos dois milhões e setecentos mil habitantes, em meados dos

¹ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Extático na Metrópole*. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo, Cia. das Letras, 1992.

² Sobre os impasses da modernidade nas sociedades latino-americanas, ver: CANCLINI, Néstor Garcia. *Culturas Híbridas: Estratégias para Entrar e Sair da Modernidade*. São Paulo, EDUSP, 1998. e MARTINS, José de Souza. *A Sociabilidade do Homem Simples*. São Paulo, Hucitec, 2000.

anos 1950,. Alavancada num primeiro momento pelo fluxo de riqueza gerada pela economia cafeeira, no último quartel do século XIX, a cidade tornou-se um núcleo dinâmico, ampliando o seu poder político como sede da administração – provincial e depois estadual, além de suas funções comerciais e financeiras. Fomentou-se, assim, a demanda crescente do fornecimento de mercadorias e serviços, bem como investimentos comerciais, industriais, financeiros e, evidentemente, aqueles ligados à especulação imobiliária, motivada pelo explosivo crescimento urbano. Progressivamente, na década de 1930, tem sua expansão ligada direta ou indiretamente à produção industrial. Expandem-se as atividades comerciais, financeiras, os mais diversos serviços e em larga escala os negócios imobiliários, impulsionados sobretudo pela frenética verticalização.³ Paulatinamente, a cidade torna-se representativa do mais importante centro sócio-econômico brasileiro. Nos anos de 1940, havia se consolidado como maior centro industrial latino-americano . No início de 1950, por exemplo, São Paulo gerava sozinha 50% de toda a produção industrial da nação.

A partir de meados dos anos 1930, está em marcha a conformação de uma sociedade de massa no país. A capital paulista afirma-se como um dos centros mais dinâmicos das transformações que, articuladas à crescente urbanização, industrialização e à expansão dos meios de comunicação de massa – a exemplo do rádio, da indústria fonográfica, do cinema e de outros meios – , reestruturariam a sociedade brasileira. Nesse contexto, apresenta-se como paradigma do desenvolvimento nacional. Vale lembrar que durante a Primeira República concepções ruralistas tem uma presença marcante na enunciação do projeto nacional. Com a derrocada do modelo agrário-exportador nos anos de 1930, a ênfase desloca-se para a valorização da sociedade urbana, plena de dinamismo, em detrimento de um Brasil agrário “atrasado” material e culturalmente. A partir do Estado Novo, é fortalecida uma concepção do país identificada com a urbanização. Na década de 1950, a

³ O economista Flávio Saes analisa a evolução econômica da metrópole paulista na primeira metade do século XX, relativizando o significado das duas imagens consagradas pela historiografia da “cidade do café” e da “metrópole industrial”. Na realidade, demonstra o autor, se estas duas atividades econômicas catalisam a consolidação da expansão metropolitana paulista, elas constituíam pontos de uma ampla gama de atividades econômicas que se articularam em um universo muito maior complexidade. Ver: SAES, Flávio. *São Paulo Republicana: vida econômica*. In: PORTA, Paula (org). *HISTÓRIA DA CIDADE DE SÃO PAULO – A CIDADE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX*. São Paulo, Paz e Terra, 2004.

representação do urbano corresponde à hegemonia de um discurso que articula modernização, nacionalismo e urbanização no âmbito do pensamento do Estado brasileiro. A construção de Brasília, no final dessa década, representa a síntese dessa visão.

A Onda Dançante na Estética do Jazz

Já na década de 1920, em meio ao processo de metropolização em curso na cidade, São Paulo é tomada por um fenômeno novo. Articulado a sua principiante indústria do lazer, intensificam-se amplamente a difusão da música e a proliferação dos bailes, além de ambientes de dança. Assim, vicejam em seu território os “music-halls”, os “salões de dança”, as “sociedades dançantes” e, nas lojas mais sofisticadas, o tradicional “chá das cinco” é transformado em “chá dançante”. Quanto ao ritmo, a presença proeminente do jazz comparecia animando o clima efusivo deste alvorecer do cosmopolitismo paulista. Ao mesmo tempo, a moda organizou um mercado favorável para o surgimento de inúmeras *jazz-bands*. A prática da dança embalada pelo som desses grupos musicais celebrava, assim, a modernidade na metrópole emergente.

Na realidade, São Paulo, ao ser conquistada pela voga dançante, era engolfada por uma onda que emergiu nos anos de 1910 e acentuou-se no pós-guerra nos grandes centros dos EUA e da Europa. O fato que reorganizou o campo do entretenimento musical, projetou o sucesso da canção para além de sua capacidade de despertar no público o desejo de cantá-la; tocá-la no piano ou, simplesmente, ouvi-la num concerto. Muito mais do que servir à audição contemplativa, a música deveria prestar-se à dança, convidar ao movimento. É nesse cenário, que o jazz, identificado como a música popular dos Estados Unidos, conhece uma expansão avassaladora e passa a influenciar toda a música ocidental. Segundo Eric J. Hobsbawm⁴, uma infusão de jazz altamente diluída obteve nos anos 1920 um grande impacto entre o público branco, tornando-se a linguagem dominante da música de dança ocidental urbana e das canções populares. Nas décadas seguintes, o *swing*, das *big bands* norte-

⁴ HOBBSAWN, Eric J. . *A História Social do Jazz*. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1990. Ver também: BERENDT, Joachim E. . *O Jazz do Rag ao Rock*. São Paulo, Perspectiva, 1975.

americanas, recompondo traços da linhagem jazzista, entraria definitivamente para a estética da música comercializada em larga escala pela indústria do entretenimento.

O jazz sublinhou, assim, matizes do ritmo, da síncope, dos elementos melódicos e harmônicos e dos timbres que delinearam o repertório dessa cultura musical. A fórmula mais duradoura gerada pela infiltração do jazz no repertório da música dançante foi o foxtrote. Até o advento do rock-and-roll, em meados dos anos de 1950, o foxtrote deu o tom da popularidade da música norte-americana em todo o mundo. Assim, o *jazz híbrido* com seus desenhos estilizados à foxtrote encarnou os signos da modernidade simbolizada pelo êxito econômico e militar alcançado pelos EUA após a Primeira Grande Guerra. Nesses termos, configurou-se a trilha sonora do contexto histórico no qual a nação norte americana emergia como modelo de civilização do mundo moderno. O canto da sereia do mito americano, em meio à onda dançante, foi embalado por essa estética musical.

As grandes orquestras, espécie de evolução das *jazz bands*, se formaram em meados dos anos de 1930, conhecem seu apogeu nos anos da Segunda Grande Guerra e entram em declínio logo depois. Durante esse período, influenciaram em larga medida a musicalidade e o repertório propagado amplamente em todo o mundo ocidental. Mesmo a difusão de ritmos latinos, a exemplo do bolero, do mambo, do samba entre outros, que teve presença marcante na construção desse repertório, foi timbrada pela influência dos arranjos instrumentais que identificaram as *big bands*. Tal estampa musical deu o tom da padronização da música popular intensamente comercializada na época. Em São Paulo, a expansão de indústria do entretenimento favoreceu um mercado promissor para as grandes orquestras. Diversos grupos por aqui se formaram, atuando na animação dos bailes, nas boates, bem como nas emissoras de rádio. Se nos EUA, o mercado das *big bands* decaiu, logo após a guerra. Entre nós, elas ainda manteriam sucesso ao longo dos anos de 1950, perdendo espaço nos anos de 1960. O advento de uma música mais intimista, a bossa nova, e do *rock and roll* com suas guitarras elétricas, prenunciou o desaparecimento desses grupos musicais. Vale lembrar que a “instituição baile”, manteve-se por mais algumas décadas. Naqueles de caráter “solene”, formatura, *réveillon*, entre outros, a presença das grandes

orquestras cumpria as formalidades da etiqueta. Na atualidade, os chamados “bailes da terceira idade” ainda agregam grupos de músicos remanescentes das grandes orquestras.

O Progresso como Espetáculo - Quadrilátero do Glamour

Mas se o jazz em sua roupagem foxtrote escreveu o espírito da modernidade na partitura de determinado repertório musical, os filmes de Hollywood o traduziram nas telas dos cinemas. O advento do filme sonoro no final da década de 1920, ao mesmo tempo em que corroborou para consolidar o cinema como o entretenimento mais popular da primeira metade do século XX, sintetizou em som e imagem o glamour com que se representava o progresso do mundo moderno inspirado na americanização do pós-guerra.

Em 1929, o “filme falado” chega à São Paulo e passa a configurar uma nova fase da indústria do entretenimento na cidade. Concomitante ao advento do filme sonoro, inicia-se a construção de esplendorosas salas de exibição, os chamados “palácios do cinema” na capital paulista. Tais empreendimentos irão, juntamente com os hotéis, restaurantes, comércio de luxo e outros serviços, promover ao longo da década de 1930, a configuração de uma nova centralidade na metrópole, suplantando a região demarcada pelas ruas do Triângulo (Rua São Bento, Rua XV de Novembro e Rua Direita).

O Triângulo foi palco privilegiado das práticas sociais que gravitaram em torno do ideal cosmopolita, fomentado pelo processo de metropolização da cidade nas primeiras décadas do século XX. No entanto, a partir da inauguração do Novo Viaduto do Chá, em 1938, este cenário deslocou-se em direção à Rua Barão de Itapetininga e suas transversais. A ampliação do centro assinalou na fisionomia da metrópole, o lugar no qual a modernização – representada pelo esplendor das salas de cinema, pelo requinte das lojas; pelo luxo dos grandes hotéis e restaurantes; pelo acelerado processo de verticalização e pelo intenso fluxo dos veículos e de pedestres – ganhava uma dimensão espetacular. Expressão de um poder simbólico, esse território delineia-se como ponto de convergência das representações que, naquele momento, glamorizaram a invenção da São Paulo moderna.

Essa reordenação da geografia da cidade, funda o que para nós será identificado como “Quadrilátero do Glamour”. O seu mapa, ao mesmo tempo em que agrega novas representações do moderno e do progresso, configura-se como cenário, onde os signos da distinção social contemplavam novos matizes em meio ao acelerado processo de urbanização e desenvolvimento da sociedade de massa em curso na São Paulo do final dos anos de 1930. No entrecruzamento do prestígio do comércio de luxo, com suas vitrines iluminadas pelo fascínio da última moda de Paris, Londres e Nova Iorque; dos suntuosos “palácios do cinema”; dos luxuosos hotéis e restaurantes com suas pistas de dança, a exemplo do Hotel Esplanada e do Hotel Excelsior; do *footing* praticado em suas ruas; do automóvel último tipo que circulava pelas suas avenidas; da remodelação urbana da área, empreendida pelo poder público, e da intensa verticalização da paisagem, ordenada por vultuosos empreendimentos imobiliários, compreende-se a aura do glamour que a força daquela centralidade passou a representar no imaginário da cidade. A vertiginosa expansão urbana, não só constituiu-se como o traço marcante da conformação da metrópole paulista, como corroborou para afirmá-la como ícone do desenvolvimento da nação. No momento em que representações do urbano, como dissemos, pautam o projeto de construção da modernidade brasileira, o processo de metropolização de São Paulo, enunciado pelo discurso dominante, assume conotações laudatórias. Buscando amplificar sua hegemonia, setores da burguesia paulista irão forjar a identidade da cidade como paradigma do desenvolvimento nacional.

*

*

*

Fig. 05: Revista Sombra, nº 106, ano 10, outubro de 1950 p 23

*Baile das Debutantes Paulistas, realizado no Hotel Esplanada no ano de 1950. Segundo a cobertura da Revista Sombra: "Pelo salão de festas do Hotel Esplanada desfilaram trinta e seis jovens das mais representativas famílias paulistas, iniciando-se na sociedade num ambiente da mais alta 'finese'. As lindas debutantes defrontaram-se com uma legião de fotógrafos, dezenas de presentes, um mundo de flores e prêmios de viagens, deslumbras em sua apresentação oficial ao 'grand-mond' paulista."*⁵

⁵ Revista Sombra, nº 106, ano 10, outubro de 1950 p 23. Essa revista circulou nos anos de 1940 e 1950. Especializada na crônica social, teve como editor Walter Quadros. Era editada no Rio de Janeiro e possuía uma sucursal na cidade de São Paulo. Entre seus colaboradores, destacam-se: Sérgio Porto, Vinícius de Moraes entre outros.

A Pesquisa em Quatro Tempos

Para caminharmos no intrincado mapa da narrativa que envolve a investigação de determinado repertório musical e a prática dos bailes animados pelas grandes orquestras, no contexto de consolidação da metrópole de São Paulo como o mais importante centro sócio-econômico do país – momento estruturante da sociedade de massa no Brasil, organizamos quatro planos, que se articulam ao longo da pesquisa:

- I. *Do Triângulo ao Quadrilátero do Glamour*
- II. *O Eclipse do Herói da Velocidade Clássica*
- III. *Palácio do Cinema e Salão de Baile – A Onda Sonora*
- IV. *Ao Som das Big Bands – A Celebração do Par Romântico*

DO TRIÂNGULO AO QUADRILÁTERO DO GLAMOUR

O primeiro capítulo desenvolve a análise da configuração de uma nova centralidade da metrópole paulista, aspecto este contextualizado à crescente aceleração da urbanização, bem como à expansão das atividades econômicas ligadas direta ou indiretamente ao crescimento de sua industrialização. Nesse particular contexto histórico, desenha-se o novo lugar de irradiação das representações da modernidade. O relocação dos signos do moderno na fisionomia da metrópole emergente é analisado como moldura de um discurso que afirma a invenção da cidade moderna, celebrando o progresso como espetáculo. Trata-se de uma estratégia do exercício do *poder simbólico*, das classes mais abastadas - aqui tomamos esse conceito na acepção que lhe confere Pierre Bourdieu⁶. Lembramos que para Bourdieu a luta de classes perpassa o estilo de vida e está implicada a escolha estética dos indivíduos. A nova territorialidade, identificada por nós como “Quadrilátero do Glamour”, ao

⁶ BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Lisboa, Diefel, 1989.

mesmo tempo em que é nomeada como ponto de convergência da modernização em curso na cidade, será apropriada pelos segmentos enriquecidos como cenário da teatralização dos signos da distinção social.

Cabe assinalar que a identidade do Quadrilátero articulava-se a uma série de dispositivos, voltados para o comércio de luxo e serviço da burguesia paulistana. Mas, também como já mencionamos, destacou-se como endereço das mais sofisticadas salas de cinema, edificadas na capital, quando este entretenimento figurava entre os mais populares, ao lado dos bailes e do futebol. Além disso, o lugar agregava sofisticados salões de dança entre eles os mais importantes o salão do Hotel Esplanada, do Hotel Excelsior e da Boate Oásis. Entrecruzam-se nesse território as diversas práticas que passaram a expressar o estilo de vida pautado pelo ideal cosmopolita em voga. Espaço do consumo e centro da vida cultural da cidade, o Quadrilátero irradia as representações da sociedade de massa que se estruturava no curso do processo de modernização da cidade. Nesse contexto, explicita-se a singularidade de como esse processo iria retraduzir os mecanismos de manutenção de uma sociedade marcada por profundas desigualdades sociais. Aí, revelava-se a “moderna tradição brasileira”, para evocarmos a análise crítica proposta por Renato Ortiz. Para Ortiz, a cultura massiva em nossa sociedade ordenou-se sob o signo da distinção social. Para, ele determinados setores da indústria da cultura popular de massa, nas sociedades periféricas do capitalismo, são vistos como sinal de *status*, o que freqüentemente se associa à própria noção de distinção.⁷

⁷ ORTIZ, Renato. *A Moderna Tradição Brasileira. Cultura Brasileira e Indústria Cultural*. 5ª. ed.. São Paulo, Brasiliense, 2001.

O Jardim de Inverno do Restaurante Fasano. O restaurante, localizado na Av. Brigadeiro Tobias, era apresentado como centro de reunião da elegante sociedade paulistana, graças ao luxo e a distinção de seus jantares dançantes. Na foto, em primeiro plano aparece sua sofisticada pista de dança - "pista de cristal, iluminada, única na América do Sul."

Fig. 03: Revista Sombra Nov Dez 1952 no 124 Ano XII p 74

O ECLIPSE DO HERÓI DA VELOCIDADE CLÁSSICA

Nesse capítulo, elegemos alguns balizamentos temporais, como embasamento de uma reflexão que pretende investigar a experiência de modernidade articulada a música produzida pelas grandes orquestras. Grosso modo, propomos dois momentos: meados dos anos de 1950 e início dos anos de 1930.

Em 1954, sublinhamos a demonstração de uma esquadra de aviões a jato dos EUA nos céus de São Paulo. A missão diplomática, possibilitou ao público paulistano presenciar um inusitado espetáculo de acrobacia aérea encenada pelos pilotos norte-americanos. As manobras envolveram vôos supersônicos, desenvolvendo uma velocidade além da barreira do som. Um

ano depois estreava nos cinemas da cidade o filme “Sementes da Violência” (*Blackboard Jungle* -1955), cuja trilha sonora era composta pelo rock and roll de *Bill Haley & His Comets*. Esses marcos são tomados como indícios do declínio da “era das grandes orquestras”. Uma nova experiência de modernidade estava em curso nesse momento.

No início do cinema sonoro, recortamos como prenúncio do glamour das grandes orquestras a estréia do filme, “Voando Para o Rio” (*Flying Down to Rio* – 1933). O filme é protagonizado por uma das figuras mais emblemáticas da modernidade – o avião aventureiro, da era da aviação-hélice, trata-se, segundo Roland Barthes, do herói da velocidade clássica.

A aceleração possibilitada pelo avanço tecnológico atingia, no final dos anos de 1940, a conquista da ultrapassagem da barreira do som, dando início aos vôos supersônicos. Nos anos de 1950, os aviões a propulsão a jato, paulatinamente, são introduzidos, tanto na área militar, quanto na aviação comercial. Nessas circunstâncias, Barthes nos fala de um paradoxo: “uma velocidade excessiva transforma-se em repouso; o piloto-herói singulariza-se por toda uma mitologia da velocidade sensível, do espaço devorado, do movimento embriagante: o *jet-man*, por seu lado, definir-se-á através de uma cinestesia da “imobilidade” ... , como se a extravagância da sua vocação consistisse precisamente em ultrapassar o movimento, em andar mais depressa do que a velocidade.”⁸ Ainda no campo tecnológico, a complexidade dos vôos a jato tornaram-se possíveis pela reformulação dos equipamentos de controle da aeronave com base em circuitos eletrônicos. Tais mecanismos transformavam os pilotos em meros coadjuvantes do plano de vôo, que começam a ser controlados mecanicamente. É normal, conclui Barthes, que chegado a esse ponto, o mito do avião perca todo o humanismo. O herói da velocidade clássica podia permanecer homem simples, na medida em que o movimento era para ele uma façanha episódica, para a qual só era preciso coragem.

Quando o compositor e arranjador Duke Ellington, uma das maiores influências da estética musical das *big bands*, definiu o *swing* como a sensação experimentada na decolagem do avião, ele referia-se a uma experiência de

⁸ BARTHES, Roland. *Mitologias*. 5ª. ed. . São Paulo, Difel, 1982. p.62

modernidade onde a aceleração ainda permitia o culto desse herói da velocidade clássica, de que nos fala Barthes.

PALÁCIOS DE CINEMA E SALÃO DE BAILE – A ONDA SONORA

Como já mencionamos, determinado repertório e estética musical compuseram a voga sonora e dançante que irrompeu no panorama de modernização da cidade de São Paulo após a Primeira Grande Guerra. No final dos anos de 1920 e início dos anos de 1930, concomitante a nova experiência do filme sonoro, são construídas as grandes salas de cinema na capital. Redesenha-se, assim, uma nova fase da indústria do entretenimento na metrópole. Neste capítulo, buscamos investigar as correlações entre a prática social dos bailes, o repertório e estética musical das grandes orquestras e a prática do cinema.

Sublinhamos aqui os bailes, na perspectiva das orquestras, e, evidentemente, do repertório que compunha a trilha sonora dessa prática social. Pois, a música e as orquestras não só instauram o tempo da dança, como também regem o gestual que nesse cenário narra o código da etiqueta e, conseqüentemente, da elegância. O ‘bom tom’ e o gosto dialogam com as orquestras (o repertório e os arranjos) e o que está em jogo é a afirmação de um estilo de vida, a sua legitimidade e inteligibilidade em todos os elementos que concorrem *para o monopólio de fazer ver e fazer crer*. A dança sem a música não poderia escrever a narrativa que, em nosso caso, celebra o par romântico, ou seja, silenciada a trilha sonora, os gestos dos casais escreveriam um texto sem gramática, portanto, sem sentido.

A acelerada metropolização em curso na cidade favorece o mercado para a atuação musical das grandes orquestras. Havia na época algumas alternativas para os músicos: as orquestras das emissoras de Rádio e de Televisão (a partir de sua inauguração em 1950), os “Taxi Dancing”, as Boates, mas sobretudo, o campo de trabalho estava nas orquestras que animavam os bailes dos clubes e salões existentes na capital.

Inúmeras orquestras, vinculadas às emissoras de rádio e televisão bem como à prática dos bailes, repercutiram a onda sonora e dançante que se apropriou da cidade no período por nós abordado. Podemos citar, entre outras, as orquestras de George Henry, Osmar Milani, Simonetti, Tabajara, Sylvio Mazuca, Severino Araújo, Românticos de Cuba, Ruy Rey e Bené Nunes – este último era tido como o músico favorito do presidente Juscelino Kubitschek .

Fig. 06: Nov Dez 1952 no 124 Ano XII p 51 – Na foto, o maestro *Georges Henry* regendo a sua orquestra, no baile das *Debutantes*, realizado no ano de 1952, nos salões do *Hotel Esplanada*. A orquestra de *George Henry* teve uma presença marcante nos bailes do *Esplanada*. Além disso, durante alguns anos, trabalhou na boate do hotel. Tais apresentações eram transmitidas pela rádio *Tupi* e, segundo seu depoimento, ouvidas em diversas regiões do Brasil.

A composição das orquestras e o seu repertório têm nesse momento, como já mencionado, significativa influência das *big bands* americanas que, juntamente com as produções cinematográficas de Hollywood, promoveram a padronização de certo gosto musical.

É a partir dos anos 30 que as corporações de Hollywood, praticamente, passaram a monopolizar a produção, a distribuição e exibição de filmes em todo o mundo. Ingressamos na era do cinema, e a sétima arte queria dizer, cinema americano. Com o advento do filme sonoro os estúdios hollywoodianos consolidam sua hegemonia no mercado cinematográfico. Imagem e som fazem a magia das salas de exibição que, com uma arquitetura cada vez mais suntuosa, promovem o entretenimento das massas, mobilizando, assim, um dos investimentos mais lucrativos do período. É nesse momento que entraram em cena os musicais. Eles, como sabemos, foram o carro-chefe da cinematografia americana dos anos 30 até meados dos anos 50. Além do padrão de beleza hipnótica dos astros e estrelas e do glamour difundido por estes filmes, havia uma trilha sonora. Nesse sentido, é certo que os musicais funcionaram como uma espécie de vitrina da música americana que como dissemos passa a ter uma significativa influência sob todo o mundo ocidental. O gosto musical passou a ser influenciado pelas big bands americanas, a exemplo das orquestras de Glenn Miller, Tommy Dorsey, Artie Shaw, Harry James, Benny Goodman entre muitos outros.

*Capa do Lp da Coleção
Série Dançante da Columbia*

Na contra-capa o apresentador
recomenda:

*“Esta série reúne as mais
conceituadas
orquestras americanas, famosas
pelos
seus brilhantes arranjos para dança
e as mais destacadas canções,
música que tem proporcionado
muita
alegria aos pares dançantes, noite
após
noite, nos salões de baile.”*

Fig. 07: Série Dançante da Columbia Dance Party – Harry James

Fig. 08: Revista Sombra, nº 59, ano 6, outubro de 1946 p.73 - *Esse baile celebrou a vitória dos aliados. A festa animada pelo boogie-woogie contou com a participação de militares americanos em visita ao Rio de Janeiro*

AO SOM DAS BIG BANDS – A CELEBRAÇÃO DO PAR ROMÂNTICO

Esse capítulo focaliza o baile como palco de celebração do par romântico. Dessa forma, ele ganha uma dimensão significativa para refletirmos sobre determinadas representações articuladas ao código da união conjugal. Trata-se, assim, de um campo onde se evidenciam os valores relativos aos papéis feminino e masculino, às questões da sexualidade, à juventude e à família entre outros. Mas, não menos importante, a prática do baile, pensada nessa perspectiva, explicitaria certos traços do *sentido do amor* que compunha o imaginário da época.

Em sua dimensão pública, o baile concorreria para a instauração e manutenção das relações, isto é, um espaço de sociabilidade. Mas trata-se de um espaço singular, uma vez que a música e a dança convergem para identificá-lo como um cenário privilegiado da publicidade dos pares amorosos. Se imaginarmos que esses pares idealizam como destino a união conjugal e considerarmos que isso ganha legitimidade no domínio público, então, o baile, ao celebrar o par romântico, instaura-se como um palco, onde o que está em jogo são as representações que, em última análise, dizem respeito a determinado código que rege o casamento nessa sociedade.

Fig. 09: Revista Sombra, nº 84, ano 8, novembro de 1948. *Bailie das Debutantes em São Paulo – 1948.*

Philippe Ariès, ao analisar a história da sexualidade ocidental, mostra como, a partir do século XIII, o casamento define-se por uma natureza pública e institucional. Para Ariès, tal aspecto se manteria até a atualidade, a despeito das mudanças que ocorreram ao longo desse período.

“Nem as transformações no interior do casal e da família, hoje bem conhecidas, ou a aproximação entre o amor-paixão e o amor conjugal, ou a substituição do casamento negociado pelo casamento por inclinação, nem tampouco as ressalvas trazidas pela lei à indissolubilidade, nem a possibilidade – que se abre com preocupações – aos divorciados para se casarem novamente, nada disso liberou o casamento de suas pressões legais, nem o devolveu ao domínio privado. Continuou sendo sempre um ato público.”⁹

Ainda ilustrando essa reflexão, o fragmento a seguir retirado do guia de *Boas Maneiras* de Carmem d’Avila, em sua décima edição, publicado no ano de 1956, esclarece aspectos significativos sobre determinada compreensão do caráter público do vínculo conjugal na época. Não se trata, de acordo com a autora, de prescrever uma união destituída do sentimento de amor ou um contrato apenas de natureza patrimonial. Dos cônjuges, espera-se o cumprimento resignado de seus deveres. Isto significa colocar a felicidade dos amantes em um segundo plano, frente à felicidade do lar.

“... o casamento não é um simples contrato, Não é apenas uma união filha do sentimento; de tudo isso tem alguma coisa, mas é muito mais sério e mais sagrado. As leis que regem os direitos do indivíduo para o acerto de sua vida em sociedade não lhe ensinam os deveres e renúncias pessoais, indispensáveis à harmonia da sua vida em família. Harmonia que não dispensa as boas maneiras no convívio dos cônjuges e funda-se num segredo muito simples. Não se trata de sermos felizes à custa dos que são nossos, trata-se de fazermos felizes os nossos à nossa própria custa. Em princípio, é o padre

⁹ ARIÈS, Philippe. “O casamento indissolúvel” . In: ARIÈS, Philippe e BÉJIN, André (orgs.), *Sexualidades Ocidentais*. São Paulo, Brasiliense, 1985. p.181

*Vieira quem o diz, juntem-se as fortunas, juntem-se as famílias, juntem-se os corações. Conjugados esses elementos, aí temos um casamento auspicioso.*¹⁰

Assim, focalizar a prática social dos bailes como um lugar específico da publicidade dos casais, pressupõe considerar determinados aspectos relacionados ao ideal da felicidade conjugal, em certo sentido romântico, ligado ao imaginário dos “anos dourados”. Há de se considerar, também, que tal perspectiva sugere alguns caminhos para pensarmos o repertório das orquestras. Ou seja, a partir desse ponto é possível refletir sobre a natureza romântica da trilha sonora que, no salão de baile, era coreografada pelos casais.

¹⁰ D’ÁVILA, Carmen. *Boas Maneiras*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira S/A, 1956, 10^a edição. pp. 306-307.

Fonte Documental

A presente investigação construiu-se sobre fontes variadas. É certo, porém, que a heterogeneidade desse material coloca uma série de problemas metodológicos. No entanto, a escassez dos registros escritos e iconográficos do fenômeno da dança e sua intrínseca relação com construção de determinado repertório musical, nesse momento significativo da modernização de nossa sociedade, no qual a prática dos bailes ganha a dimensão de uma verdadeira instituição, nos conduziu a operar com uma pluralidade de fontes documentais. Nesse sentido, o corpus documental dessa pesquisa envolveu: entrevistas com músicos, artistas, maestros e público freqüentadores dos bailes, visto que parte dessa geração ainda está viva, e muitos ainda praticam a dança nos chamados “Bailes da Terceira Idade”; registros escritos os mais diversos; registros sonoros de programas de rádio e gravações das orquestras; registros iconográficos de acervos públicos e privados; filmes documentários e filmes da época. Assim, optamos por desenvolver a temática sob a forma de um ensaio. Intuímos, dessa forma, apreender a riqueza que em sua complexidade e multiplicidade o tema sugere.

- *Depoimento oral coletado através de entrevistas com músicos, artistas, maestros e o público dos bailes.*

Estas fontes orais apresentam-se como ponto inicial da investigação. Através delas pudemos coletar registros, ainda muito escassos e dispersos, sobre as orquestras, seus músicos e repertórios, os salões e os clubes onde a prática dos bailes teve lugar. Além disso, as entrevistas trazem referências significativas sobre todo um código de sociabilidade encenado nestes espaços da música e da dança.

Observamos que tais entrevistas foram num primeiro momento realizadas com os integrantes das orquestras e com o público de dançarinos dos chamados “Bailes da Terceira Idade”. Ali, tomamos contato com a comunidade (músicos e dançarinos) e coletamos os primeiros depoimentos. Lembramos a entrevista realizada com o maestro Osmar

Milani. Ele, que fundou sua orquestra no final dos anos 40, permaneceu, até recentemente, escrevendo arranjos, regendo e animando diversos Bailes da Terceira Idade, na cidade de São Paulo.

Freqüentadores dos Bailes:

- Sr. Altamiro	entrevista realizada em	fevereiro de 2004
- Sr. Antonio	entrevista realizada em	março de 2003
- Sr. Arley	entrevista realizada em	abril de 2004
- Sra. Dulce	entrevista realizada em	março de 2004
- Sra. Glorinha	entrevista realizada em	outubro de 2003
- Sra. Lucia	entrevista realizada em	agosto de 2004
- Sra. Malena	entrevista realizada em	agosto de 2004
- Sr. Medina	entrevista realizada em	janeiro de 2002
- Sra. Romilda	entrevista realizada em	abril de 2004
- Sra Ruth	entrevista realizada em	novembro 2005

Músicos e Maestros:

- Sr. Brito (saxofonista)	entrevista realizada em	setembro de 2003
- Sr. Georges Henry (maestro)	entrevista realizada em	out. 2004 e jan.2005
- Sr. Osmar Milani (maestro)	entrevista realizada em	setembro de 2001
- Sr. Toniquinho (baterista)	entrevista realizada em	maio de 2004
- Sr. Zé Maria (saxofonista)	entrevista realizada em	fevereiro de 2003
- Sr. Ciro Pereira (maestro)	entrevista realizada em	janeiro de 2006
- Sra. Esterzinha de Souza (cantora)	entrevista realizada em	janeiro de 2006

- *Registros Escritos:*

Em relação aos documentos escritos alusivos à dinâmica sócio-cultural da cidade no período abordado. Destacamos as seguintes fontes:

I . Registros de Cronistas e Memorialistas, a exemplo das obras de Jorge Americano, Guilherme de Almeida, Joel Silveira e, em especial, o livro do maestro George Henry, e do colecionador de discos Jorge Cravo, citados na bibliografia.

II . Jornais e Revistas. Referimo-nos às seguintes coleções de periódicos (da época) arquivadas no acervo da Biblioteca Mario de Andrade e da Biblioteca da Faculdade de Direito – USP:

Jornais

- O Estado de S. Paulo
- Folha da Manhã
- O Tempo
- Diário de São Paulo
- Correio Paulistano

Tais periódicos traduzem-se como referência significativa da pesquisa; pois, aqui recortamos registros importantes sobre aspectos relativos à história do cotidiano da cidade, sua vida cultural a presença dos bailes e a crítica cinematográfica.

Revistas

- Sombra
- O Cruzeiro
- Você
- Vida Doméstica

Em linhas gerais, sublinhamos aqui as seções relativas aos aspectos da vida cotidiana, tais como: costumes, comportamento e moda entre outros, além das crônicas que documentaram os bailes da época.

Obs: Em geral, os clubes editavam uma revista, abordando a crônica de sua vida social. Tais publicações também foram consultadas no início dos nossos trabalhos. Naquele momento tivemos acesso a números esparsos de publicações de época dos clubes Paulistano, Pinheiros e Piratininga.

- *Registros Sonoros em Cd*

- *No Tempo do Fox – Vol. 1.* Álbum editado pela Revivendo Músicas Comércio de Discos Ltda (s/d). Contém um CD com 21 foxtrotes de diversos compositores brasileiros e interpretados por diversos cantores. As gravações foram feitas entre os anos de 1933 a 1945. O encarte apresenta detalhada ficha técnica.
- *No Tempo do Fox – Vol. 2.* Álbum editado pela Revivendo Músicas Comércio de Discos Ltda (s/d). Contém um CD com 21 foxtrotes de diversos compositores brasileiros e interpretados por diversos cantores. As gravações foram feitas entre os anos de 1929 a 1945. O encarte apresenta detalhada ficha técnica.
- *Grandes Versões – Vol. 3.* Álbum editado pela Revivendo Músicas Comércio de Discos Ltda (s/d). Contém um CD com 21 canções de diversos compositores estrangeiros. São valsas, tangos, boleros, rumbas e foxtrotes que receberam versões em língua portuguesa e foram interpretadas por cantores brasileiros. As gravações são datadas entre os anos 1929 e 1953. O encarte apresenta detalhada ficha técnica.
- *Grandes Versões – Vol. 4.* Álbum editado pela Revivendo Músicas Comércio de Discos Ltda (s/d). Contém um CD com 20 canções de diversos compositores estrangeiros. São valsas, tangos, boleros, rumbas e foxtrotes que receberam versões em língua portuguesa e foram interpretadas por cantores brasileiros. As gravações são datadas entre os anos 1932 e 1964. O encarte apresenta detalhada ficha técnica.
- *Grandes Versões – Vol. 5.* Álbum editado pela Revivendo Músicas Comércio de Discos Ltda (s/d). Contém um CD com 21 canções de diversos compositores estrangeiros. São valsas, tangos, boleros, rumbas e foxtrotes que receberam versões em língua portuguesa e foram interpretadas por cantores brasileiros. As gravações são datadas entre os anos 1931 e 1957. O encarte apresenta detalhada ficha técnica.
- *The Big Band Era – Vols. 1 e 2.* Coleção editada pela Capitol Records (1996) contém em dez CDs gravações originais das orquestras de Benny Goodman, Tommy Dorsey, Jimmy Dorsey, Glenn Miller, Artie Shaw, Stan Kenton, Duke Ellington, Count Basie.

- *Song That Got Us Throuugh WWII*. Álbum contem um CD, editado pela Rhino Records (1991) apresenta dezoito canções interpretadas por diversas *big bands* norte-americanas de grande sucesso nos anos da Segunda Guerra Mundial. O encarte traz indicações valiosas sobre o repertório e as gravações do período.
- *Those Were Our Songs – Music of War II* - Álbum contem dois CD's, editados pela Records Capitol Records (2001). Apresenta quarenta canções interpretadas por diversas *big bands* norte-americanas, cantores e grupos vocais de grande sucesso nos anos da Segunda Guerra Mundial. O encarte traz indicações valiosas sobre o repertório e as gravações do período.
- *A Time of Hope – Broadway 1935 – 1940*. Álbum contem um CD editado pela Deca Broadway (2005), apresenta doze sucessos de musicais americanos da segunda metade dos anos de 1930.
- *Irving Berlin In Hollywood*. Álbum contem um CD editado pela Turner Entertainment Co (2005), apresenta 25 canções originais de Erving Berling que compuseram trilhas sonoras dos filmes musicais.
- *Hollywood's Best – The 30's*. Álbum contem um CD editado pela Turner Entertainment Co (1997), apresenta 16 canções originais de trilhas sonoras de filmes norte americanos dos anos de 1930.
- *Hollywood's Best – The 40's*. Álbum contem um CD editado pela Turner Entertainment Co (1997), apresenta 16 canções originais de trilhas sonoras de filmes norte americanos dos anos de 1940.

- *Filmes documentários*

- *Glenn Miller – The Centennial Collections* – BMG – 2004 (DVD)
- *Benny Goodman – Adventures In The Kingdom of Swing* – Columbia Music Video – 2000 (DVD)
- *Jazz – Um Filme de Ken Burns* – GNT / Som Livre – 2002 (DVD)
- *Musicals Great Musicals: The Arthur Freed Unit at MGM* – Turner Entertainment Co. – 2004 (DVD)

- *Arquivo Hollywood I* – GNT – 1996 (Cópia VHS)
- *Arquivo Hollywood II* – GNT -1996 (Cópia VHS)

- *Filmes ficção*
 - *O Cantor de Jazz* – (*The Jazz Singer* – 1927- Waner Bros)
 - *Melodias da Broadway* – (*Broadway Melody* – 1929 – MGM)
 - *Rua 42* – (*42ND Street* – 1933 – MGM)
 - *King Kong* – (*King Kong* – 1933 – RKO)
 - *Voando para o Rio* – (*Flying Down To Rio* – 1933 – RKO)
 - *O Picolino* – (*Top Hat* – 1935 – RKO)
 - *Alegre e Divorciada* – (*The Gay Divorcee* – 1936 – RKO)
 - *A História de Irene Castle e Vernon* – (*The Story of Irene Castle and Vernon* – 1939 – RKO)
 - *Quero Casar-me Contigo* – (*The Sun Valley Serenade* – 1941 – 20th Fox)
 - *A Lua a Seu Alcance* – (*Higher and Higher*- 1943 – R.K.O.)
 - *Sempre no Meu Coração* – (*Always In My Heart* – 1943 – Waner Bros)
 - *Música e Lágrima* – (*The Glenn Miller Story* – 1953 – Universal International)
 - *Corações Enamorados* – (*Young At Heart* – 1954 – Colúmbia)
 - *Sementes de Vilência* – (*Blackboard Jungle* – 1955 – MGM)
 - *The Benny Goodman Story* – 1955 – Universal International

CAPÍTULO I

DO TRIÂNGULO AO QUADRILÁTERO DO GLAMOUR

Fig. 10: Teatro Municipal e, à direita, o Hotel Esplanada por volta de 1928.

“A história de países atrasados nos séculos XIX e XX é a história da tentativa de alcançar o mundo mais avançado por meio de sua imitação.”

E. Hobsbawm

I . O Triângulo: O Primeiro Ato do Ensaio Sobre o Orgulho da Estirpe

Fig. 11: Rua Quinze de Novembro – 1902

O ímã inevitável.

- Onde é que vai?

- Vou à cidade.

Isto é, “fazer Triângulo”. Ginasiano, acadêmico de Direito, bacharel, jornalista, etc e tal, vão por ele. São Bento-Direita-Quinze de Novembro: roda-viva rodando, vivendo. Geometricamente, sempre o mesmo; arquitetonicamente, sempre outro.

Guilherme de Almeida

No início do século XX, São Paulo se envaidece das linhas européias presentes em determinados pontos de sua paisagem urbana. Seja nas ações propostas para remodelação de sua fisionomia, ou no estilo de vida praticado por certos segmentos de sua sociedade, busca-se como modelo a Europa, sobretudo, Paris e Londres. Os elogios pronunciados por ilustres visitantes que aqui aportaram, sinalizam que tais esforços não eram infrutíferos. Por exemplo, a cidade causou uma agradável impressão em *George Clemenceau*, quando ele a visitou em 1911. Para o estadista francês, São Paulo lhe pareceu uma velha conhecida, a ponto de não se sentir no estrangeiro durante a semana de sua permanência nas terras de Piratininga. Segundo o arquiteto Benedito Lima de Toledo, isso não seria difícil de ocorrer, sobretudo se estivéssemos falando

da região do Triângulo¹¹, mais especificamente da Rua 15 de Novembro. “*Aí Mme. Prunier mantinha seu salão de cabeleireiro, La Grand Duchesse, Maurice Grumbach tinha a joalheria Pendule Suisse. Outros estabelecimentos ainda mostram sua pretensão com nomes como: Au Palais Royal, Notre Dame de Paris, Au Printemps, Au Louvre.*”¹²

Poderíamos acrescentar o fato que, nesse momento, pouco restara da vila colonial, que marcara a fisionomia da cidade até a sua radical transformação, motivada pela expansão da lavoura cafeeira a partir das últimas décadas do século XIX. Pivô central da malha ferroviária por ser a interligação entre o porto de Santos e as fazendas de café condutoras da abertura de novas fronteiras na província, a capital paulista atraiu um contingente significativo de imigrantes de várias regiões do Brasil e do mundo. Data do ano de 1867, a inauguração da São Paulo Railway & Co., ligando a região cafeeira de Jundiaí ao porto de Santos. Nos anos seguintes, novas ferrovias são instaladas na província paulista, promovendo, dessa forma, a rápida expansão da rede. Em 1875, inauguram-se a Estrada de Ferro Sorocabana e a Cia. Mogiana. Como analisa Caio Prado Jr., aos poucos as estradas de ferro vão abrindo novas zonas, englobando no sistema econômico paulista um território cada vez maior, e, tudo isso, afirma o autor, desenvolve regiões que por suas ligações se tornam economicamente tributárias da capital, o que naturalmente vai se refletir no progresso e desenvolvimento desta.¹³

Condensa-se, assim, em São Paulo, um volume considerável de recursos, criando um novo fluxo de riquezas traduzidas em investimentos comerciais, industriais, financeiros e, evidentemente, na especulação imobiliária, motivada pelo explosivo crescimento urbano.¹⁴ É esse o contexto da

¹¹ Formado pelas Ruas 15 de Novembro, Direita e São Bento essa área iria se configurar como o centro aristocrático comercial da metrópole do café.

¹² TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo, Duas Cidades, 1983. p. 78

¹³ PRADO JUNIOR, Caio. *A Evolução Política do Brasil*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1969. 6ª. Edição pp.109-110

¹⁴ Para termos uma idéia da expansão da cidade, neste período em que o café foi o produto mais importante da economia do país e São Paulo o centro da economia cafeeira, basta observarmos a sua evolução demográfica. Entre 1872 a 1890, o número de habitantes, na capital paulista, triplicou; passando de 19.347 para 64.934. Quinze anos depois, em 1905, esse número chegava a 279.000; evoluindo para 579.000 em 1920; para atingir um milhão de habitantes no início dos anos de 1930. Cabe lembrar que esse crescimento demográfico resulta da imigração estrangeira. (Ver Caio Prado Junior, op. cit., p.122.)

administração do Conselheiro Antônio Prado que seria responsável pelo empreendimento do projeto urbanístico remodelador da fisionomia da capital, adotando padrões construtivos dos países europeus, em especial, da França. Afinal, trata-se de pensar a cidade como um cenário à altura dos anseios da elite enriquecida com o “ouro verde”, ajustando o território urbano às estratégias dos mecanismos de representação e distinção social próprios desse extrato social.

Os “Planos de Melhoramentos da Capital”, no decurso desse governo, apoiaram-se em uma legislação municipal nitidamente comprometida com o banimento dos segmentos sociais menos privilegiados do centro da cidade. Além de redesenhar as ruas centrais, tratava-se de eliminar as moradias populares – cortiços, casas operárias – dessa que era a região mais valorizada e, portanto, objeto dos investimentos. Na análise da urbanista Raquel Rolnik:

“Esse tipo de intervenção no território “popular” complementava o projeto urbanístico municipal de construção de uma nova imagem pública para a cidade, aquela de um cenário limpo e ordenado que correspondia à respeitabilidade burguesa com a qual a elite do café se identificava.”¹⁵

De consultor pessoal do Imperador D. Pedro II à importante figura política nos primórdios da República, Antônio Prado iria governar São Paulo durante o período de 1899 a 1910. Sua formação passava por uma longa permanência na Europa, fato que lhe possibilitou conhecer com muita intimidade as grandes capitais européias. De Paris, traz, na bagagem, o entusiasmo com as reformas promovidas pelo Barão Haussmann.

É o historiador Nicolau Sevcenko quem nos sintetiza o projeto urbanístico do Conselheiro que fez com que Clemenceau reconhecesse, na paisagem da capital do café, traços da cidade-luz. Para Sevcenko, essa administração iria capitalizar a riqueza do café em proveito de um projeto civilizacional inspirado no urbanismo sofisticado da Paris do Segundo Império.

¹⁵ ROLNIK, Raquel. *A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, 2 a. ed. São Paulo, Studio Nobel, Fapesp, 1999. (Coleção Cidade Aberta). p. 37

Para isso foram contratados os engenheiros-arquitetos Bouvard¹⁶ e Cochet, profissionais com larga experiência em serviços prestados à prefeitura parisiense e aos projetos paisagísticos das Grandes Exposições Universais. O resultado dessa intervenção urbana teria um impacto extraordinário:

“Praticamente tudo que restara da antiga aldeia colonial foi posto abaixo, e o conjunto da fisionomia da cidade foi reformado para se transformar numa metrópole moderna de recorte europeu. As duas colinas básicas da área central da cidade, antes separadas por declives íngremes, pântanos e o riacho Anhangabaú, foram unidas por dois viadutos em arcos de ferro, amplos e solenes, integralmente importados da Alemanha. O riacho Anhangabaú foi canalizado e sobre ele construído um elegantíssimo parque ajardinado.”¹⁷

O plano de remodelação iniciado pelo prefeito Antonio Prado foi complementado ao longo da segunda década do século XX, nas gestões de seus sucessores: Raymundo Duprat (1911-1914) e Washington Luis (1914-1919). Com isso, no início da década de 20, o centro da capital paulista afigura-se em seu conjunto arquitetônico como tipicamente europeu. Os principais espaços voltados para o Vale do Anhangabaú e ruas adjacentes apresentavam edifícios de grande porte, com fachadas rebuscadas, de gosto francês ou inglês. Não por acaso, essa região, passa a ser o cenário para as atividades das camadas mais ricas da população. Na Praça Antônio Prado¹⁸, um dos

¹⁶ Além de alto funcionário da Prefeitura de Paris, Bouvard havia realizado um plano de melhoramentos para Buenos Aires. É bom lembrar que a capital argentina gozava do prestígio de ser considerada uma Paris na América do Sul, imagem do progresso que as elites brasileiras cobiçavam.

¹⁷ SEVCENKO, Nicolau. *Pindorama Revisitada: cultura e sociedade em tempos de virada*. São Paulo, Peirópolis, 2000. p. 79. (Obs: Na realidade, a solicitação de um projeto de remodelação urbana, centrado no vale do Anhangabaú, feita a Bouvard e Couchet deu-se na gestão de Raymundo Douprat (1911-1914). Quanto ao Viaduto do Chá, ele foi reformado na gestão Antonio Prado. A sua construção data do período de abril de 1888 à novembro de 1892. De qualquer forma, o balizamento da reforma urbana que configurou os traços europeizantes da metrópole do café deve-se, de fato, à administração do prefeito Antonio Prado.)

¹⁸ Antigo largo do Rosário, onde situa-se a matriz do Rosário construída pela Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. A irmandade fora criada em 1711 pelos negros escravos que viviam em São Paulo. Na época, a região configura-se como um lugar afastado do centro. Para lá, o poder municipal encaminhava os doentes para que ficassem isolados do resto da cidade. As reformas do prefeito Antonio Prado promoveram a demolição da velha igreja do Rosário. O largo virou Praça Antonio Prado e em 1905, o centro elegante de São Paulo ficou livre dos negros e dos seus batuques. A igreja dos negros foi para o distante largo do Paissandu onde está até hoje. Tais ações administrativas, tinham como sustentação, entre outros aspectos, uma legislação sanitária e disciplinadora, além das normas edilícias. Dessa forma, eliminava-se, dos setores urbanos eleitos para sediar as funções de prestígio, a diversidade de usos e os moradores não desejáveis.

vértices do Triângulo, foram estabelecidos os terminais das linhas dos bondes, interligando o centro aos bairros da elite.

O cronista Sylvio Floreal, pseudônimo usado pelo jornalista Domingos Alexandre, desenha um retrato muito interessante, no começo dos anos vinte, do chamado *footing* praticado nas ruas do Triângulo, particularmente, na rua Direita aos sábados à tarde. Em tom irônico, o escritor surpreende a *avalanche de homens e mulheres* que nessas tardes tomam o passeio público como palco para a encenação de *sua graça e infinita vaidade*. Se a massa se mostra diversificada em seus trajes e gestos, ela se iguala na busca por ostentar *o seu garbo e a sua frivolidade*.

“Passam elegâncias improvisadas, atitudes berrantes, posturas, gestos imitados e decalcados, maneiras forçadas, exóticas, e medidas, tiques, sestros e cacoetes plagiados de afogadilho, à última hora, de outras civilizações e diferentes povos. É uma galeria de filáucias, uma feira de contrastes, um mostruário de figuras humanas todas ciosas por patentear a riqueza monetária, o falso orgulho da estirpe, ou, então, simplesmente, o *aplomb* da indumentária. É uma perfeita orgia de exhibições, onde não falta o mínimo detalhe, o mais imperceptível adereço exigido pelo pedantismo imperativo do código do bom-tom e das normas escorreitas da burguesíssima urbanidade.”¹⁹

Satírico, o cronista continua em seu flagrante e com agudeza de espírito, guia nossos olhos, revelando o artil das coquetes. A fina flor da paulicéia desfila nas tardes de sábado, encena o seu encanto, a sua sedução, e deixa no ar o *frisson*, embalado pelos *fox-trots* saltitantes à *jazz-band* que, naqueles anos 1920, podia-se ouvir nos diversos salões dos cafés e confeitarias espalhadas pelas ruas do Triângulo, a exemplo da Confeitaria Fasoli²⁰ com sua requintada decoração *art-nouveau*, localizada na rua Direita.

¹⁹ FLOREAL, Sylvio. *Ronda da Meia-Noite*. São Paulo, Paz e Terra, 2003. (Coleção São Paulo, Vol. 2) p.102

²⁰ O primeiro endereço da Fasoli foi à rua XV de Novembro. No ano de 1900, a confeitaria mudou-se para a rua Direita. Fundada por André Fasoli e passa, nesse ano, às mãos dos srs. Pelegrini e Zanata, os fundadores do Chocolate Lacta. A reforma do prédio para as novas instalações da Fasoli esteve a cargo dos arquitetos Tomaz Bezzi, autor do projeto do Monumento à Independência e Cláudio Rossi. Este trabalhou no projeto do Teatro Municipal. A decoração do edifício ficou a seu cargo, que acompanhou a confecção das obras de arte na Europa e supervisionou seu embarque para o Brasil.

“No intuito de comprar qualquer coisa e mostrar ao mesmo tempo o fulgurante das *toilettes*, vão passando também os mais perfeitos espécimes da beleza feminina dessa capital. Os decotes, esplendidamente exagerados, põem uma nota furtiva de saboroso escândalo, que faz com que os homens revirem cupidamente os olhos na ânsia indiscreta de prelibar um pecado. As mulheres, sempre pródigas e magnânimas, exibem, o mais que podem, as suas curvas provocadoras. Distribuem-se pelos olhos, mercadejam-se pelos sorrisos e destilam através do véu ultra-sutil do pudor, a graça e a coqueteria: duas armas poderosas e pérfidas, com as quais vencem e dominam segundo o ditame dos seus caprichos.”²¹

Ainda no mapa do Triângulo, vamos encontrar um endereço que durante algumas décadas teve como propósito atrair a elite que, direta ou indiretamente, havia se enriquecido com o café, principal produto agrícola do país. Essa gente habitava os luxuosos casarões do Bairro dos Campos Elíseos e de Higienópolis, circulava pelas confeitarias do Triângulo e moldava seus gostos segundo à moda de Londres e Paris. Trata-se das lojas *Mappin*, ou *Mappin Stores* como se chamava na época.

Inaugurada em 1913 e, assim como as *Galleries Lafayette* representam Paris, o *Mappin* tornou-se um símbolo de São Paulo, presente ainda, nos dias de hoje, no imaginário das gerações mais velhas, em cuja memória cintila seu famoso Salão de Chá. De propriedade britânica até 1950, a loja percorre um itinerário emblemático do processo de transformação da cidade. A “capital do café” iria, ao longo dos anos 1930, transfigurar-se em metrópole industrial. Nos anos 1940, São Paulo já é o maior centro industrial da América Latina, tornando-se um dos paradigmas da nova sociedade urbana que emergia no Brasil.

²¹ Op. Cite. p. 103

Fig. 12: Praça do Patriarca. À esq., Mappin Stores onde ficava a casa do Barão de Iguape - 1927

Em sua inauguração, o *Mappin* situava-se na rua XV de Novembro, a artéria mais elegante da cidade. Ali, atende aos anseios da elite endinheirada, ávida pelo consumo dos artigos de luxo, que representassem um estilo de vida importado junto com as últimas novidades das capitais londrina e parisiense. Como era anunciado, destacam-se no estabelecimento “os últimos modelos de linhas impecáveis, de um modernismo sadio e atraente” . Em 1919, a loja encontraria um novo endereço, ainda na região do Triângulo, na esquina onde mais tarde, em 1923, se situaria a Praça Patriarca. Instala-se numa das mais aristocráticas mansões da época: o prédio conhecido como “a casa do Barão de Iguape”. Esse edifício fora projetado por Francisco de Paula Ramos de Azevedo, como sabemos, um arquiteto influente e responsável pela introdução de modelos arquitetônicos europeus em São Paulo. Aliás, as reformas exigidas para as novas instalações foram realizadas também pelos escritórios de Ramos de Azevedo. Nos anos de 1920, o Mappin distinguia-se como uma das lojas de maior requinte de São Paulo, ostentando, em seu interior, o

refinamento dos grandes magazines europeus. Todo esse luxo começava antes mesmo das damas e dos cavalheiros adentrarem as dependências da loja. Basta observarmos o procedimento adotado para a recepção dos clientes que, ao descerem dos veículos, eram recebidos pelo porteiro impecável em sua farda:

“De guarda-sol em punho, para proteger o visitante do sol ou da chuva, o porteiro o conduzia a uma recepcionista que, por sua vez, o encaminhava ao vendedor. O cliente era então instalado numa das pequenas salas de estar que se espalhavam ao redor da loja. Ali, um primeiro vendedor auscultava seus desejos e preferências, enquanto um segundo vendedor (a hierarquia era semelhante à das corporações medievais) trazia e levava as mercadorias. Ao mesmo tempo em que se desenvolvia esse ritual, um garçom ainda cumulava o cliente com o oferecimento de chá, café ou delicados *petit-fours*.”²²

No final dos anos 1930, a loja migraria mais uma vez. Agora, atravessando o Viaduto do Chá, muda-se para um dos primeiros prédios *art déco* paulistanos. O novo endereço do *Mappin* localiza-se no edifício projetado pelo arquiteto Eliziário Bahiana, situado na Praça Ramos de Azevedo, em frente ao Teatro Municipal. Trata-se de uma construção de linhas retas e limpas, ressaltando o jogo equilibrado dos traços geométricos. Até a década de 1990, quando encerrou as suas atividades, permaneceu nesta praça, na esquina da rua Xavier de Toledo com a rua Barão de Itapetininga.

²² ALVIM, Zuleika & PEIRÃO, Solange. *Mappin Setenta Anos*. São Paulo, Ed. Ex Libris, 1985. pp.63 e 64.

**O
MAPPIN**
vae mudar !

*Reflectam no significado desta noticia
e... aproveitem as ofertas sem exemplo
da nossa movimentadissima*

**LIQUIDAÇÃO
DE MUDANÇA**

A CASA ABRE-SE A'S 9 HS

MAPPIN STORES
SOCIEDADE ANONYMA INGLEZA

• Chama-se a atenção para as mercadorias expostas nas varias
mesas e onde os **PREÇOS NOVAMENTE REMARCADOS** accusam

EXCESSIVOS DESCONTOS !
Muito lucrarão os que chegarem primeiro!

Fig. 13: O Mappin atravessa o viaduto. Anúncio publicado no jornal *O Estado de São Paulo* — 09.04.1939. p. 11

II. O Novo Viaduto do Chá: A Caminho do *Quadrilátero do Glamour*

Fig. 14: Vista do lado norte do viaduto do Chá. À esq. o edifício Alexandre Mackenzie, sede da Light. Na esquina oposta da Rua Xavier de Toledo, ainda em obras, o edifício projetado pelo arquiteto Eliziário Bahiana – a nova sede do Mappin Stores, construído em frente ao Teatro Municipal, visto aqui parcialmente. (final dos anos trinta).

A transferência do “endereço da elegância paulista”, em direção à Praça Ramos, ocorreu concomitantemente à inauguração das obras que mudaram radicalmente toda a paisagem do Vale do Anhangabaú. Inicia-se, é certo, pela demolição e substituição do velho Viaduto. É interessante mencionar que o mesmo arquiteto Eliziário Bahiana²³ assinaria o projeto do novo Viaduto do Chá. Compondo o plano de remodelação da área central da cidade, a obra foi iniciada em 1936, na gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938) e concluída na administração de Prestes Maia (1938-1945). Entre outros aspectos,

²³ Eliziário Bahiana também projetou as novas instalações do Jockey Club de São Paulo, inaugurado em 1941, na Cidade Jardim. O Jockey, durante algumas décadas, atraiu a fina flor da elegância paulistana. Ainda do mesmo arquiteto, destacá-se no período o edifício Saldanha Marinho. Um dos primeiros arranha-céus de São Paulo, com suas linhas art-déco, foi originalmente construído para ser a sede do Automóvel Club de São Paulo.

representa a expansão do Centro em direção à Praça da República. Com isso, as ruas que concentram o comércio e os serviços da burguesia paulistana expandem-se para a Rua Barão de Itapetininga e suas transversais. Formava-se, assim, o chamado Centro Novo.

Tecnicamente, não havia motivo para a demolição do Velho Viaduto, projetado pelo francês Jules Martin²⁴. A monumental ponte de 180 metros de comprimento era modelada em treliça de aço, com a parte metálica importada da Alemanha e decorada em ferro forjado. Tratava-se de um exemplar da chamada “arquitetura dos engenheiros”, como a torre Eiffel em Paris. A obra, inaugurada em 1892, por razões estéticas, agora deveria ser substituída; pois, como justificou o engenheiro Prestes Maia²⁵, não se harmonizava com o propósito de modernização do Anhangabaú. Assim, reconstruído o Viaduto do Chá, a estrutura reticulada de palitos deu lugar a um grande arco de cimento armado, permitindo, como ele idealizará, “uma silhueta monumental, suficientemente esguia para não obstruir a vista” . As duas extremidades do Vale eram, dessa maneira, interligadas pelo ideal de modernidade e progresso que marcariam as ações de intervenção urbana a partir dos anos 30. Dessa forma, o Triângulo se ligava ao Centro Novo, por essa passagem, uma espécie de continuação da rua Direita em direção à rua Barão de Itapetininga.

No final da gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938), em 18 de Abril de 1938, sem nenhuma cerimônia, como retratou a imprensa, era aberto ao público, o monumento da arquitetura moderna que viria a se tornar um dos ícones da cidade de São Paulo, o Novo Viaduto do Chá.

“Hontem iniciaram-se os trabalhos de demolição do velho Viaducto do Chá. Logo cedo foi interrompido o trânsito de vehiculos e pedestres na antiga

²⁴ Jules Martin (Marselha França 1832 - São Paulo SP 1906). Pintor e arquiteto. Inicia sua formação artística na École Supérieure des Beaux-Arts de Marseille (França). Em 1868, muda-se para São Paulo e leciona no Liceu de Artes e Ofícios. Como arquiteto, além do Viaduto do Chá, destaca-se também o projeto das Galerias de Cristal do Largo do Paissandu, inauguradas no final do século XIX. Edita a *Revista Industrial do Estado de São Paulo* em 1900, durante a Exposição Universal de Paris.

²⁵ O projeto de remodelação da área central, contemplado no ‘Plano de Avenidas’, idealizado pelo engenheiro Prestes Maia previa a substituição do antigo Viaduto do Chá por um outro de linhas mais modernas.

construção, enquanto era entregue ao povo a parte já edificada do novo Viaducto.

Não houve solennidade alguma.

Morto o rei, viva o rei!

Apenas alguns munícipes, transeuntes habituaes da ponte condenada, se demoraram olhando os operários na sua faina de destruir para edificar, que o progresso da cidade exige o sacrifício dos mais tradicionaes monumentos da nossa marcha através dos annos, afim de que nenhum obstáculo se anteponha à nossa obra, e a nossa grandeza, a grandeza de São Paulo, prossiga indestructivel no espaço e no tempo.”²⁶

O anúncio da “morte do rei”, era grafado pelo ritmo acelerado da urbanização de São Paulo, diretamente ligado aos desdobramentos do processo de industrialização. Se o crescimento da cidade, até então, fora produzido pelo fluxo de capital ligado à cafeicultura; nos anos trinta o seu mapa ganharia outros contornos relacionados ao novo perfil como metrópole industrial. Os embates da gestão do espaço urbano frente às questões demandadas por essa nova condição, justificaram a morte dos “velhos reis”. Pois, como explicitava a reportagem citada, a grandeza de São Paulo deveria prosseguir *indestrutível no tempo e no espaço*. Tal veredicto, não desdenhava dos velhos monumentos, ao contrário, reconhecia a sua realzeza, no entanto, a razão do progresso os condenava:

“Menos de um cincoentenário bastou para que a grandeza material da cidade de S. Paulo exigisse do Viaducto um serviço que elle não lhe poderia prestar, por infinitamente superior às suas forças. Não que elle, na sua armadura fraquejasse ou tremessem os seus alicerces, mas sim que a metrópole, num crescendo de indústria e de commércio, ultrapassara todas as expectativas, a ponto de tornar-se o maior centro manufactor da America Latina. Não foi o Viaducto que fracassou: foi a metrópole que cresceu.”²⁷

²⁶ Matéria não assinada, “Hontem Foi Entregue ao Povo de São Paulo o Novo Viaducto do Chá”, *O Estado de São Paulo*. 19.04.1938. p. 6

²⁷ *Idem*. p. 6

Fig. 15: Novo viaduto do Chá, em fase final de suas obras. No fundo, à direita, o *néon* da Chevrolet prenuncia a São Paulo dos automóveis. Foto publicada no jornal *O Estado de São Paulo* 19.04.1938. p. 6

É interessante observarmos como esse discurso inscreve-se no campo de determinadas representações, configurando a identidade da capital paulista, no momento de sua industrialização. Se nos anos de 1920, como sinalizou o historiador Nicolau Sevcenko, a cidade é marcada por um alucinante ritmo de metropolização,²⁸ nos anos de 1930, quando a “capital do café” transfigura-se na metrópole industrial, o ritmo da expansão urbana acelera-se ainda mais. É nesse contexto que a identidade de São Paulo articula-se a sua representação como a cidade do *progresso* e do *trabalho*, aquela *que não pode parar*. Em 1954, quando a cidade completou quatrocentos anos, a frase: *São Paulo é a cidade que mais cresce no mundo*, deu o “tom” das comemorações. Para os setores dominantes, cujos interesses orquestraram o intenso processo de expansão da capital paulista, esta idéia será exaltada como progresso. Além disso, São Paulo torna-se referência da modernidade brasileira, a expressão de uma forma de pensar a nação, que valoriza a sociedade urbana industrial,

²⁸ Ver SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Estárco na Metrópole: São Paulo, Sociedade e Cultura nos Frementes Anos 20*. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

plena de dinamismo, em detrimento de um Brasil agrário atrasado material e culturalmente.

De fato, ao configurar-se como um grande centro industrial, São Paulo presencia um ritmo de metropolização extraordinário. Os números a seguir são reveladores: entre 1920 e 1940, a população mais que duplicou: saltando de um número de aproximadamente quinhentos mil habitantes para 1 301 926 habitantes. Na década de 1950, a cidade já atingia a casa dos 2 116 721 de habitantes, em meados dessa década as estatísticas apontam 2 700 mil, este número chegaria a aproximadamente três milhões em 1960. Cabe lembrar que esse quadro de explosão demográfica é decorrente da intensa migração interna.

Enquanto a São Paulo do café conheceu um crescimento populacional ligado à migração estrangeira, a expansão demográfica na São Paulo industrial refere-se aos fluxos populacionais internos. Nos anos de 1950, calcula-se que 24% da população rural brasileira, cerca de oito milhões de pessoas, migraram para as cidades – o destino: os grandes centros urbanos do país, especialmente São Paulo, centro do progresso industrial. Em 1941, quatro mil fábricas estão instaladas na cidade, em meados de 1950 esse número chega 22.700 indústrias, empregando aproximadamente 498.300 operários.

Quanto aos equipamentos urbanos, o Departamento Estadual de Estatística registra um aumento significativo no período. Em 1940, a cidade contava com dezesseis bibliotecas públicas, oito emissoras de rádio, 42 cinemas, e quatro teatros. No ano de 1956, registra-se a existência de: 114 bibliotecas públicas, dezessete emissoras de rádio, 166 cinemas e quinze teatros. Em 1958, existiam em São Paulo três emissoras de televisão.²⁹

²⁹ Indicações compostas a partir de dados publicados em: *O Cruzeiro*, 23.01.1954, *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, Rio de Janeiro, IBGE, 1958, vol. XXX e *Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, Anos 1942/1945/1957*.

Observação: As estatísticas, ao compararem os dados populacionais entre diversas cidades no período de 1940 a 1950, revelam o crescimento vertiginoso da metrópole paulista. Enquanto São Paulo cresceu 66,9%; Los Angeles cresceu 30%; Buenos Aires, 26%; Rio de Janeiro, 21,3%; Chicago, 10,42% e Nova York 9,45%. Quanto ao número de habitantes a cidade é apontada como a quarta da América, em meados dos anos de 1950. (Nova York, 8160 mil; Chicago 3750 mil; Buenos Aires 3150 mil). São Paulo com seus 2.700 mil habitantes, nesse momento, havia superado a cidade do Rio de Janeiro que tinha 2.300 mil habitantes. (Dados publicados nas revistas: *O Cruzeiro*, 23.01.1954 e *Manchete*, 23.01.1954)

III. O Plano de Avenidas: A Nova Fisionomia da Cidade

Num primeiro momento, a capital do café tem a sua fisionomia idealizada pelas ações de intervenção de Antônio Prado, que procura as correspondências entre o perfil urbano com as expectativas de uma burguesia desejosa de um cenário europeizante. Ao passo que, num segundo momento, a metrópole industrial iria se fundamentar no chamado 'Plano de Avenidas'. Em 1930, o engenheiro e arquiteto Francisco Prestes Maia³⁰ propõe as ações do plano que, salvo algumas mudanças, estabeleceu-se como a matriz da conformação urbana de São Paulo, ao longo de todo o século XX. O projeto baseava-se na expansão do centro em grande escala, por meio de um anel viário formado por largas avenidas, circundando o centro histórico, juntamente com artérias radiais que acessariam os diferentes pontos da urbe. Compunha-se, assim, o ambicioso sistema radial-perimetral de circulação viária para a cidade. Essa intervenção incentivaria, em larga medida, o crescimento horizontal e vertical da capital paulista. Como a sua concepção não previa qualquer limitação para a expansão do tecido urbano, o esquema radial-perimetral ajustava-se às necessidades do vertiginoso ritmo de metropolização. A partir da estruturação desse sistema viário, espalhamento e adensamento foram articulados, priorizando o uso do automóvel e do ônibus a diesel. Definitivamente, o projeto de Prestes Maia sinalizaria a expressiva influência do automóvel na vida e na estrutura da metrópole paulista.

Como vimos, o "Plano de Avenidas" articula-se a uma série de elementos dinamizadores de uma nova ordenação da cidade, onde se destacam: a consolidação do padrão periférico de crescimento urbano, a substituição do sistema de transporte coletivo baseado no bonde pelo ônibus, o enorme crescimento do número de veículos, com a conseqüente estruturação da cidade em função deste meio de transporte, a rápida e massiva renovação das edificações gerada pela verticalização e por novas formas de intervenção dos empreendedores. Tal reordenação do tecido urbano fomentaria ainda mais as contradições, visíveis, sobretudo, na periferia da grande metrópole

³⁰ Embora, Prestes Maia tenha sido o porta-voz mais eloqüente do projeto, a proposta foi desenvolvida em conjunto com o engenheiro João de Ulhôa Cintra. Em 1930, publicam, por encomenda do prefeito Pires do Rio (1926-1930), o celebrado *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*.

industrial. Para o trabalhador e o migrante que estavam sendo despejados e expulsos da sua moradia situada em bairro central e bem servido de equipamentos urbanos, reserva-se um loteamento sem água, sem luz e com ruas intransitáveis. Como analisam o sociólogo Lúcio Kowarick e o urbanista Nabil Bonduki³¹, o progresso e o moderno terminavam nas longas e intermináveis filas de ônibus na zona central da cidade; a partir daí, era a espera, o ônibus lotado, o barro, a luz de vela e a água de poço contaminada.

É certo que, quando o projeto foi proposto, todo o quadrante central e suas vias de circulação apresentavam sinais de estrangulamento, sendo necessário um conjunto de ações para reordenação do espaço da metrópole. No entanto, o Plano de Avenidas, ao reduzir toda a complexidade dos problemas de planejamento e gestão da cidade à questão técnica de remodelação de seu sistema viário, não só não amenizou os problemas existentes, como influenciaria, no decurso das décadas seguintes, a exacerbação dos mesmos e a criação de outros.

A fórmula simplista em que se traduzia o projeto de Prestes Maia frente aos problemas que se pretendia equacionar, é analisada no estudo sobre a cidade de São Paulo de Richard M. Morse. Tudo, como assinala Morse, reduzia-se em essência à formulação de seis grandes avenidas radiais e ao perímetro de irradiação. O autor nota ainda que para o convencimento de seus interlocutores, o engenheiro expunha o plano com uma profusão de citações em línguas estrangeiras e fotografias de São Paulo, bem como das principais cidades do mundo. Ainda sobre os projetos de Prestes Maia, comenta R. Morse:

Havia também esboços da futura metrópole, uma mistura de Roma no tempo de César, de Paris no tempo de Luís XIV e da moderna Nova York. Representavam-se viadutos oprimidos sob o peso de maciços arranha-céus; palácios sombrios e imponentes dominando vastas esplanadas; e uma

³¹ KOWARICK, Lúcio & BONDUKI, Nabil. “Espaço Urbano e Espaço Político: Do Populismo a Redemocratização”. In: KOWARICK, Lúcio (org.). *São Paulo Passado e Presente: As Lutas Sociais e a Cidade*, 2ª. Ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1994. p. 154.

espantosa miscelânea de arquitetura enfeitada, sem estética, incluindo até um estilo chinês.³²

A crítica, como vimos, é contundente. Sobretudo porque, ao desqualificar esteticamente o cenário vislumbrado nas ilustrações, denuncia a fragilidade técnica de um projeto que pretendia, no campo do planejamento urbanístico, controlar e ordenar o ritmo de crescimento frenético, estruturante do território da cidade naquele momento. As projeções desse ‘esboço de futura metrópole’, aí representadas no *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*, não se realizaram. Para além das possibilidades dessa paisagem cuidadosamente ordenada em traços “hiper-modernos”, pulsava o modo anômalo e inacabado de como a modernidade se propunha na metrópole brasileira. Em nosso contexto, ela seria constituída, ao mesmo tempo, por temporalidades díspares.

Fig. 16 Ilustração Plano de Avenidas da cidade de São Paulo. Aquarela de Prestes Maia.

O antropólogo Claude Lévi-Strauss capta de forma muito perspicaz esse aspecto de São Paulo, ao narrar suas impressões de quando aqui viveu em meados dos anos 1930.

³² MORSE, Richard M. *De Comunidade a Metrópole, Biografia de São Paulo*. São Paulo, Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954. p. 300.

O encanto da cidade, o interesse que ela suscitava vinham primeiro de sua diversidade. Ruas provincianas onde o gado retardava a marcha dos bondes; bairros deteriorados que sucediam sem transição às mais ricas residências; perspectivas imprevistas sobre vastas paisagens urbanas: o relevo acidentado da cidade e as defasagens no tempo, que tornavam perceptíveis os estilos arquitetônicos, cumulavam seus efeitos para criar dia após dia espetáculos novos. Bairros nasciam. Assim, ao norte cemitério do Araçá, as colinas do Pacaembu mal começavam a se urbanizar e painéis publicitários propunham terrenos à venda. Aqui e ali na cidade, cartazes evocavam atividades industriais ou políticas. Em outro enaltecia os sucessos da imigração japonesa, então em pelo desenvolvimento.³³

Fig. 17: Rua da Liberdade, vista em direção ao centro da cidade - entre 1935 e 1937

³³ LÉVI- STRAUSS, Claude. *Saudades de São Paulo*. São Paulo, IMS & Cia. Das Letras, 2002. p. 69.

Como vimos, a realidade subvertia o panorama idealizado no 'esboço da metrópole futura'. No entanto, as ações de intervenção urbana contempladas no Plano de Avenidas, iniciadas com a nomeação do prefeito Fábio Prado (1934-1938) e intensificadas na gestão Prestes Maia (1938-1945), concorreram para a verticalização da região central. Nesse sentido, a fisionomia europeia, paulatinamente, foi sendo substituída por uma feição norte-americana. Ao mesmo tempo, a remodelação do sistema viário provocou a redução ou mesmo a supressão de muitos parques, que deram lugar às novas ruas e viadutos.

É interessante observar como o vertiginoso crescimento e urbanização, nesse momento, converge para o imaginário de uma São Paulo moldada pelos elementos de uma espécie de cenário futurista, onde "gigantes de ferro e cimento armado" são serpenteados por vias expressas que coordenam a circulação dos veículos. Eis um exemplo desse aspecto flagrado na publicidade de venda de um novo loteamento.

Fig. 18: Publicado no Jornal O Estado de São Paulo de 02.04.1939 p.19

A composição do anúncio explicita certos elementos da representação de São Paulo como a cidade do progresso, voltada para o futuro e, portanto, moderna. Num tom ufanista, o jogo de imagens que anuncia o futuro daquela que será a “maior cidade da América”, nos dá pistas da realidade que se avizinha. O Cartão Postal do Anhangabaú, com o seu elegantíssimo parque ajardinado, será substituído pela arquitetura dos arranha-céus, das grandes avenidas e das “maravilhas” da engenharia moderna, com a capacidade de construir artérias suspensas, penetrando todo o corpo da cidade, por onde flui o tráfego incessante dos automóveis, cada vez mais veloz e sem nenhum obstáculo para frear o dinamismo da urbe.

Ainda sobre as transformações da metrópole paulista orquestradas pela industrialização e pela intervenção do Plano de Avenidas, coincidentemente, um dia antes da abertura do Novo Viaduto do Chá, a imprensa noticiava com grande furor o trigésimo aniversário da primeira viagem de automóvel de São Paulo a Santos. A expedição³⁴, inspirada e chefiada por uma das maiores personalidades do esporte e da vida pública de São Paulo, Antonio Prado Jr. , seria celebrada como um marco do automobilismo brasileiro. A importância do evento, como destacou a imprensa, era muito mais do que celebrar um feito esportivo, tratava-se de reverenciar a nossa tradição rodoviária. Uma vez que até aqui, somente às estradas de ferro cabia o privilégio de terem suas datas comemoradas.

Um outro acontecimento ligado à presença da paixão pelas máquinas automotivas na terra de Piratininga, refere-se à construção do Autódromo de Interlagos, também iniciado nesse mesmo ano de 1938. A realização da *Grande Prova Automobilística São Paulo*, no dia 26 de novembro de 1939, inaugurou aquele que seria o primeiro circuito especialmente construído da América do Sul. A obra empreendida pela S. A. Auto-Estrada localizava-se na proximidade de Santo Amaro entre as represas de Guarapiranga e o Rio

³⁴ A travessia contou com a participação de Clóvis Glicério, engenheiro; Mário Cardim, jornalista e Bento Canabarro, sertanista. Utilizando um carro Motobloc de fabricação francesa, o grupo de Prado Jr. partiu da Praça da Sé, na manhã do dia 16 de abril de 1908. A aventura durou 36 horas, através do percurso do caminho histórico que desde a instalação da ferrovia, estava abandonado. No final da tarde do dia 17 a expedição chegou ao porto de Santos.

Grande. Uma região que, a essa altura, já era muito procurada pelos setores mais abastados para o veraneio de fim de semana. Para se ter uma idéia da ordem de grandeza de tal projeto, basta observarmos que o empreendimento da S. A. ocupava uma área de um milhão de metros quadrados, possibilitando a construção de uma moderna pista para a prática desse esporte, além das acomodações destinadas a um público cada vez mais entusiasta do automobilismo. Quando os pilotos fizeram os primeiros testes para a calibragem da pista, os jornalistas convidados, retrataram a monumentalidade de Interlagos como destinado a ser, num futuro próximo, a maior atração turística da nossa capital.

“A visibilidade da pista é quase total, permitindo aos espectadores sempre acompanhar os corredores com interesse e emoção...

As archibancadas que já estão sendo construídas, terão capacidade para 200.000 pessoas, oferecendo segurança absoluta, pois estão bastante acima do nível da pista. Além das archibancadas será construído um parque de estacionamento para 10.000 automóveis, com ruas de 19 metros de largura, permitindo um vão de 7 metros entre cada carro. Dentro do autódromo, será construído outro ponto para estacionamento para mais 2.000 automóveis e de onde seus ocupantes poderão assistir às provas. A S. A. Auto-Estrada pretende, até Outubro próximo, construir em Interlagos, restaurantes, jardins, piscinas, campos de esportes, lagos, parques de diversões etc. e, segundo nos afirmou um dos diretores, até aquelle mez Interlagos terá água, luz e esgoto.”³⁵

Tais fatos denotam o lugar do automóvel na construção de certas representações da São Paulo moderna, bem como, de seu papel como um dos elementos direcionadores da produção e ordenação da geografia da urbe. Se as ferrovias e os trens encarnam aspectos relevantes das representações da modernidade e do progresso da São Paulo da *Belle Époque* e, em larga medida, referenciou o mapa da metrópole em gestação. A partir dos anos 30,

³⁵ Matéria não assinada, “Autódromo de Interlagos, Visita à Sua Pista Já Concluída”, *O Estado de São Paulo*. 18/04/1939. p.13

paulatinamente, o automóvel, as avenidas e as rodovias tomariam esse lugar. Isso explica porque o projeto de Prestes Maia, salvo algumas vozes dissonantes, foi amplamente creditado como um marco no progresso da cidade, uma via plausível por onde, a grandeza de São Paulo prosseguiria *indestrutível no espaço e no tempo*.

A matriz de remodelação urbana sintetizada no Plano de Avenidas concorreu, como mencionamos, para que o cenário europeizante de São Paulo, nas primeiras décadas do século XX, fosse preterido por outro baseado no modelo norte-americano. É nesse contexto que se dá a consolidação de uma outra centralidade que, concentrando os usos de prestígio, substituiria a região do velho Triângulo. O próprio adensamento dessa região impedia a continuidade de sua expansão, sobretudo, para atender às demandas da especulação imobiliária. Além disso, no momento em que o automóvel se afirmava como o meio de transporte preferencial das camadas de alta e média renda; os aspectos estruturais do centro histórico o tornavam congestionado e de difícil acesso para a elite motorizada. Concomitantemente, a substituição do bonde pelo transporte coletivo baseado no ônibus e a construção de terminais nas praças da Sé e Clóvis Bevilacqua, favoreciam a sua popularização .

A travessia do Vale do Anhangabaú em direção à rua Barão de Itapetininga nos leva ao “Quadrilátero do Glamour” da São Paulo dos anos de 1940 a 1960. Grosso modo, poderíamos mapear essa área, presumindo os seus limites entre: a Praça Ramos de Azevedo e a Praça da República de um lado; e a Avenida São João e a Rua da Consolação do outro. Aí se expandiram as atividades ligadas ao comércio de luxo, a vida noturna, ao lazer e a cultura, fazendo com que o novo centro reinasse incontestemente nesse período.

Fig. 19: Dois endereços do comércio de luxo no “Quadrilátero do Glamour” - Rev Sombra, ano 10, nº 107, nov dez de 1950

Quanto ao Anhangabaú, o elegantíssimo parque, projetado por Bouvard foi totalmente descaracterizado. A esplanada do Teatro Municipal, com o seu tratamento paisagístico requintado, apresentando seus conjuntos de palmeiras imperiais dispostos em semicírculo, seria substituída por uma nova perspectiva. No plano entrecortado pelo monumental Viaduto do Chá, é possível, agora, contemplar a profusão de automóveis estacionados nas imediações. Tal retrato aparece fielmente descrito em um guia de São Paulo nos final dos anos de 1940.

“O estacionamento de automóveis no perímetro central de S. Paulo, como em tôda grande capital, apresenta aspectos pitorescos. Os 70 mil veículos motorizados que circulam diàriamente na capital paulista, convergem naturalmente para o centro da cidade, e os ‘chauffeurs’ espreitam e porfiam por uma vaga para estacionar o seu carro. O local preferido, pelo acesso fácil ao centro, é o vale do Anhangabaú, nas imediações do majestoso Viaduto do Chá, onde se alinham várias centenas de automóveis dos mais diversos tipos e cambiantes côres”.³⁶

³⁶ ALMEIDA JR., José B. *Guia Pitoresco e Turístico de São Paulo*. São Paulo, Livraria Martins Editora S. A. s/d.

Fig. 20: Vale do Anhangabaú, de onde sai a Avenida 9 de Julho, considerada na época uma das mais belas artérias da capital paulista. Na foto, o novo Viaduto do Chá e, em suas imediações, o grande número de automóveis estacionados. (final dos anos 1940)

Acrescentando o intenso processo de verticalização nessa área, estamos, sem dúvida, diante de um cenário indicativo das representações da moderna São Paulo industrial: a verticalização, as grandes avenidas e os automóveis são elementos da composição de um quadro que se sobreporia à São Paulo do Triângulo, dos bondes e da arquitetura europeizante.

IV. O Hotel Esplanada

Em meados dos anos de 1930, o antropólogo Claude Lévi-Strauss, assim descreveu suas impressões sobre a paisagem do Vale do Anhangabaú.

“A parte de baixo está ocupada por um parque em estilo inglês: relvados ornados de estátuas e quiosques; enquanto que, pelas vertentes acima, se erguem os principais edifícios: o Teatro Municipal, o Hotel Esplanada, o Automóvel Clube, os escritórios da companhia canadense que se encarrega da iluminação e dos transportes. Os seus volumes heteróclitas enfrentam-se no meio de uma desordem estática. Esses edifícios em posição de combate fazem lembrar grandes rebanhos de mamíferos reunidos no fim da tarde à volta dum bebedouro, imóveis e hesitantes durante alguns instantes; estão condenados, por uma necessidade mais premente do que o receio, a misturar temporariamente as suas espécies antagônicas.”³⁷

Para além da crítica ao gosto duvidoso expresso no ecletismo das linhas arquitetônicas, a descrição do antropólogo nos situa num ponto privilegiado, de onde é possível vislumbrar um cenário emblemático. Na época, em que Lévi-Strauss escreve, o Anhangabaú ainda preserva os traços que o haviam consagrado, durante as primeiras décadas do século XX, como o cartão postal da cidade. Não só pelo paisagismo projetado sobre as obras de canalização do riacho Anhangabaú no início do século, mas, também, pela sofisticação do conjunto de prédios que ladeavam o vale. O Teatro Municipal e o Hotel Esplanada, ambos situados no lado norte, são emblemáticos. Aliás, o Municipal, cuja obra foi iniciada em 1903 e concluída em 1911, tem importância fundamental na composição dessa geografia afirmativa da elite dominante. Posteriormente, ao lado do Teatro projetado por Ramos de Azevedo, seria edificado o Hotel Esplanada. O prédio assinado pelos arquitetos Gabriel Pierre J. Marmorat e Emile Louis Viret na esplanada sobre o vale, guardava as mesmas linhas de requinte de seu ilustre vizinho. Ou, como escreve Benedito Lima de Toledo:

³⁷ LÉVI- STRAUSS, Claude. *Tristes Tópicos*. Lisboa, Edições 70, p. 93.

“O hotel Esplanada foi concebido para compor um conjunto harmonioso com o Teatro Municipal, dentro do Parque. Pelo menos, essa é a sensação que transmite aquele edifício, por sua escala, arquitetura e implantação. O próprio nome parece advir de sua situação: ficava na esplanada do Teatro.”³⁸

Esses dois edifícios compõem lugares estratégicos de representação de um cenário condizente com o desejo das elites de produção de uma imagem de si, mesclada ao *glamour* da cidade. Seja nas representações simbólicas condensadas em suas estruturas físicas ou por meio das práticas que acolhem, eles representam uma posição de destaque na paisagem que, nesse caso, se rebate no mercado dos bens simbólicos. Nesse sentido, são plataformas onde operam os signos de distinção, ou seja, lugares privilegiados da afirmação do gosto de uma certa classe e de um estilo de vida. Assim, determinam balizas de uma territorialidade, aonde o que está em jogo, na perspectiva do sociólogo Pierre Bourdieu, é a afirmação do monopólio de “*fazer ver e fazer crer, de dar a conhecer e de fazer reconhecer, de impor a definição legítima das divisões do mundo social.*”³⁹

A crônica de Guilherme de Almeida, datado do final dos anos de 1920, comentando o início da Estação Lírca no Municipal, não deixa dúvidas quanto ao valor simbólico que esse lugar agrega.

“O início da Temporada Lírca alterou o movimento noturno no centro da cidade. Isto é, apenas naquele pequenino pedaço de chão que vai da Praça do Patriarca ao Teatro Municipal.

Aí se reúne, todas as noites, uma espessa multidão, que se divide em duas metades: a metade visual e a metade auricular. A primeira é aquela curiosa gente que abre alas, ante as entradas do Grande Teatro, para ver *limousines*, torpedos, taxis e bondes despejar *manteaux* e peitinhos, chales e ternos escuros. Essa parte da humanidade é essencialmente comercial: ela fica ali, avaliando jóias, vestidos, cartolas, automóveis, etc. Aquilo, para ela, vale muito mais do que qualquer outra esgoelada, em quaisquer condições, por qualquer pessoa vermelha e peituda. A segunda metade, a auricular, é uma gente

³⁸ TOLEDO, Benedito Lima de. *Anhangabahu*. São Paulo. Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. 1989. p. 136

³⁹ BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2003. p. 113.

heróica, cuja trompa de Eustáquio é de uma resistência à prova de fogo, isto é, de dós-de-peito ou outras cousas destruidoras.”⁴⁰

Nesse mapa dos privilégios e das distinções, o Municipal constitui um lugar de prestígio. O Hotel Esplanada, com os seus 250 apartamentos, magnífico hall de entrada todo de mármore Carrara e seus luxuosos salões, destacou-se, também, como um lugar cortejado pelas classes abastadas. É curiosa a sua trajetória. Coincidentemente, foi aberto no mesmo ano em que na capital da República se inaugurava o Hotel Copacabana Palace que, como sabemos, se tornaria um dos signos de sofisticação, ainda em pleno funcionamento na cidade do Rio de Janeiro. O Hotel Esplanada, por sua vez, quando encerrou suas atividades em 1957, foi adquirido pelo Grupo Votorantim, tornando-se sede das empresas de Antônio Ermírio de Moraes⁴¹. Onde hoje funciona o auditório da Cia Brasileira de Alumínio, eram realizados os eventos mais elegantes da sociedade paulistana. Durante os seus trinta e quatro anos de funcionamento, a lista de hóspedes do Esplanada incluiu estrelas do teatro, da música e do cinema, bem como políticos e personalidades do mundo empresarial.

⁴⁰ ALMEIDA, Guilherme. *Pela Cidade*. (Coleção Contistas e Cronistas do Brasil) . São Paulo, Martins Fontes. 2004. p.473

⁴¹ O empresário paulista comenta que o lugar tem uma relação especial com a história de sua família. Pois, ali viveram, enquanto sua casa passava por uma reforma: “*Meus pais foram morar temporariamente no velho Hotel Esplanada que ficava na praça Ramos de Azevedo – coincidência, o mesmo prédio em que, a partir de 1965, passei a trabalhar. Da janela do quarto do hotel, hoje minha sala de trabalho, avistava-se o belo viaduto do Chá por inteiro*”.

In: <http://www.antonioermirio.com.br/artigos/admpub/92fol002.htm> .

Obs: Outro hospede que usou o hotel como residência, mas por muito mais tempo do que os pais do empresário, foi Leonor de Moraes Barros, sobrinha do então presidente da República, Prudente de Moraes. Leonor morou no Esplanada durante 31 anos, até o seu fechamento, em dezembro de 1957.

Fig. 21: Jardim do Anhangabaú, a esquerda Hotel Esplanada e a direita Teatro Municipal – início do anos de 1930.

SETEMBRO
1 9 2 9

ESPLANADA HOTEL

SÃO PAULO - BRASIL

TELEPHONE — 49216
TELEG. — ESPLANADA

250 apartamentos com
banho e telephone.

Luxo e conforto
moderno.

O mais bem situado.

AMERICAN BAR -- GRILL ROOM -- COZINHA DE 1ª ORDEM

Fig. 22: Publicidade Hotel Esplanada – *O mais bem situado* - 1929

É novamente o escritor Guilherme de Almeida quem nos ajuda a compor o retrato desse lugar que, durante algumas décadas, emprestou sua fachada ao mais 'belo cartão postal da cidade', além de acolher em suas dependências a afirmação da aura do prestígio das classes abastadas. Sua arquitetura foi um palco para a 'boa sociedade' exibir sua etiqueta, bem como a sua elegância, gosto e reputação, enfim, os elementos de representação simbólica que ao serem encenados cumprem o papel de lembrar a ela e aos outros o seu lugar. Todavia, exigir esse grau de refinamento de um ambiente, requer alguns parâmetros, mais francamente encontrados na aristocracia dos grandes hotéis do Velho Mundo. A história narrada pela crônica do 'príncipe dos poetas' nos certifica a esse respeito. O enredo é simples. Um amigo, depois de passar algum tempo na Europa, chega a São Paulo e, evidentemente, deseja hospedar-se no Esplanada. Qual não é a sua surpresa, ao descobrir que o endereço não existe mais.

“ – Como? Acabaram com o 'Esplanada'? ... Vocês estão doidos!

Compreendi muito bem essa estranheza do bom paulista torna-viagem. Suas malas traziam as etiquetas (que são cartas de recomendação) de muitos grandes hotéis do Velho Mundo. E isso – o que se entende por hotel “de tout premier ordre”, isto é, o 'Palace', o edifício de certa suntuosidade, construído para o fim a que se destina, e, pois com o 'physique du rôle' – isso não existe mais em São Paulo. Existem, sim, bons hotéis instalados em prédios comerciais, que poderiam ser para escritórios ou apartamentos, dispondo de conforto, com bom tratamento, bom serviço, mas... sem 'cara de hotel', que era precisamente aquilo que antes e acima de tudo tinha o nosso 'Esplanada'.”⁴²

⁴² ALMEIDA, Guilherme. Eco ao Longo dos Meus Passos – “Pró-Esplanada”. *Jornal O Estado de São Paulo*. 22.06.1960.

Fig. 23: Fachada do Hotel Esplanada - início dos anos de 1930 - *Um hotel para os mais exigentes.*

A comparação entre o Esplanada e os recentes hotéis instalados na cidade é relevante. Ela nos oferece certos indícios para nos aproximarmos da aura de *glamour* que envolve o lugar. Como explica o texto, o Esplanada, a exemplo dos seus irmãos do Velho Mundo, expressa em sua estrutura física certa suntuosidade. Poderíamos acrescentar que essa qualidade corresponderia às exigências da elegância dos seus hóspedes. Nesse sentido, o espírito aristocrata de sua identidade traz as marcas da singularidade do gosto de uma determinada classe e, portanto, responde às demandas de certo estilo de vida. A ‘cara de hotel’ reclamada pelo cronista é, exatamente, aquilo que os outros hotéis não podem oferecer. Construídos tal como escritórios ou apartamentos, evocam a versatilidade e a praticidade de uma razão utilitária e, portanto, explicitam um *ethos* econômico. Nesse ponto, inviabilizam a aura aristocrática de um *Palace*. Embora, ofereçam o conforto de um bom serviço, a estética do prédio comercial é incompatível com “le physique du rôle” e, dessa forma, prescinde dos valores de prestígio. O campo das representações simbólicas inscritas nos traços do edifício comercial é da ordem da

racionalidade mercantil, da lógica funcionalista. Nesse caso, o uso do espaço é disciplinado, não como um fim em si mesmo, mas em vista dos negócios. O que responde às solicitações do “tempo utilitário”, aquele equacionado na fórmula: *não perder tempo*. Tais evidências sendo da ordem da lógica do mercado, conformam-se a determinado *ethos* econômico. Mesmo que os interesses econômicos permeiem os valores de prestígio das camadas burguesas, o status da distinção e a sua aura aristocrática, não se colocam no campo da razão utilitarista, como bem demonstrou Norbert Elias em sua *Sociedade de Corte*:

“A partir do momento em que surgem tendências exclusivistas e elitistas nas camadas burguesas, estas também passam a se expressar através de símbolos de prestígio, que visam à preservação da existência do grupo excludente como um grupo distinto e, ao mesmo tempo, a glorificação dessa existência. Em tais símbolos essa existência é apresentada como um objetivo em si, cercado por uma auréola de prestígio, mesmo que valores utilitários e interesses econômicos sempre se misturem aos valores de prestígio nas camadas burguesas.”⁴³

Isto posto, poderíamos inferir que não era apenas a cidade que estava perdendo os seus hotéis. Na perspectiva de Guilherme de Almeida, de certa forma, também estaria perdendo a aura de sua elegância.

Palco da distinção da elite paulistana, os valores de prestígio agregados ao Esplanada articulavam-se a certas representações da elegância que compunham o imaginário da sociedade paulista. Desde a contratação dos *Chefs* internacionais para instruir seus cozinheiros, ou da instalação em suas dependências do salão de “*coiffure*”, organizado segundo os mais modernos requisitos da estética, como descrito nas *Notas Sociais* abaixo, tudo evoca um cenário glamoroso.

“Ora, aconteceu-me, numa dessas últimas tardes de maio, visitar, por acaso, um desses salões destinados a emprestar maior sedução aos delicados perfis das nossas patrícias. Uma autentica ‘*ambiance très parisienne*’, onde os

⁴³ ELIAS, Norbert. *A Sociedade de Corte*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2001. p. 120.

notáveis mestres na arte do penteado, Antoine Groff e Gaston, e a celebre ‘visagiste’ Aude Rennes, supervisionados por Monsieur Roland, realizam real revolução na técnica da Beleza! Esse mundo de maravilhas ocupa pequeno espaço de um dos andares do Esplanada. “⁴⁴

E ainda, para não pairar dúvidas sobre esses profissionais da beleza, a nota sublinha no currículo da “visagiste” do Salão Esplanada uma referência primordial, ela fora encarregada da “maquillage” de famosas artistas do cinema francês.

Quanto aos bailes do Esplanada, podemos adiantar, por ora, que eles dialogam com os mesmos signos de distinção que demarcam esse território como um lugar da ‘boa sociedade’ paulistana. Como observamos, esse espaço apresenta-se como uma espécie de palco da teatralização da etiqueta, da elegância, do gosto, enfim de um estilo de vida articulado a determinadas representações do ‘glamour’ que compunha o imaginário da sociedade, naquele momento. Espaço da instauração e manutenção das relações, da sociabilidade pertinente a determinado grupo, os bailes definem-se, nesse cenário, sobretudo, como uma prática onde os agentes sociais podem reconhecer e reafirmar seus valores. Ou seja, na perspectiva de Pierre Bourdieu, os bailes podem ser vistos ,como um lugar privilegiado, onde os agentes jogam com a distinção, para afirmar sua própria identidade ao mesmo tempo em que impõe e legitimam uma visão de mundo .

Até o momento a série de documentos acerca dos bailes do Esplanada, pesquisados em revistas e jornais da época, e o conjunto de entrevistas realizadas com os freqüentadores desses bailes confirmam essa perspectiva de análise.

Grosso modo, a trilha que seguimos até aqui, refere-se à construção de um panorama mais amplo acerca das transformações em curso na metrópole paulista, no contexto de sua transmutação como cidade industrial. Nesse panorama dinâmico buscamos sinalizar aspectos relativos à demarcação simbólica de uma nova centralidade, aqui identificada como “quadrilátero do glamour” . É nessa geografia que pretendemos analisar os bailes dos salões do Hotel Esplanada como o palco privilegiado de certas representações e valores.

⁴⁴ CORRÊA JUNIOR. Notas Sociais – “A Serviço da Beleza”. *A Gazeta de São Paulo*. 01.06.1950.

As imagens e o texto a seguir referem-se a uma matéria publicada na revista Sombra, no ano de 1948. Trata-se de uma cobertura em “alto estilo” de um baile realizado no Hotel Esplanada. Tais registros nos dão uma idéia do “glamour” desses bailes. Sem dúvida, o palco onde a boa sociedade paulistana jogava com os signos da distinção.

“O ‘Bal du Panache’ é uma festa já tradicional em Paris. Realizando-se uma vez por ano tem ela o condão de movimentar o mundo elegante, tornando-se assunto obrigatório da crônica mundana. Os grandes chapeleiros da França fazem para essa noite ‘coiffeurs’ especiais os mestres da moda criam modelos inéditos e os salões se enchem daquela aristocracia internacional que nos habituamos a ver em Paris. Sendo um baile maravilhoso uma festa de raro bom-gosto, natural seria que outras capitais seguissem o exemplo parisiense. E, num outro hemisfério, também numa grande cidade vimos um ‘gala’ que nada ficou a dever ao da capital francesa. São Paulo, a mais européia das capitais brasileiras, foi o cenário dessa esplêndida e elegantíssima noite – o Baile de Panache. Um acontecimento marcante na sociedade bandeirante que abre assim, de maneira brilhante, a temporada social desse ano, dando uma idéia nítida do que será ela, animada pelos vultos mais representativos e ilustres da metrópole que é, hoje em dia, um orgulho para o Brasil”⁴⁵

Fig. 24: . Revista Sombra, nº 77, ano 8, abril de 1948

⁴⁵ “O Grande Baile do Panache em São Paulo”, *Revista Sombra*, n. 77, ano 8, abril de 1948.

Fig. 25: . Revista Sombra, nº 77, ano 8, abril de 1948

* * *

CAPÍTULO II

O ECLIPSE DO HERÓI DA VELOCIDADE CLÁSSICA

Uma Chuva de Prata No IV Centenário

De dia, aviões lançaram papeluchos dourados e prateados que brilhavam ao sol, e ao cair provocaram tumultos de moleques. De noite voaram de nôvo, e o reflexo dos papéis, à luz dos holofotes maravilhou o povo.

Jorge Americano

A chuva de prata, como ficou conhecido o espetáculo proporcionado pelos aviões que lançaram sobre a capital paulista milhares de pequenos pedaços de papéis metalizados, integrou a programação dos festejos do dia vinte e cinco de janeiro de 1954. Assim, além da tradicional arte da pirotecnia que enfeitou os céus da cidade com fogos de artifício visíveis de diversos pontos, enquanto bandas de música tocavam por toda a parte, a celebração dos quatrocentos anos de São Paulo fascinou a população com a magia dos papeluchos dourados e prateados que caíram como uma espécie de chuva de estrelas em homenagem à cidade aniversariante. Na memória daqueles que assistiram as comemorações, a chuva de prata ainda cintila como uma das evocações mais vivas da festa do IV Centenário.

O público ainda pode contemplar mais uma vez o espetáculo da chuva de prata, quando em meados deste ano, três aviões C-47 sobrevoaram o Vale do Anhangabaú. Seguidos por poderosos holofotes do corpo antiaéreo do nosso Exército, das aeronaves precipitaram os fragmentos metalizados:

“Começou então a cair sobre o vale, como pétalas prateadas, os círculos dentro do foco de luz violáceo, saídos dos holofotes. Essa parte foi das mais empolgantes, realizada com o mais absoluto êxito, sobre um clima propício e ameno debaixo do entusiasmo incomum de centenas de milhares de pessoas.”⁴⁶

⁴⁶ CHUVA de Prata. *Correio Paulistano*. 10.07.1954. p.1

Fig. 26: *Chuva de Prata no início da noite de sábado no Vale do Anhangabaú. Aviões C-47 cruzam o céu de São Paulo sob os olhares da multidão que acompanhou o banho de luz projetado pelos holofotes, guiando a marcha dos aparelhos e a precipitação de fragmentos prateados. Correio Paulistano, 10.07.1954. p.16*

O ano de 1954, parece ter sido pródigo em espetáculos envolvendo aeronaves. Como noticiou o jornal *O Estado de S. Paulo*⁴⁷, foi este o ano em que, pela primeira vez, os céus do Brasil testemunharam a travessia da barreira do som, um marco na história da aviação que já havia sido realizado pelo capitão americano Charles Yeager em 1947.⁴⁸ O mesmo piloto, agora

⁴⁷ VOARAM Hoje Sobre a Cidade os Aviões a Jacto Norte-Americanos, *O Estado de S. Paulo*, 03.02.1954, p.28

⁴⁸ A velocidade do som havia sido medida pelo físico austríaco Ernst Mach, e seu valor de 1.226 km/h (em condições de atmosfera padrão, Mach 1) impunha-se como barreira intransponível. Ao final da Segunda Guerra, uma equipe norte-americana foi formada pela Força Aérea do Exército dos EUA, pelo Comitê Nacional de Assuntos Aeronáuticos (Naca, que mais tarde se tornaria a Nasa), e pela fábrica Bell Aircraft Corporation para projetar, construir e operar uma nova aeronave, cuja missão seria investigar o voo a velocidades transônicas (próximas à do som) e, se possível, quebrar a "barreira do som". Em 14 de outubro de 1947, o capitão Charles Yeager nos controles do Bell X-1 voou mais rápido do que o som, no que foi internacionalmente reconhecido como o primeiro voo supersônico de uma aeronave pilotada por um ser humano.

major, repetiria a sua façanha, primeiramente no Rio de Janeiro e depois em São Paulo, com o caça a jato – “Sabrejet F-86”, um dos mais modernos aviões a jato que integraram a esquadrilha da Força Aérea dos EUA, em visita ao Brasil no mês de fevereiro de 1954. A missão nomeada *Cruzeiro da Boa Vontade* fora agendada pela Secção de Aeronáutica da Comissão Militar Mista Brasil - Estados Unidos. Pilotando o seu F-86, Charles Yeager efetuou um mergulho com o aparelho, atingindo a velocidade supersônica. Em seguida, o avião retomou o vôo plano e as ondas de choque geradas no momento da trajetória descendente, ao tocarem o solo, produziram um “estrondo sônico”. Assim, graças às demonstrações acrobáticas da alta escola da aviação americana podemos ter, pela primeira vez, a nítida percepção sonora de que adentrávamos a era supersônica. Antes de deixar o Rio de Janeiro, o comandante do grupo de aviões, da Força Aérea dos Estados Unidos, homenageou a memória de Santos Dumont, depositando uma coroa de flores junto ao monumento do pai da aviação brasileira. O homem-jato reverenciou, assim, o nosso símbolo maior da aviação-hélice. Era o prenúncio de que o tempo do herói da velocidade clássica, segundo a perspectiva de Roland Barthes, caminhava para o ocaso. O *jet-man*, como analisa o autor, pertence a uma nova raça da aviação, mais próxima do autômato do que do herói. O herói tradicional, cujo valor era o de fazer aviação sem abandonar a sua humanidade, experimenta a velocidade como uma aventura, na condição de homem simples. Eis aí um Santos Dumont, pilotando o seu *14-bis* em trajes cotidianos e um Saint-Exupéry escritor. Para eles, o movimento era uma façanha episódica, para a qual só era preciso coragem.

“O *jet-man*, esse, parece não conhecer nem aventura nem destino; apenas uma condição; e mesmo essa condição é, à primeira vista, menos humana que antropológica; miticamente o homem-jato define-se menos pela sua coragem, do que pelo seu peso, sua dieta e seus hábitos (temperança, frugalidade, continência). A sua particularidade racial lê-se na sua morfologia: o macacão anti-G em *nylon* dilatável, o capacete polido, constituem para o homem-jato uma nova pele onde ‘nem a própria mãe o reconheceria’.”⁴⁹

⁴⁹ BARTHES, Roland. *Mitologias*. São Paulo, Difel, 1982. 5ª ed. p. 63.

Fig.27 Nessa figura, uma explicação gráfica do fenômeno. *Diário de São Paulo*, 03.02.1954 p. 1

“O major Yeager – primeiro homem a transpor a barreira sônica – “caiu” verticalmente pilotando o seu “jet” a uma velocidade superior a 2.600 quilômetros por hora. A “queda” se iniciou a seis mil metros de altura – e ao chegar a dois mil metros o major Yeager se desviou, seguindo até o solo o som de seu aparelho. Segundos após ocorreu o “estrondo”, que nada mais foi do que o choque do som do “jet” com o solo.” ESTONDO Sônico, *Diário de S. Paulo*, 03.02.1954 p. 1

Fig.28: “Chega hoje a esta Capital uma flotilha de modernos aviões a jacto, pertencentes à Força Aérea Norte-Americana. Em visita a vários países sul-americanos, num Cruzeiro de Boa Vontade, aquela esquadrilha proporcionará, de 11 h. às 11 h. e 45 m. de hoje, uma demonstração na base de Cumbica. No clichê, o vôo de precisão de um grupo de aviões “Shooting Star”, presentes na capital paulista.” DEMONSTRAÇÃO de jactos norte-americanos. *Diário de S. Paulo*, 03.02.1954. p. 5

Segundo a reportagem do jornal *Diário de São Paulo*⁵⁰, uma multidão de curiosos aguardava desde as primeiras horas da manhã a aterrissagem dos aviões a jato norte-americanos. Inúmeros automóveis vindos da capital, muitos transportando famílias inteiras, chegaram à Cumbica para prestigiar o espetáculo de acrobacias aéreas proporcionado pela frota que fazia a viagem da Boa Vontade pelas Américas. De fato, naquela manhã de fevereiro de 1954, os paulistanos puderam apreciar um espetáculo inédito realizado pelo que havia de mais avançado na área da tecnologia aeronáutica. Os modernos aparelhos *Shooting Stars F.80* e *Thunderjets F.84* impressionaram o público com manobras realizadas a uma velocidade variável de 600 a 1000 quilômetros horários. O show incluía vôos rasantes sobre a pista, com os aparelhos ganhando altura logo em seguida e elevando-se quase em ângulo reto. Voando de dorso e fazendo uma série de “allow rolls” e “loopings” sempre em alta velocidade, os aviões faziam subidas e descidas bruscas e, nas palavras do jornalista, davam uma impressão de leveza e absoluta segurança. O que mais chamou a atenção do público, foram as evoluções dos *Thunderjets F-84*. O balé acrobático realizado por quatro aviões *F-84*, com suas manobras audaciosas, executadas com extrema precisão e sincronia, causou frisson naqueles que acompanharam deslumbrados a dança dos jatos nos céus. Em formação de quatro, as aeronaves voaram por cerca de meia hora, fazendo acrobacias assombrosas. Algumas vezes, ainda segundo a reportagem, modificavam o grupo de quatro com um líder duas alas e uma cauda, dando a impressão de cruz no céu, mas logo a seguir voltaram à formação anterior, para passarem em voo rasante sobre a pista ou executarem subidas bruscas, sempre fazendo acrobacias.

Em minúcias, a reportagem sobre a impressionante exibição dos jatos norte-americanos enumera as especificações dos *Thunderjets F-84*. Trata-se de um avião tipo caça, equipado para transportar uma bomba, bem como para receber abastecimento em pleno voo. O aparelho, sucessor do conhecido *Thunderbolt P-47*, da Segunda Guerra Mundial, teria um uso muito difundido na América Latina. Com seu raio de ação praticamente ilimitado e grande poder destruidor, era empregado como força de prevenção para pretensos

⁵⁰ EMPOUGOU o público a exibição dos aviões a jacto norte-americanos, *Diário de S. Paulo*, 04.02.1954, p. 2

agressores. Fabricado pela empresa norte-americana *Aviation Corporation*, o *Thunderjet F-84* fora utilizado com grande êxito na Guerra da Coréia (1950-1953) e passou a compor a frota da OTAN, para fortalecer o seu sistema de defesa aérea. Ainda sobre as especificações da aeronave, a reportagem esclarece: *o avião é armado com seis metralhadores de calibre 0.50 (12.7 mm). Tem capacidade para levar 2.268 quilos de bombas foguetes e tanques para espalhar sobre o alvo gasolina gelatinosa “napalm”. Esse avião contribuiu grandemente para o êxito da Força Aérea do Extremo Oriente em destruir importantes alvos comunistas.*⁵¹

A solenidade de recepção dos pilotos americanos contou com a participação das mais altas patentes militares e de importantes autoridades civis. O general Reuben Hood, chefe da missão norte-americana, comentou que a “Viagem da Boa Vontade”, iniciada no dia 15 de janeiro, quando os aviões decolaram da base de San Antonio, passou pelo México, Nicarágua, Panamá, Peru, Chile, Argentina e, finalmente chegara ao Brasil. Sobre o nosso país, elogiou as belezas naturais e a acolhida cordial que teve nos meios militares e civis.

É certo que no “Cruzeiro da Boa Vontade”, estava implícito uma estratégia de poder em tempos de Guerra Fria. Não estamos apenas no campo das cordialidades diplomáticas, na verdade, trata-se de um cerimonial militar. A explicitação de um poder bélico, travestido de espetáculo “circense”, tem sua eficácia exatamente porque se inscreve como espetáculo. Possível, na medida em que, os movimentos executados pelas máquinas de guerra enfatizam a estética e abstraem o seu conteúdo político. Ou seja, a acrobacia espetacular ganha a forma de entretenimento ao camuflar, na beleza do espetáculo de um balé aéreo, a finalidade para a qual as aeronaves foram projetadas: poder bélico. Se *a exibição dos aviões a jato norte-americanos empolgou o público*, tal qual nos relata a reportagem do Diário de São Paulo, então se cumpriu o objetivo da missão; pois, como explica Guy Debord: “A sociedade portadora do espetáculo não domina as regiões subdesenvolvidas apenas pela hegemonia econômica. Domina-as como sociedade do espetáculo”⁵². O vôo dos jatos coloca a alta tecnologia e domínio da técnica no jogo da encenação do poder,

⁵¹ Idem

⁵² DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo*. Rio de Janeiro, Contraponto, 1997. p 38

fazem ver e crer na superioridade daqueles que, no mundo moderno, dispõem dos meios de empreender um novo recorde da velocidade. Na festa comemorativa dos quatrocentos anos de São Paulo, o veloz balé acrobático, encenado pelas máquinas e pilotos americanos, aclimata-se à narrativa que celebra o progresso como espetáculo da “cidade que não pode parar”.

*

*

*

Se não propriamente um espetáculo da aviação, mas sem dúvida um marco na arquitetura da cidade relacionada ao transporte aéreo, em dezembro de 1954 foi inaugurada a Estação Central de Passageiros do aeroporto de Congonhas, tratava-se da maior área coberta de passageiros do país. Com as novas instalações, Congonhas é comparado aos modernos aeroportos do mundo, incorporando em suas dependências lojas, restaurante, boate e toda sorte de facilidade e comodidade para fazer jus, como sublinhava os jornais, *ao maior e mais movimentado aeroporto do Brasil que honra e orgulha os quatrocentos anos de São Paulo, cooperando consideravelmente com o progresso e desenvolvimento da “cidade que mais cresce no mundo”*.

Fig. 27: *Imagens das modernas instalações aeroporto de Congonhas inauguradas em Dezembro de 1954. Vista Panorâmica: torre de controle e detalhes da estação central. Jornal A Gazeta, 11.12.1954, p. 11*

O pavimento superior com uma área de mais de 3.500 metros quadrados era destinado à instalação de um grande restaurante, com todos os anexos indispensáveis a uma construção desse gênero. O terraço que avançava sobre o pátio do aeroporto foi emoldurado por amplas vidraças, permitindo cômoda e perfeita apreciação do movimento dos aviões, um espetáculo sempre interessante, comentavam os jornais, especialmente à noite. Tendo em vista a sua localização, a grandiosidade e a sofisticação de sua construção, apostava-se que o local em breve seria um dos centros de atração da cidade, a exemplo do que se verificava em grandes aeroportos mundiais, como os de Orly, em Paris, e o Pistani de Buenos Aires.

De fato, Congonhas incorporou-se à paisagem da metrópole, tornando-se um ícone de sua modernidade. Além da decolagem e aterrissagem das aeronaves procedentes de diversas partes do país e do mundo, tidas com um espetáculo para uma audiência curiosa que afluía às suas dependências, os jornais informavam diariamente em suas colunas sociais a lista dos passageiros que estavam embarcando ou desembarcando nos vôos que ali eram operados, o que aumentava a aura de glamour desse lugar das viagens aéreas. Em várias entrevistas, dançarinos e músicos, lembram de Congonhas

como um local muito cultuado pelos bailes que ali ocorriam, sobretudo bailes de formatura de colegiais e de universitários. Jorge Americano, em suas memórias, narra a trajetória do aeroporto paulista, que inaugurado em 1934, possuía uma estrutura muito precária, composta de uma pista e um barracão de madeira utilizado como estação de passageiros, mais tarde substituído por um pequeno conjunto que, seria demolido com a construção do atual, com o restaurante, o grande salão de espera e de bailes e duas estreitas e longas alas de embarques.⁵³

Assim, Congonhas, afirmando-se pelo seu deslumbrante espaço físico e social, fundava-se como um lugar que, em sua monumentalidade, assemelha-se ao que fora a Estação da Luz no período áureo da capital do café. Na época, o edifício da Luz, com os traços de uma imponente construção vitoriana, tornou-se símbolo da metrópole paulista, figurando como ícone de sua modernidade.

Se a primeira estação ferroviária, construída no final de 1860, com o objetivo de atender à recém-criada São Paulo Railway, tinha uma arquitetura tímida. O novo prédio, inaugurado em 1901, apresentaria linhas arquitetônicas à altura daquilo que as elites acreditavam ser a expressão da marcha do progresso da civilização em terras paulista. Tal fato teve como garantia a chancela de um projeto elaborado na Inglaterra, além, é claro de que todo o material necessário para a execução da obra fora importado desse país. Cabe lembrar: a implantação da nova estação se beneficiaria da proximidade do Jardim da Luz, remodelado durante a gestão do prefeito Antonio Prado (1889-1910). Assim, a Estação da Luz e o Jardim da Luz iriam compor o mais importante cartão postal da cidade nas primeiras décadas do século XX.⁵⁴ Tratava-se de um cenário bem ao gosto da afirmação de respeitabilidade burguesa com a qual a elite naquele momento se identificava. Evocando o retrato que o cronista Sylvio Floreal fez do Triângulo, podemos dizer que por aqui também passavam elegâncias conformadas aos detalhes exigidos pelo *pedantismo imperativo do código do bom-tom e das normas da burguesíssima urbanidade*, ou como está descrito na crônica abaixo, pela estação desfila *o que há de mais hygianópolis no gênero*.

Tal crônica, publicada no início dos anos de 1920, nos dá uma idéia do capital simbólico (ou social) agregado ao conjunto arquitetônico da Luz. Notemos que o texto,

⁵³ AMERICANO, Jorge. *São Paulo Atual – 1935-1962*. São Paulo, Melhoramentos, 1963. p 115.

⁵⁴ Cf. TOLEDO, Benedito Lima de, op.Cit. p. 82.

com sua concisão e estilo telegráfico, busca traduzir a atmosfera de modernidade que a Estação da Luz inspirava. O autor flagra a despedida, em um domingo à noite, de um jovem casal de noivos na plataforma de embarque do trem com destino à capital da república. Todos os detalhes: os figurinos; os gestos; os personagens; o burburinho da estação e a severidade com que uma respeitável senhora, a matrona, vigia os últimos instantes dos noivos, antes da separação, compõem a dramaticidade digna de uma despedida romântica em alto estilo.

Domingo. Estação da Luz, 20,50, hora oficial. O noturno está prestes a partir. A plataforma cheia de senhoras e cavalheiros – o que há de mais *hygianópolis* no gênero que vem despachar amigos ou parentes para a capital da república. A um canto cochicham dois noivos (ao que parece), à sombra de uma respeitável matrona que desempenha as funções de anjo da ‘guarda’. Elle typo perfeito de embevecido, solememente encadernado em uniforme do exército; ella – typo acabado de irresistível, luxuosamente acondicionada em sedas e gazes. E ambos tristes e nervosos. Estados de alma que convêm ao momento da separação. Ouve-se o primeiro signal da campanha. Os dois jovens se abraçam e se contemplam longamente. Por fim, sôa o signal da partida. Dir-se-ia que fôra dado para elles exclusivamente. Elle a beija nas mãos e na testa; e dos dois pares de olhos, dois pares de lágrimas caem sobre a plataforma...⁵⁵

O cronista, é certo, deixa transparecer uma ponta de ironia, por exemplo aquela que se depreende do uso da expressão *o que há de mais hygianópolis no gênero*, ou dos sinais de uma dramaticidade excessiva na performance dos noivos. Esse matiz se explicita quando, mais adiante, a narrativa revela que o destino do noivo era Mogi das Cruzes, uma localidade muito próxima a São Paulo, e que o seu retorno estava previsto para o dia seguinte. Ora, a princípio é claro o descompasso entre a ação dramática levada a efeito pelo casal e o fato de que a separação não se estenderia por mais de um dia. No entanto, poderíamos imaginar uma outra questão em jogo aí. Esta nos apontaria para a aura de suntuosidade que a Estação da Luz adquiriu para a sociedade em questão. Ela estaria representada por tamanha relevância que seria legítimo aos noivos encenarem uma despedida a altura das exigências sugeridas pelo cenário. Para concluir; a audiência é seleta: *domingo, são 20 horas e 50 minutos, hora oficial e o noturno está prestes a partir rumo à capital da república*. O público ali presente era a fina flor da

⁵⁵ Tid. , “Despedida” – seção *Elegância*, *A Garoa*, n. 8, ano I 20.01.1922.

metrópole paulista, quanto ao instante da partida lembremos: a hora não poderia ser mais oficial, pois a torre do relógio da Luz é uma réplica da torre londrina de Westminster, onde está instalado o relógio Big Ben.

Fig.28 Estação e Jardim da Luz, entre 1925 e 1930.

Assim como no final da década de 1930, a inauguração do novo Viaduto do Chá sinalizou a configuração de uma outra centralidade rumo ao que identificamos como *Quadrilátero do Glamour* em detrimento do velho Triângulo, nesse momento também o Conjunto da Luz havia perdido muito de sua magnitude. No universo simbólico do processo de transformação em marcha na cidade, o trem já não expressava um signo maior da modernidade e progresso, o automóvel e sobretudo o avião representariam o primado do moderno em consonância com a configuração de São Paulo como a grande metrópole industrial da América Latina. Há, é certo, uma relocação do moderno no corpo da cidade, bem como o deslocamento dos seus signos. Nesse sentido, não é coincidência a quase total destruição do prédio da Luz em novembro de 1946, por um incêndio.

Fig. 29. Foto da torre da Estação da Luz publicada no jornal *Folha da Manhã* 07.11.1946, p.12. A legenda explicita que a imagem fora “colhida por volta das quatro horas da madrugada de ontem, quando amanhecia e o velho relógio fundido pelo fogo finalmente silenciava. A foto nos mostra a torre principal da estação envolta em densa fumaça e sob os jactos d’água da mangueira levada até ao alto pela escada Magirus.

O incêndio, tal como relatou os jornais, atraiu uma pequena multidão desde as primeiras horas da madrugada, a ela coube testemunhar, comovida, o furor do fogo destruir o edifício que em tempos áureos fora o signo da cidade moderna.

A pequena multidão que presenciava a fúria da destruição espantava-se ante a facilidade com que o fogo lavrara, reduzindo em pouco o imponente edifício a ruínas fumegantes. [...] não deixava de comover aquela gente a morte do belo corpo arquitetônico que por muitos anos orgulhara S. Paulo. Quando construído embevecia a gente do planalto aquele prédio moderníssimo de linhas severas a projetar para o alto uma torre de rara feição artística. Os turistas dirigiam-se para aqueles lados conduzidos pelos cicerones voluntários a serviço do jubilo pela sua cidade. Nos cartões postais a paisagem que mais se reproduzia era aquele monumento defrontado por um jardim com uma torre esguia.⁵⁶

Os relatos dos jornalistas estampavam a comoção, davam ao incêndio um tom de espetacular dramaticidade, expressões como: *chamas impiedosas*;

⁵⁶ O LADO Sentimental da Tragédia. *Correio Paulistano*, 08.11.1946, p.12

braseiro crepitante; línguas rubras veementes a varar para os céus entre outras, eram articuladas para compor a arrebatadora cena da destruição do velho monumento e para aludir ao estado de choque que tomou conta daqueles que estarrecidos presenciaram, ao longo da madrugada, o sinistro espetáculo do incêndio da Estação da Luz. A partir das três horas, já eram milhares de pessoas postadas nas proximidades, principalmente no Jardim da Luz e na Avenida Tiradentes, acompanhando o desenrolar da catástrofe. O ápice da tragédia, ou como escreveram os jornais, a cena mais dolorosa, refere-se ao momento em que o fogo tomou conta da torre central.

Cerca de 3 horas da madrugada as labaredas tomaram as escadarias da torre central. O relógio célebre pela sua pontualidade começa a ser lambido pelo fogo. O mostrador era intensamente iluminado pelas chamas, que destruíam o seu madeiramento. Enquanto isso se passava, parte do teto da estação de chapas de chumbo derretia-se e caía ao solo com grande fragor. Os ponteiros do grande marcador foram torcidos pelo fogo. Pouco depois das 4 da manhã, que ainda chegou a bater, o relógio desapareceria numa fogueira que se formara no alto da torre. A própria cúpula da torre também foi destruída.⁵⁷

Fig. 30 a Foto Publicada no *Correio Paulistano*.
08.11. 1946, p. 12. O intenso tráfico de veículos nas imediações da Luz. Ao fundo a torre sem o relógio que desapareceu com o incêndio.

⁵⁷ DESTRUÍDA parcialmente pelo fogo a Estação da Luz.. *Folha da Manhã*, 07.11.1946, p. 1

Fig,30 Foto publicada no *Correio Paulistano*. 08.11. 1946, p. 112. A legenda sublinha a ausência do relógio: *“A torre nua, despida, inclusive do velho e tradicional relógio apresenta agora um aspecto triste.”*

O desaparecimento do velho relógio relatado como o momento de maior comoção da tragédia é relevante. A dramaticidade com que o jornalista alude à última badalada, antes de sua extinção nas chamas, pode ser analisada como um indício das transformações que há mais de uma década estavam em processo na geografia da cidade. Assim, esse som anunciou não apenas o desaparecimento de um velho mecanismo, de uma referência importante no espaço e no tempo; pois, como enfatizaram os cronistas, o relógio da Luz durante muitos anos indicou matematicamente a marcha do tempo e foi, por isso, o guia daqueles que na metrópole tumultuosa viviam sob a urgência de seu cotidiano. Mas, sobretudo, podemos inferir que a destruição do velho relógio fazia emergir naquele instante a compreensão de que a cidade não mais se pautava pelo tempo e pelo ritmo de suas locomotivas, os signos da modernidade já haviam se deslocado desse cenário. Por isso, a narrativa extravasa certo tom nostálgico ao referir-se a última badala do austero relógio. Este som

lúgubre teria sido ouvido pela multidão consternada, a testemunha da fúria do fogo, do estranho espetáculo que destruiu a estação. Cabe lembrar também que a torre onde estava instalado o relógio foi, na cidade horizontal, um ponto culminante. Mas, o intenso processo de verticalização ao longo dos anos 1930 e sua acentuação na década seguinte, roubariam a majestade da grande torre da Estação da Luz.

Naquele tempo, ainda sem a fúria dos arranha-céus moirados, a amassar o transeunte pelas ruas sombrias, a torre da Luz era dos pontos culminantes da cidade. De qualquer ponto se divisava aquela lança esquia, a ostentar nas quatro os nítidos mostradores do relógio. Muitas vezes por dia, voltavam-se os transeuntes para o rumo dos algarismos certíssimos, com a fé dos maometanos que se voltam para Meca. Aquela era a hora certa do trabalho que também marcava o instante inigualável do repouso. Aquela a medida da pontualidade dos encontros, o instante da partida, o momento da chegada.⁵⁸

Ainda sobre a “cidade vertical” e o declínio da altivez da Luz, vale lembrar que um ano depois do seu incêndio, em 1947, foi inaugurado o Edifício Altino Arantes⁵⁹, na Praça Antonio Prado. Conhecido como edifício do Banespa, tornou-se o ícone da modernidade paulista e teve a sua imagem amplamente usada como símbolo do progresso de São Paulo, por ocasião dos festejos do IV Centenário. Adentrávamos a era em que o ritmo do progresso e crescimento da cidade era exaltado como *“delírio de conquistar o céu com os gigantes de ferro e cimento armado”*. Cabe sublinhar que o seu projeto era uma cópia acanhada do famoso edifício americano Empire State Bulding inaugurado em 1931, em Nova Iorque. Assim, o edifício do Banespa legitimava-se como uma marca incontestável da pujança e modernidade da capital paulista. Observamos ainda que, o Empire State Bulding há muito já fazia parte do imaginário dos paulistanos, graças ao enorme sucesso do filme King Kong⁶⁰ no ano de 1933. Na película, a cena mais dramática é quando o gigantesco macaco escala o Empire State e morre durante uma batalha contra aviões, no alto do edifício.

⁵⁸ *Idem*. O LADO Sentimental da Tragédia.

⁵⁹ Os tramites para a construção da sede Banco do Estado de São Paulo S/A iniciam-se no final dos anos 1930. A diretoria do banco adquire um terreno na Praça Ramos de Azevedo, em frente ao Teatro Municipal, onde constrói o seu edifício sede. No entanto, o banco não chega a ocupar esse endereço, que acabou alojando as Lojas Mappin; pois se julgou longe do centro bancário da cidade, localizado no Triângulo. Permutando então o prédio da Praça Ramos com um prédio da Santa Casa de Misericórdia na Rua João Brícola e adquirindo mais dois prédios na Rua Boa Vista, o Banespa passa a dispor do terreno para a construção do Edifício-Sede, na confluência da Praça Antônio Prado com a Rua João Brícola e com saída para a Rua Boa Vista. A construção levou oito anos, de 1939 a 1947.

⁶⁰ Sobre a presença do filme King Kong no imaginário dos paulistanos, vale lembrar que no início dos anos de 1930, a melhoria na pista de rodagem entre São Paulo e Santos, permitiu a implantação do transporte rodoviário regular entre São Paulo e Santos. Em 1933, a Companhia Geral dos Transportes (CGT), subsidiária da São Paulo Railway, criou uma linha regular para transportes de passageiro de São Paulo ao litoral. Os seus ônibus, de fabricação inglesa, na cor preta esverdeado, de dois andares ganhou o apelido de *King Kong*.

Fig. 31. O Cruzeiro, *n.15*, 23.01.1954. Na edição, uma reportagem especial sobre os quatrocentos anos de São Paulo. A imagem refere-se a uma vista aérea do Edifício Altino Arantes. Na legenda, o texto exalta a intensa verticalização da cidade: *“O paulista significa, hoje como ontem, ritmo de progresso de crescimento, delírio de conquistar o céu com os seus gigantes de ferro e cimento armado.”*