

## **Avenida d. Pedro I: memória nacional e tensões na construção da São Paulo moderna**

*Avenida d. Pedro I: National memory and tensions in the construction of the modern São Paulo*

**MARLY RODRIGUES**

<https://orcid.org/0000-0002-0433-4468>

Memórias Assessoria e Projetos / São Paulo, SP, Brasil

RODRIGUES, Marly. Avenida d. Pedro I: memória nacional e tensões na construção da São Paulo moderna. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, [S. l.], v. 32, p. 1-53, 2024.

DOI: <https://doi.org/10.11606/1982-02672024v32e34>

RESUMO: O presente texto aborda a construção da paisagem urbana na Colina do Ipiranga, na cidade de São Paulo, local de nascimento da nação brasileira, tratando de modo particular de um de seus elementos, a avenida d. Pedro I, examinando as disputas e a definição de seu traçado. A construção do conjunto memorialístico da Independência do Brasil foi iniciada em 1885, com o edifício monumental, e se completou com as obras realizadas em comemoração ao Centenário da Independência: o jardim, o monumento escultórico e a avenida.

PALAVRAS-CHAVE: Ipiranga. Avenida d. Pedro I. Centenário. Independência.

ABSTRACT: This text deals with the construction of the urban landscape in Colina do Ipiranga, São Paulo city, birthplace of the Brazilian nation; dealing in a particular way with one of its elements, avenida d. Pedro I, examining the disputes and the definition of its layout. The construction of the memorial complex for the independence of Brazil began in 1885, with the monumental building, and was completed with the works carried out in commemoration of the Centenary of Independence: the garden, the sculptural monument, and the avenue.

KEYWORDS: Ipiranga. Avenida D. Pedro I. Centenary. Independence.

## INTRODUÇÃO

1. Guimarães (1988, p. 7).

2. *Ibid.*

Meses após a independência do Brasil, nas câmaras municipais de São Paulo e do Rio de Janeiro, nasceram propostas de construção de marcos cívicos da Independência. Lugar de confrontos entre diferentes interesses locais, essas câmaras haviam apoiado d. Pedro I desde o início do processo que desembocou no Grito do Ipiranga. Agora, buscavam expressar o reconhecimento de sua autoridade, consolidar laços e ganhar destaque nacional. Acenava-se assim para a acomodação política do país uma vez que as disputas nesse campo prosseguiriam até 1831, quando, no auge da crise política, d. Pedro I abdicou do trono.

Afirmar simbolicamente a Independência por meio de monumentos talvez incluísse a preocupação em manter a integridade territorial e referenciar a criação da unidade imaginária que sustenta a constituição das nações, especialmente se considerarmos os conflitos que precederam a separação de Portugal e, em seguida, as disputas em torno da organização do Estado. Essas disputas tiveram como resultado o fechamento da Assembleia Constituinte, em 1823, e, no ano seguinte, na outorga da primeira Constituição do Brasil.

Entre as décadas de 1830 e 1850, a estruturação do Estado nacional se consolidaria a partir do controle das manifestações oposicionistas, da centralização administrativa e, ainda, de um outro fator, de efeitos intangíveis, mas efetivos: a construção da história e da memória histórica da nação brasileira.

Coube ao Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IHGB), criado em 1838, instituição calcada em modelos das academias do século XVIII, desenvolver um projeto caro à historiografia europeia do século XIX: construir o passado das nações recém-formadas, coletando documentos e escrevendo sua história. A construção histórica da nação brasileira se fez a partir da ideia de “civilização”, cujos portadores exclusivos seriam os brancos, europeus, o que, portanto, excluía e depreciava índios e negros.<sup>1</sup> Buscou-se também negar as rupturas ocorridas no decorrer do processo de Independência, tomando a nação como um conjunto orgânico de províncias, adotando um projeto político de continuidade e construindo uma visão homogeneizante da identidade nacional.

A partir de uma percepção linear do processo histórico e da incorporação do progresso como finalidade e elo entre os tempos históricos, o IHGB elegeu o Estado nacional como lugar privilegiado de construção da história do país e os políticos e letrados próximos ao poder seus protagonistas.<sup>2</sup> Nesse quadro se desenvolveu a condução das propostas de construção de marcos de memória da independência no Rio de Janeiro e em São Paulo. Os percalços enfrentados até concretizá-los foram semelhantes nas duas cidades. Em ambas, o argumento da importância da educação seria utilizado pelos que se opunham à construção, também vista como excessivamente dispendiosa.

3. A estátua equestre de d. Pedro I, a primeira escultura pública do Brasil, foi inaugurada em 1862. Obra de Louis Rochet (1813-1878), tem inscrito no gradil fatos relevantes da vida do imperador e, no pedestal, imagens de animais, índios e dos rios representando o Brasil. O local escolhido para erguê-la é bastante simbólico, o largo do Rocio, que em 1822 seria denominado praça da Constituição e, em 1890, a República o renomearia de praça Tiradentes, o que expressa a disposição de apagamento do período imperial e a eleição de novos “heróis da independência”. Disponível em: <https://bit.ly/44m-B2AQ>. Acesso em: 5 ago. 2020. Em 1872, por iniciativa do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), foi erguido outro monumento comemorativo do Cinquentenário da Independência, uma estátua de José Bonifácio, em bronze sobre pedestal de mármore, também obra de Louis Rochet, localizada no largo São Francisco. Disponível em: <https://bit.ly/4daMHqI>. Acesso em: 5 ago. 2020.

4. Em 1885, iniciaram-se as obras do edifício monumental de inspiração renascentista, construído em alvenaria de tijolos, segundo projeto do arquiteto italiano Tommaso Gaudenzio Bezzi.

No Rio de Janeiro, ainda em 1862, quando inaugurada a estátua equestre de d. Pedro I,<sup>3</sup> os políticos liberais sustentaram imensos debates que revelam os confrontos políticos do Segundo Reinado e as possibilidades de uso do passado e dos múltiplos sentidos que podem ser atribuídos a ele a partir do presente.

Outros debates envolveram a construção da paisagem urbana que hoje se observa na Colina do Ipiranga, local de nascimento da nação brasileira. O texto foca de modo particular a de um de seus elementos, a avenida d. Pedro I. Desde o Primeiro Reinado até a República construída aos tropeços em meio à falta de recursos financeiros, disputas pelo domínio político e valorização de áreas da cidade, o conjunto iniciado em 1885 (Figura 1) se completaria por ocasião das comemorações do Centenário da Independência.<sup>4</sup>



Figura 1 – Inauguração dos trabalhos do Monumento do Ypiranga, em 25 de março de 1885, litografia de autoria de Jules Martin. São Paulo: Lith. J. Martin, [1885]. Acervo: Biblioteca Nacional. Disponível em: <https://bit.ly/43Tyube>. Acesso em: 2 ago. 2023.

## UM MARCO DA MEMÓRIA NACIONAL

As primeiras medidas visando erguer um marco de memória da Independência nacional em São Paulo datam de 1825, quando se procedeu ao reconhecimento do local e lançou-se a pedra fundamental de um monumento comemorativo da emancipação do Brasil. Em 1827, as obras foram iniciadas pelo mesmo mestre-pedreiro Vicente Gomes Pereira, que ergueu a pirâmide do Piques, mas foram interrompidas a seguir. As ações para criação de um monumento comemo-

rativo da emancipação foram retomadas apenas na segunda metade do século XIX, quando a Câmara Municipal reiniciou a discussão sobre o tema, em parte versando sobre as dificuldades de obtenção de verbas.<sup>5</sup>

Em abril de 1869, por sugestão do comendador Jerônimo José de Mesquita, a Câmara indicou nomes para compor uma comissão central, sediada na Corte. Essa comissão deveria encarregar-se dos “aspectos práticos” necessários à concretização do monumento em São Paulo. Presidida por Luis Pedreira do Couto Ferraz, visconde do Bom Retiro, amigo e confidente do imperador, a comissão contou com a colaboração de Manuel de Araujo Porto Alegre. Em outubro de 1872, ambos visitaram o local em companhia do engenheiro Carlos Rath com o objetivo de coletar as informações necessárias para elaboração da proposta. Também foi então resgatada a pedra fundamental lançada em 1825 e examinadas as amostras dos mármore a serem utilizados na confecção do monumento. Os visitantes pretendiam ainda ir à Fábrica de Ferro de Ipanema, onde tratariam da confecção das peças de ferro necessárias à obra.<sup>6</sup>

Ainda em 1872 se tornaram públicas opiniões favoráveis à construção de “um monumento vivo, alguma coisa de útil e aproveitável; em substituição a um pedaço de mármore ou bronze — um hospital, um instituto de ensino, ou coisa semelhante”.<sup>7</sup> A Comissão do Monumento, porém, manteve a intenção de que o marco da Independência fosse escultórico. Até 1875, a construção não havia se iniciado. Em setembro, o *Correio Paulistano* publicou uma nota, datada de 15 desse mês, na qual Ernesto Mariano da Silva Ramos e Diogo de Mendonça Pinto comunicavam que a Câmara Municipal instituiria uma nova Comissão do Monumento, da qual eram, respectivamente, presidente e secretário, para atuar em São Paulo paralelamente à Comissão Central.<sup>8</sup>

Em fevereiro de 1876, a nova Comissão publicou um rol de itens que caracterizariam o monumento, assim como seu ambiente circundante, a serem considerados pelos que desejassem participar do concurso de projetos para o monumento da Independência.<sup>9</sup>

A participação era aberta a profissionais, ou não, desde que brasileiros ou naturalizados. Da obra constariam o monumento, a vasta praça onde ele seria erguido e a rua comunicando-o à cidade. As proporções do monumento deveriam expressar “a magnitude do assunto a ser comemorado” e “conter estátuas de todos aqueles que, como chefes, tentaram a Independência do Brasil, embora fossem malsucedidos e dela mártires, e a dos que cooperaram direta e efetivamente para a Independência realizada”. Figuras alegóricas, caso usadas, não deveriam confundir-se com as referidas estátuas.<sup>10</sup>

A praça deveria ser proporcional ao volume do monumento, de modo a não prejudicar sua perspectiva. A rua que uniria o local à cidade deveria sair “do meio da face da praça correspondente à frente principal do Monumento,

5. O *Correio Paulistano*, de 24 de fevereiro de 1877 publicou um “relato cronológico dos fatos concernentes ao projeto do Monumento do Ypiranga” elaborado por Diogo Mendonça Pinto, secretário da Comissão do Monumento organizada em São Paulo. (PINTO, 1877).

6. A Comissão do Monumento fez publicar na primeira página do *Correio Paulistano*, de 16 de outubro de 1877, sob o título “Monumento do Ipiranga”, os documentos: carta do Visconde do Bom Retiro enviada à Câmara Municipal de São Paulo em 5 de outubro de 1872, onde solicita a nomeação de mais dois membros para a Comissão; a indicação de nomes, feita por Antonio Proust Rodovalho e o comunicado da nomeação de Manoel de Araujo Porto Alegre e Francisco Ignácio Marcondes Homem de Melo ao Visconde do Bom Retiro, ambos datados de 12 de outubro de 1872.

7. Carta... (1872).

8. Secção... (1875). A Comissão nomeada pela Câmara seria presidida pelo Conselheiro Joaquim Ignácio Ramalho.

9. Pinto (1876a). Assinavam o texto datado de 31 de janeiro de 1876 os membros da Comissão de Obras, que faziam parte da Comissão do Monumento, então composta pelo conselheiro Joaquim Ignácio Ramalho, presidente; Diogo de Mendonça Pinto, secretário; dr. Antonio de Aguiar Barros; dr. Clemente Falcão de Souza Filho; e comendador Francisco Martins de Almeida.

10. *Ibid.*

11. *Ibid.*

12. Em matéria publicada no *Correio Paulistano*, 28 de novembro de 1879, p.1, o secretário mostra preocupar-se também com o acesso ao local do monumento e, posteriormente, sugere a nomeação de uma comissão para dar parecer sobre a conveniência de um pedido de privilégio para a Comissão do Monumento estabelecer uma linha de bondes para o Ipiranga.

13. “Instituto Politécnico”. *Correio Paulistano*, 19 de setembro de 1872, p. 3. Não foram localizadas maiores informações a respeito.

14. Proposta relativa a Praça do Monumento do Ipiranga e rua em direção à cidade. (PINTO, 1876b, p. 2-3).

15. Proposta... (1876, itens 1-7).

16. *Id.*, itens 8-9.

com a largura de metro 26,40”. O meio da face direita da praça deveria manter-se livre, um “espaço designado para um templo em situação isolada a construir-se no futuro”. Cabia ainda ao proponente sugerir o calçamento da praça e desenhar a fachada de prédios a serem aí construídos, e o desenho de cinco prédios particulares e suas dimensões na avenida.<sup>11</sup>

Aparentemente baseado em propostas que teriam sido então apresentadas, Diogo Mendonça criticou o excesso de estátuas e alegorias e fez publicar a narrativa “oficial” do processo de Independência que deveria orientar os participantes de futuros concursos.<sup>12</sup>

É possível que, motivadas por críticas, ou restrições impostas pelas posturas municipais, as definições espaciais tenham sido revistas. A Comissão fez publicar um segundo edital, mais preciso, talvez orientado pelo Instituto Politécnico de São Paulo, instituição particular que, de acordo com uma nota na imprensa, já havia colaborado com a Comissão do Monumento em 1872, quando sua Comissão de Arquitetura Civil realizou pareceres sobre projetos de construção do monumento do Ipiranga.<sup>13</sup> Em 1876, a mesma Comissão era composta pelos engenheiros Trigo de Loureiro, Buffa e Blake, e contava com o apoio dos também engenheiros Azevedo Marques e Pinto Gonçalves.<sup>14</sup>

O edital *Proposta relativa à praça do Monumento do Ipiranga e rua em direção à cidade* expressou mais propriamente a intenção de se construir um cenário harmonioso e esteticamente contemporâneo para conter o marco comemorativo da Independência. Determinava-se que a praça fosse quadrada, proporcional ao monumento, e das extremidades saíssem ruas “no prosseguimento das que lhes ficam fronteiras”, com dezoito metros de largura. Nos vértices desse quadrado haveria prédios, cujos “cantos que olham para a praça” deveriam ter “colunas de uma mesma ordem e altura, ou todos cortados de modo a admitirem unicamente uma janela olhando para a praça”. Quanto às demais casas, não poderiam ter muros, gradis ou jardins, deveriam obedecer ao mesmo alinhamento, ter ao menos um andar além do térreo e se “acharem unidas umas às outras”. Todas deveriam ser construídas em tijolos e pedras, ter a mesma altura, platibandas e janelas com varandas de grades de ferro, sem parapeitos.<sup>15</sup>

De acordo com o edital, as determinações apenas se referiam ao exterior das edificações; “exceto o que fica exposto, os prédios serão construídos à vontade do proprietário”,<sup>16</sup> o que sugere a intenção de manter-se um cenário de inspiração acadêmica para envolver o monumento, observando-se as regras clássicas e a proporcionalidade essencial à beleza do conjunto. Quanto à praça, além da simetria, seguiam-se as determinações sobre o nivelamento acima das ruas que lhe dessem entrada, e, nessas “grades de ferro impedindo o acesso a carros, carroças e animais”. O calçamento se faria com lajes de cantaria lavrada. Ao centro de cada lado da praça deveria manter-se “reservado o terreno preciso para a construção

de uma igreja, de um palacete imperial, se Sua Majestade o Imperador resolver a sua construção, e de prédios públicos que o poder competente determinar”.<sup>17</sup>

Definia-se também que as ruas laterais da praça em direção ao núcleo histórico de São Paulo dariam em outra praça, também quadrada, de 146 metros de cada lado e 110 metros distante da primeira. Aí começaria a rua do Ipiranga,<sup>18</sup> no centro do lado voltado para a cidade, indo direto até ele. A 8,5 metros dos prédios correria “uma linha de arvoredos a formarem de lado a lado da rua do Ipiranga alamedas para passeios a pé”. As ruas que cortavam a avenida teriam 18 metros de largura, formando quadras de 110 metros ao longo da avenida. A cada três quadras haveria uma praça semelhante a primeira. Ao contrário da praça, “os prédios dessa rua serão construídos a arbítrio dos proprietários [...], observando-se, porém, as determinações do código de posturas.”<sup>19</sup>

Pouco se conhece das propostas enviadas ao concurso que buscava narrar a versão paulista da Independência por meio de suportes materiais e, assim, ampliar sua visibilidade, potenciando-a como parte da formação cívica e da memória da sociedade. Aberto apenas a brasileiros, esse concurso resultou em poucas propostas, de José Mendes Barbosa, João Raimundo Duarte, um anônimo, e José (?) Berna, esse último italiano que enviou seu trabalho diretamente ao imperador d. Pedro II. Nenhuma das propostas, porém, apresentou planos para a praça e a rua, levando a Comissão a elaborá-los, submetendo-os a profissionais. Em São Paulo, seriam então ouvidos os membros do Instituto Politécnico, que rejeitaram todas as propostas e nada disseram sobre as da praça e da rua. Na Corte, para onde os projetos foram enviados à Comissão Central, extraviaram-se.

Em 1880, a Comissão do Monumento resolve realizar um novo concurso, dessa vez para um monumento edificado, no qual seria abrigada uma “instituição de instrução primária”. A ideia foi aprovada pela Assembleia Provincial, que considerou não haver melhor maneira de comemorar a emancipação política do que erguendo escolas.<sup>20</sup> Quanto às obras da rua de ligação com o Centro, um engenheiro encarregado pelo governo imperial, José Leopoldo da Silva, desenvolveu o trabalho de escolher o local onde essa seria aberta, seu traçado e estaqueamento. Fernando de Albuquerque, engenheiro da Câmara, o auxiliaria na “escolha do local procedendo a exame, medição e levantamento da planta, procurando a direção da rua da Mooca”, onde o terreno lhe parecia mais favorável e podia receber a linha de prédios laterais.<sup>21</sup>

Em uma carta de 1881 publicada em *A Província de São Paulo*, Ernesto Mariano da Silva Ramos, vereador que presidira a Câmara Municipal, a Comissão do Monumento e então integrava a Comissão da Loteria do Ipiranga criada para arrecadar a verba necessária à construção do edifício monumental, expôs o “plano geral da obra” que concebera aos vereadores e demais cidadãos da Comissão do Monumento.<sup>22</sup>

17. *Id.*, itens 8-9, 14.

18. Atualmente avenida d. Pedro I.

19. *Id.*, itens 16-19, 21-22. Observe-se que a atual avenida d. Pedro I foi aí denominada rua do Ipiranga e se iniciaria na praça do monumento. Em documentos posteriores, estão denominações variadas, como avenida da Independência e, também, diferente referência ao seu início, mais próximo ao edifício monumental. Aqui consideramos o trecho denominado oficialmente avenida d. Pedro I, situado entre as praças do monumento escultórico e a praça Albert Lion. O primeiro Código de Posturas da cidade de São Paulo data de 1873. A esse seguiu-se o de 1875. Ambos foram sintetizados em 1886.

20. O uso do edifício monumental para finalidades educacionais recebeu o apoio de diferentes setores sociais, especialmente de republicanos, como o político e jornalista Rangel Pestana, para os quais a educação era fator essencial ao progresso da nação. Pestana publicou vários artigos a respeito disso em *A Província de São Paulo*. A construção do edifício e seu uso para educação “dos pobres, os órfãos daqueles que morreram nos campos de batalha em defesa da pátria, os ingênuos que pela lei devem ficar a cargo do Estado, enfim, os inúmeros desvalidos da fortuna”, foi também defendida pelo padre dr. Lourenço de Luna, pároco em São João do Capivari, que se referia ao cumprimento do que havia sido definido pela Lei do Ventre Livre (1871): o governo assumiria o encargo de educar as crianças filhas de escravos nascidas até então. Ele ponderava: “Considerando-se as vantagens da instrução e da educação das várias classes do povo

que tanto precisam delas, não é porventura de toda justiça preferir-se um monumento que encerra o futuro da nação brasileira, a outro que embora eloquente em seu mesmo silêncio, nem um bem real e imediato pode oferecer?” Carta do Padre Domingos Lourenço de Luna datada de 24 de julho de 1877 e publicada na seção “Comunicado”, *Correio Paulistano*, 29 julho de 1877, p. 1.

21. Reunião... (1880b).

22. Ramos (1881).

23. *Ibid.*

24. *Ibid.*

25. *Ibid.*

26. Em 1871, pela Lei nº 11, de 9 de março, o governo imperial autorizou o governo da província de São Paulo a conceder privilégios de exploração de transporte público. No ano seguinte, a Companhia Carris de Ferro de São Paulo inaugurou os serviços de bondes de tração animal entre o Centro e a estação da Luz. O contrato de concessão permitia o privilégio exclusivo da empresa para a ligação entre o Centro, subúrbios e estações férreas por cinquenta anos. Por essa razão, embora a Câmara Municipal, no final da década de 1860, houvesse permitido a outra empresa a instalação de uma linha entre a praça da Sé e o Ipiranga, essa não foi instalada em razão da contestação da Carris (GREENFIELD, 1974, p. 120, nota 13).

27. Stiel (1984, p. 452).

28. Fonseca *et al.* (2016).

29. Proposição nº 96, que se tornaria Lei nº 192, de 26 de agosto de 1893, que resolveu sobre a utilização do monumento do Ipiranga, assinada por Bernardino de

O texto foi precedido de uma observação dos editores pedindo a atenção dos leitores e dos membros da Comissão para as “muitas ideias aproveitáveis” nele contidas. Segundo o missivista, o plano geral da obra era apresentado “não só na parte de sua magnificência, como e principalmente no que se refere ao lado prático, isto é, a utilidade geral que se possa trazer ao povo [...]”.<sup>23</sup>

O primeiro item se referia à “abertura de uma avenida em linha reta, partindo do ponto mais apropriado n’esta cidade até o Ipiranga, tendo a largura de 150 palmos para cima, toda macadamizada e arborizada”. A linha reta, observou Silva Ramos, tinha não só a vantagem de encurtar distâncias, mas, também, de “oferecer uma bela perspectiva, como também, poderá prestar mais tarde ao estabelecimento de uma linha de carris de ferro”.<sup>24</sup>

Seguia-se a referência a um jardim ou parque “semelhante ao Campo de Sant’Ana, na Corte”, a ser implantado no alto da colina, tendo ao centro “uma coluna, obelisco, ou outra qualquer obra de arte comemorativa do glorioso dia 7 de setembro de 1822”, de modestas proporções. Das quatro faces do parque partiriam ruas de oitenta palmos de largura; na frente da principal se ergueria “o grande edifício em proporções de para o futuro poder comportar o estabelecimento de uma grande instituição de ensino primário e superior”, custeado por rendas geradas de aplicação de soma advinda das loterias e de terrenos “nacionais ou provinciais devolutos” a serem solicitados aos governos com autorização de venda e, ainda, pelos rendimentos de uma linha de bondes da cidade ao Ipiranga, cuja licença de exploração deveria ser solicitada ao governo para ser patrimônio da Universidade que se instalaria no edifício, propiciando a formação profissional e contribuindo para o progresso da agricultura.<sup>25</sup>

A instalação e o funcionamento de linhas de bondes, assim como outros serviços urbanizadores, cabiam a particulares por meio de concessão pública e eram considerados empreendimentos rentáveis.<sup>26</sup> A linha para o Ipiranga só seria implantada em 1892, pela Companhia Viação Paulista, que incorporou todas as demais linhas que operavam na cidade. Os bondes iam até o Cambuci, onde, para alcançar a base da Colina do Ipiranga, os animais eram dispensados e os carros engatados em uma locomotiva a vapor.<sup>27</sup> O trajeto pelo Cambuci foi mantido quando da implantação de linhas de bonde elétrico, em 1903; tração que possibilitou estender a cidade para trechos vazios entre áreas urbanizadas e além delas. No caso do Ipiranga, elas ultrapassaram a colina, estendendo-se para o Sacomã e a Vila Prudente.<sup>28</sup>

No ano 1893, o governo republicano destinou o edifício-monumento à sede do Museu do Estado, que seria denominado Museu Paulista, solenemente inaugurado em 7 de setembro de 1895.<sup>29</sup> O funcionamento da instituição, até certo ponto, foi favorecido pela existência de uma linha de bondes de tração animal que se prolongava a partir do Cambuci. A proposta de instalação de equipamento para “instrução popular” foi superada pela de “ilustração da socie-

dade”. Por meio do Museu pretendia-se divulgar a ciência, especialmente a história natural, e a história, de modo a promover o cultivo dos espíritos e a erudição. De acordo com a lei de criação do Museu, a história ocuparia as “dependências não ocupadas” pelas peças de caráter científico.<sup>30</sup>

A medida foi recebida com entusiasmo, não apenas por seu caráter cultural, mas, também, pelo progresso que essa propiciaria ao bairro, como expresso em um artigo publicado na primeira página de *O Estado de S. Paulo*:

Florescerá rapidamente o bairro do Ipiranga, abrir-se-lhe-ão avenidas, melhorará o serviço de transporte, e o monumento, de interesse medíocre para as pessoas que nos visitam redobrá de importância e tornar-se-á, num futuro próximo, em um centro de diversão interessante e atraente, e o jardim botânico e zoológico que o deve rodear será um amplo e profícuo elemento de estudo para todos que se ocupam com essas ciências tão úteis e agradáveis.<sup>31</sup>

Em 1917, quando passa a ser dirigido por Afonso d’Escragnole Taunay, o caráter histórico do Museu se acentuou, e, em 1922, tornou-se predominante. Nos espaços “não ocupados”, Taunay evidenciaria a relação entre São Paulo, então estado líder econômico e político do país, a Independência e o lugar onde ela foi proclamada; e, também, restauraria o protagonismo paulista na construção da nação por meio do bandeirante, sujeito histórico desenhado como destemido, pioneiro, portador de civilização e responsável pela formação do território, elemento indispensável à constituição de qualquer nação.

O bandeirante representava a realização do futuro e, ao mesmo tempo, a tradição paulista, tão necessária naquele momento em que a hegemonia dessa oligarquia na política nacional era contestada. Além disso, verificava-se a dissolução de antigas identidades sociais, especialmente nas capitais, onde a modernidade impunha o efêmero e acelerava mudanças, desde as urbanas até as expressões dos antagonismos sociais em forma da desigualdade de direitos de manifestações públicas, de revoltas nos quartéis, de movimentos feministas e de renovação cultural, esse também buscando definir uma identidade brasileira.<sup>32</sup>

O sentido histórico e formador do espírito cívico construído no interior do Museu foi estendido para o espaço externo por meio de um conjunto projetado em comemoração ao Centenário da Independência: o jardim francês prolongado nas laterais de uma alameda que seguia até um monumento escultórico (Figura 2) e uma via pública, que, a partir dele, seguia em direção ao centro histórico da cidade. Inspirada em padrões urbanos franceses, sua abertura era proposta desde o século XIX, como se verá adiante. O conjunto expressa simbolicamente o papel dos paulistas na independência do país, então reafirmado pela liderança econômica e política do país.

Campos, então presidente do estado de São Paulo.

30. Lei nº 192, de 26 de agosto de 1893, artigo 4º, §§1º-2º. *O Estado de S. Paulo* (O MONUMENTO..., 1893), considerou a proposição “digna do patriotismo do Congresso” e realçou entre suas qualidades a de sugerir a formação de uma espécie de panteão nacional nas salas e galerias que não fossem ocupadas pelas exposições de história natural, dando a São Paulo “a glória de se ter lembrado, primeiro entre todos os estados da nação, de comemorar os grandes homens que por seus feitos e suas obras bem mereceram de seu país”.

31. O monumento... (1893).

32. No Brasil, em meio aos “anos loucos” que se seguiram à Primeira Guerra Mundial, o de 1922 foi especialmente conturbado, e, possivelmente em razão das perdas, inseguranças e esperanças decorrentes do conflito e da aceleração das transformações das formas de vida, também foi de valorização do passado nacional. Além das comemorações do centenário da independência, que em diferentes intensidades ocorreram em todo o país, foi criado o Museu Histórico Nacional, no Rio de Janeiro. Ao mesmo tempo as tensões do presente revelavam-se nos intensos debates de ideias e em fatos como a primeira Revolta Tenentista, a fundação do Partido Comunista Brasileiro, da Federação Brasileira pelo Progresso Feminino, essa defensora do voto feminino e do livre acesso das mulheres ao trabalho, e a Semana de Arte Moderna. O contexto da cidade de São Paulo nos anos de 1920 foi magnificamente tratado por Nicolau Sevchenko (1992), em *Orfeu extático na metrópole*.

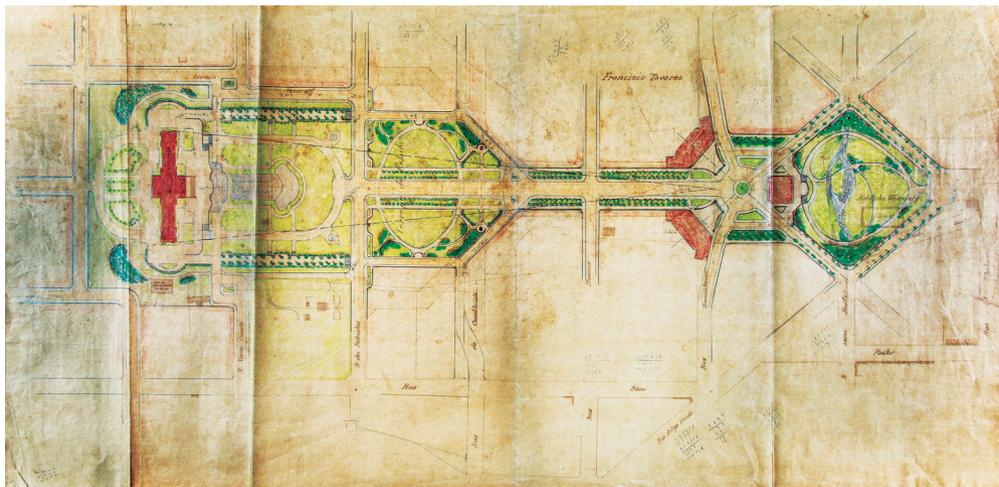


Figura 2 – Planta do conjunto monumental do Ipiranga; à direita, em marrom, os edifícios destinados a finalidades educacionais, que não foram erguidos [1912-1919]. Autoria não indicada. A avenida d. Pedro I complementaria o conjunto constituindo um eixo o liga à cidade. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

O ato de d. Pedro I se tornaria visível na forma de uma paisagem urbana única, de feição europeia, “civilizada”, na qual se fundiriam espacialmente dois tempos históricos da nação: o presente, construído pela elite de modernos bandeirantes, e o passado mítico, onde habitam seus ancestrais, reafirmando a ideia de continuidade que perpassara a construção do perfil da nação brasileira.

## UMA INICIATIVA, MÚLTIPLOS SENTIDOS

No decorrer do longo processo de construção da paisagem memoria-lística da Colina do Ipiranga verificaram-se não apenas disputas peculiares à construção do passado e suas contínuas ressignificações, mas também do futuro por meio do confronto entre interesses múltiplos relativos ao desenvolvimento urbano da capital paulista.

A perspectiva de construção de um monumento à Independência em terras oferecidas pelo poder público criou expectativas de valorização imobiliária do “arrabalde do Ipiranga” e incentivou investimentos urbanizadores, entre os quais o transporte público, o que implicou a diversidade das propostas do traçado da via de acesso ao local. As linhas de bondes de tração animal, que se constituíram nas primeiras formas de transporte público regular da cidade, começaram a funcionar em 1872, e, em 1889, alcançaram o Ipiranga após a realização de obras de aterramento de parte da rua da Independência, que ligava o largo do Cambuci à base da colina. Na primeira década do século XX, diante da

demanda de transporte de trabalhadores fabris, começaram a circular os bondes elétricos Ipiranga e Fábrica, este alcançando o Sacomã.<sup>33</sup>

Até 1886, quando inaugurada a estação do Ipiranga da São Paulo Railway, as vias de acesso ao local restringiam-se ao antigo caminho para Santos e suas variantes. A ferrovia favoreceu a ocupação das áreas baixas do Ipiranga, que se iniciaria por volta de 1890 com a construção de fábricas e moradias operárias. Nas áreas altas, a urbanização, embora iniciada no mesmo período, diferenciou-se: os primeiros loteamentos foram promovidos por investidores imobiliários, capitalistas de influência nas decisões dos governos, entre os quais se destaca José Vicente de Azevedo, cujas iniciativas estenderam-se à construção de edifícios para instituições de caridade situados no entorno do edifício monumental. Luiz Pucci, arquiteto e investidor em atividades urbanizadoras, incluídas as de transporte urbano, foi um dos construtores do edifício monumental, e, em 1885, ano em que se iniciaram as obras, adquiriu uma vasta gleba de terras situadas a leste do marco comemorativo, o que aponta para a perspectiva de valorização imobiliária do entorno.<sup>34</sup>

O período de encilhamento (1890-1891) — denominação atribuída à política econômica do primeiro governo republicano, durante a qual as casas bancárias foram autorizadas a emitir moeda como garantia de apólices da dívida pública — teve início no último ano das obras do Monumento do Ipiranga, ampliando o sentido pragmático da obra e favorecendo o crescimento das atividades urbanizadoras que cresciam desde a década de 1870.<sup>35</sup>

O clima especulativo criado pelo encilhamento alcançaria o edifício monumental antes da instalação do Museu Paulista. A proposta apresentada ao governo do estado pela Companhia Exposição Continental de São Paulo, sociedade formada por investidores de destacada posição social, integrantes da elite econômica e política do país, foi a de montagem de uma Exposição Continental e de estabelecimento de sua ligação com o centro da capital, mais precisamente com a Várzea do Carmo, “por meio de um grande e elegante *boulevard*, todo arborizado, com largos e passeios e, quanto possível, em linha reta”<sup>36</sup>.

Não se tratava apenas de valorizar as terras do Ipiranga e as do entorno do eixo entre esse arrabalde e o centro, mas, também, de resolver uma antiga questão urbana na Várzea do Carmo, local insalubre, sujeito a cheias e onde se concentravam pessoas que viviam de expediente, unindo-o a outro, de significação histórica, o que, além dos aspectos relacionados à higiene e salubridade, envolvia o afastamento dos que lá viviam, a valorização da área central e a criação um elo simbólico entre o passado e o futuro da cidade.<sup>37</sup> As exposições faziam parte do “espetáculo da modernidade”, e, para os republicanos, representavam o cosmopolitismo que pretendiam modelar, tendo por base a ciência, a indústria, o livre mercado e o progresso capaz de distanciar o pre-

33. Na primeira década do século XX, diante da demanda de transporte de trabalhadores fabris, começaram a circular os bondes elétricos Ipiranga e Fábrica, este alcançando ao Sacomã. (CIDADE.... 2023).

34. Gunn e Correia (2004); Brito (2000); Barro e Bacelli (1979). Sobre a propriedade de terra em torno do edifício do Museu Paulista, ver texto de Andréa de Oliveira Tourinho e Walter Pires neste dossiê.

35. Cf. Glezer (2007).

36. Citado por Brito (2000, p. 186). Os promotores buscavam obter uma licença do governador de São Paulo, Jorge Tibiriçá Piratininga (out. 1890-mar. 1891) para usar o novo edifício. Da Companhia Exposição Continental de São Paulo, criada em 1891 e dissolvida no ano seguinte, participaram: Francisco de Paula Mayrink, banqueiro, empresário e político, então deputado federal que, em 1890, adquiriu a Coleção Sertório oferecendo-a ao estado, que a tornou uma das bases do acervo do Museu Paulista; Martinho da Silva Prado Júnior, fazendeiro, empresário e deputado federal; e Carlos Leôncio de Carvalho, diretor da Faculdade de Direito de São Paulo e membro do Legislativo paulista. O empreendimento contou com o apoio financeiro do Banco do Brasil e do Banco União de São Paulo; os recém-aprovados estatutos desse último incluíam a autorização de emitir moeda, embora suas atividades principais se concentrassem nas áreas de hipotecas urbanas e negócios industriais. Ramos de Azevedo, citado como responsável pelo projeto urbano e arquitetônico da Exposição Continental, era também o diretor da Carteira Imobiliária dessa instituição.

37. O Código de Posturas de São Paulo de 1886 incluiu, entre os fatores de desenvolvimento da urbanidade moderna, o controle de comportamentos individuais e coletivos baseados em princípios morais; aliados a intervenções justificadas por princípios higiênicos, como “expulsões” e substituições de figuras urbanas, como a dos vendedores ambulantes por estruturas fixas, influíram nas formas da população organizar o cotidiano. O Código Sanitário do Estado de São Paulo, instrumento de garantia da saúde pública aprovado em 1894, também influenciaria a organização das formas de vida na cidade de São Paulo se tornando um fator de ordenamento urbano ao justificar o apagamento de referências espaciais e culturais há muito constituídas.

38. Motta ([1998]).

39. A partir da década de 1870, observam-se em São Paulo empreendimentos comerciais voltados ao lazer; esses se tornariam investimentos rentáveis de membros de famílias como os Prado, os Silva Prado, os Pacheco Jordão, os Pacheco Chaves e os Paes de Barros. Esses últimos eram proprietários de grandes áreas na Mooca, onde, em 1875, foi instalado o Hipódromo, que permaneceu ativo até 1941; e, em 1895, a construção de um Velódromo em uma das propriedades de d. Veridiana Prado, nas proximidades da igreja da Consolação. Foi demolido em 1916 após servir de primeira sede do Club Atlético Paulistano e local dos primeiros campeonatos de futebol realizados na cidade (GAMBETA, 2013, p. 27-48).

40. Brito (2000, p. 187-189).

41. Deodoro da Fonseca, chefe do governo provisório

sente do passado rural e escravista sobre o qual havia se constituído a moderna sociedade brasileira.<sup>38</sup>

Na Várzea do Carmo estaria situada uma das seções da exposição, além de pavilhões para restaurantes e cafés, hotéis, teatros e outros equipamentos, e uma “bacia”, formada pela canalização do Tamanduateí. Tratava-se de europeizar o uso do local, tornando-o um lugar de lazer, convivência e demonstração de elegância que contrastavam com os espaços e formas de sociabilidade dos segmentos populares.<sup>39</sup>

A intenção de instalar a outra seção da mostra no edifício monumento recém-construído no Ipiranga contou com a ferrenha oposição de Alfredo Pujol, advogado, jornalista e político republicano, que insinuou estar a iniciativa ligada a “especulações de compra de terrenos nesse lugar” e ao “lucro fabuloso de meia dúzia de pessoas”.<sup>40</sup>

O uso do “Palácio do Ipiranga” não foi concedido, embora para obtê-lo os investidores tivessem se utilizado de uma estratégia publicitária que incluiu o apoio de jornais como *O Estado de S. Paulo* e homenagens às autoridades federais convidadas para a comemoração de início dos trabalhos de instalação da seção da exposição na Várzea do Carmo.<sup>41</sup>

## UMA VIA, MUITOS CAMINHOS

Em 1872, a imprensa passou a estampar opiniões divergentes sobre o ponto de partida e o traçado de uma nova via de acesso ao Ipiranga. Uma das primeiras manifestações foi a publicada na Seção Particular do *Correio Paulistano*, em texto assinado por “Um velho paulista”.<sup>42</sup>

O missivista criticava a indecisão ante duas opções para o início da via no centro da cidade e apontava as possibilidades que, desde os tempos coloniais, eram saídas para o Caminho de Santos: uma pela rua da Boa Morte, ou pela Tabatinguera, por ele considerada inconveniente por atravessar “terrenos de muitos donos, paludosos, inabitáveis e portanto inedificáveis”, exigindo aterros, pontes e desapropriações que aumentariam as despesas da construção; outra, pela rua da Glória, ou uma paralela a ela, que considerava ser ideal. E justificava a vantagem de ser essa rua “habitada até o Ipiranga”, atribuindo-lhe também o valor de memória, uma vez que teria sido por ali que havia passado o “herói da Independência”. E mais: esse traçado não exigiria grandes obras de arte e contribuiria para “melhorar a sorte da Glória, visto ser um bairro que, outrora tão próspero, e ainda hoje tão povoado, muito sofreu com a estrada de ferro”.<sup>43</sup>

Pelo caminho entre a capital e Santos já não transitavam tantas mercadorias, agora transportadas por um meio mais rápido, os vagões da São Paulo Railway, a primeira ferrovia a se instalar na província, representando o progres-

so, esse nem sempre benéfico a todos. É possível que as considerações desse “velho paulista” encobrissem interesses relativos à valorização da terra dessa área da cidade, na qual cresciam os negócios imobiliários e os investimentos do poder público em saneamento e embelezamento das áreas centrais.<sup>44</sup>

A partir de 1885, com o início das obras do edifício monumental, multiplicaram-se as sugestões de traçado da via entre o centro da cidade e o Ipiranga. Nesse ano, em relatório enviado ao presidente da província, conselheiro João Alfredo Correia de Oliveira, Joaquim Ignácio Ramalho, que presidia a Comissão do Monumento, narra o andamento das obras do edifício e explicita a mudança que possibilitou o financiamento da via que se pretendia construir.<sup>45</sup>

Embora por lei a verba arrecadada pelas Loterias do Ipiranga se destinasse exclusivamente à “disseminação da instrução primaria e construção dos edifícios necessários”, um ato do presidente da província, Laurindo Abelardo de Brito, datado de 17 de maio de 1881, determinou que os recursos também fossem aplicados na construção da estrada, uma vez que se tratava de “uma dependência do Monumento”.<sup>46</sup>

No mesmo relatório, Ramalho expressa a necessidade de a Comissão conhecer melhor os traçados possíveis dessa via; por isso, solicita a colaboração do engenheiro Francisco Lobo Leite Pereira. A definição era difícil uma vez que a via deveria atender a algumas características e os recursos financeiros eram desproporcionais às despesas com desapropriações e obras, por vezes com soluções dispendiosas pelas condições topográficas da região do entorno da capital, onde eram comuns os fortes declives.

No “Estudo comparativo dos diversos traçados”, datado de 17 de julho de 1882, Lobo Leite cita os tópicos que, de acordo com Ramalho, o traçado deveria atender: prestar-se à instalação de uma linha de bondes; passar por terrenos que permitissem a ocupação das marginais; atender às melhores condições técnicas; dependendo da topografia seriam admitidas apenas curvas moderadas.<sup>47</sup>

Embora, por ocasião desse estudo, sequer houvessem tido início as obras do edifício monumento, Lobo Leite aponta seis propostas de traçado: pela estrada Vergueiro até o lugar denominado Bela Vista, dali quebrando em reta até o Ipiranga; do jardim da Glória em linha reta ao Ipiranga; da rua do Lavapés seguindo a região do terreno por onde vai a estrada velha; em prolongamento da rua da Boa Morte em reta ao extremo do espigão saliente sobre o Rio Tamanduaté e daí ao Ipiranga; o do dr. Leopoldo, que partia da ponte do Tabatinguera em reta ao mesmo espigão, onde quebrava para o Ipiranga; e o da rua da Mooca, que, quebrando à direita, seguia em alinhamento reto pelo extremo do referido espigão até o Ipiranga.<sup>48</sup>

Lobo analisaria tecnicamente três delas, classificadas segundo as facilidades de construção. Recomendou seguir-se o traçado que, saindo do largo Sete de Setembro, descia a rua da Glória e alcançava a do Lavapés, o que seria acatado pelo governador José Luiz de Almeida Couto (set. 1884-maio 1885) em Ato de 3 de janeiro de 1885.<sup>49</sup>

rio da República, foi convidado para vir a São Paulo conhecer o empreendimento, mas enviou um representante, Hermes da Fonseca, que, entre outras cerimônias, participou do lançamento de pedras fundamentais de edifícios destinados a asilos de órfãos na Vila Deodoro (EXPOSIÇÃO..., 1890).

42. *Correio Paulistano*, 19 de outubro de 1872, p. 3

43. *Ibid.*

44. João Teodoro Xavier de Matos presidiu a província de São Paulo entre 1872 e 1875, notabilizando-se pelas inúmeras obras que realizou na capital, como as que visavam melhoramentos na Várzea do Carmo.

45. Ramalho (1885).

46. As Loterias do Ipiranga foram instituídas em 1880 a pedido da Comissão do Monumento, então também responsável pela aplicação das somas arrecadadas. Respectivamente, Lei nº 49, de 6 de abril de 1880, e Lei nº 10, de 13 de fevereiro de 1881, ambas assinadas por Laurindo Abelardo de Brito. (RAMALHO, 1885, *op. cit.*)

47. Pereira (1882).

48. *Ibid.* Estrada velha refere-se ao caminho que conduzia à estrada de Santos, pelo Ipiranga e passava pela Rua Lavapés. Essa e as demais referências foram mantidas como denominadas no documento original.

49. Ramalho (1885, *op. cit.*).

50. Marie François Eusèbe Stevaux (1826-1904), engenheiro francês que chegou ao Brasil em 1851. Atuou no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e em São Paulo, onde trabalhou no Departamento de Obras Públicas entre c. 1876 e 1885. (OFÍCIO... 1885).

51. Stevaux (1885a).

52. Stevaux, *op.cit.*

53. *Ibid.*

54. *Ibid.*

55. Stevaux (1885b).

Pouco depois, o governante considerou que, por se tratar de uma via que, em parte, utilizava trechos já abertos, a soma necessária à execução era alta. Desse modo, solicitou análise de um traçado que, saindo da Freguesia do Brás, passasse pela Mooca e, também, do já aprovado traçado pela rua da Glória. O engenheiro Eusébio Stevaux, do Departamento de Obras Públicas, foi encarregado dos novos estudos.<sup>50</sup>

Em maio de 1885, ano em que se iniciaram as obras do edifício marco da Independência na Colina do Ipiranga, Stevaux redige sua análise técnica tendo como referência indicações de Ramalho semelhantes às fornecidas a Lobo, mas observando que a via deveria ser em linha reta da rua da Mooca ao centro do edifício monumento.<sup>51</sup>

Stevaux comparou três traçados que considerou os “mais completos e apurados”: os da rua da Glória, o do Largo do Hospício, que seguia pela margem do Rio Tamandateí, proposto pelo dr. Leopoldo, e o da Mooca, concluindo ser mais vantajoso adotar-se o traçado pela rua da Glória e sugeriu torná-lo mais reto, afastando-o do Caminho de Santos.<sup>52</sup> Em sua opinião, entre as vantagens desse traçado, estava a ser próximo do caminho histórico percorrido por d. Pedro I na Independência e de favorecer o Lavapés pela facilidade de estabelecimento de uma ligação com a nova avenida, para o que poderia servir-se da referida estrada de Santos.

Ao final dessa “Memória”, o engenheiro tece considerações sobre um traçado que entende haver sido apresentado por “alguns patrióticos cavalheiros” ao presidente da província: uma via em linha reta dos Campos da Luz, em frente ao Jardim Público, ao morro da Glória, e daí à Colina do Ipiranga. Em razão da altura do referido morro, observa Stevaux, seriam necessários cortes que elevariam o custo da obra, além de gastos com desapropriações. E conclui:

Teria-se assim, sem dúvida, uma alameda monumental mais condigna do grande fato que se quer comemorar. Infelizmente parece impraticável esta obra gigantesca com os recursos atuais do paiz.<sup>53</sup>

Isso não o impediu de assinalar a possibilidade de, no futuro, ser possível conectar os três traçados, da rua da Glória, da rua da Mooca e da Luz, criando-se uma avenida de sete quilômetros “ligando o Ipiranga com a extremidade oposta da capital e servindo de artéria principal sobre a qual viriam ramificar-se numerosas ruas transversais pondo em comunicação com a grande entrada patriótica todos os pontos da cidade”.<sup>54</sup>

Um mês após a “Memória”, em junho de 1885, Stevaux apresentou o *Relatório sobre o traçado da estrada projetada, entre a cidade de São Paulo e a Colina do Ipiranga, pela rua da Glória*.<sup>55</sup> Nele ponderava haver poucos recursos financeiros para as obras da avenida em um terreno acidentado, de modo que essa atendes-

se os requisitos apresentados pela Comissão do Monumento. Assim, em atenção às solicitações de Ramalho e do presidente da província, Stevaux havia feito levantamentos de seções transversais à topografia do terreno para verificar as possibilidades de variação do traçado proposto por Lobo, o que se confirmou. Para evitar a descida da rua da Glória para o Lavapés e, depois, a subida, buscaram-se as contravertentes até o bairro do Cambuci, e dali em diante em direção à estrada antiga. Seriam necessários um corte e um aterro pela rua Conselheiro Furtado, com ladeiras de no máximo 5% de declive e algumas curvas de grande raio, propiciando o trânsito de bondes.

Quanto à colina, no início, à esquerda, haveria um desvio para os bondes com declive máximo de 5% e extensão de 240 metros. Facilitavam-se, assim, o acesso até o Museu e a valorização imobiliária local por meio de uma forma moderna de transporte. As desapropriações seriam poucas uma vez que “a maior parte dos proprietários, tendo interesse próprio na execução desta estrada, hão de ceder gratuitamente, segundo me consta, o terreno preciso”.<sup>56</sup> Stevaux completa sua proposta indicando serem boas as condições de construções lindeiras à avenida. E conclui:

Pela vereda proposta fica mesmo de fato aberto a edificações futuras uma zona nova muito apropriada e aprazível, como seja as das cabeceiras do afluente do Cambuci, cuja encosta segue nosso traçado.<sup>57</sup>

A recomendação de Stevaux foi aprovada pela Repartição de Obras Públicas e por um ato do presidente da província, em agosto de 1885,<sup>58</sup> parecendo indicar que se cumpririam as boas condições exigidas pela monumentalidade do edifício, o que, de acordo com Ramalho, também representava “mais um incentivo para o aumento da povoação” do Ipiranga, que já se estendia no sentido da cidade.<sup>59</sup>

Em fevereiro de 1886, porém, em relatório apresentado ao Legislativo, João Alfredo Correa de Oliveira, que presidiu a Província (out. 1885-abr. 1886), afirmou que bastaria “por enquanto melhorar o caminho atual” e, “conforme permitirem os recursos da província”,<sup>60</sup> realizar melhoramentos que o tornassem “verdadeiramente condigno do progresso da capital e do grande edifício que se está erigindo”. E completava ser

possível abrir a avenida sem trabalhos exorbitantes e grandes desapropriações, entre o Campo do Ipiranga e o Brás, ligando-se ela dali ao centro da cidade por meio de ruas já existentes e fazendo parte da estrada circular [...], em direção à Ponte Grande, até ao *boulevard* da Luz.<sup>61</sup>

56. Stevaux, *op. cit.*

57. *Ibid.*

58. Ato de 20.8.1885, assinado por Francisco Antonio de Souza Queiroz Filho, governador da Província entre maio e setembro de 1885. Citado por Ramalho (1885).

59. Ramalho (1885).

60. Relatório... (1886, p. 106).

61. *Ibid.*

62. *Ibid.*

63. *Ibid.*

64. A ideia de criação de um anel em torno da cidade, e de integração da via entre o Centro e o Ipiranga nesse sistema, foi retomada por Raimundo da Silva Duprat, prefeito de São Paulo entre 1911 e 1914. Em 1930, João Florence de Ulhoa Cintra e Francisco Prestes Maia, o qual foi prefeito de São Paulo entre 1938 e 1945, retomaram a ideia no Plano de Avenidas.

65. Jean Jules Révy trabalhou para o Ministério da Agricultura, realizando estudos no Ceará e, em 1884, chefiou a construção da Barragem do Cedro, a primeira do país. Em São Paulo, atuou na Companhia Cantareira de Águas e Esgoto. Em complementação a essas atividades, realizou um plano para o dessecamento das várzeas do Carmo e Tietê, que ficaria incompleto, uma vez que ele passou a dirigir a Comissão de Saneamento do Rio de Janeiro.

66. Relatório... (1886, p. 104). A instalação de uma escola agrícola no edifício que então que se construíra foi uma das propostas de uso então amplamente discutidas.

67. Auguste François Marie Glazou (1828-1906), engenheiro e botânico francês, chegou ao Rio de Janeiro em 1858, onde foi responsável pela criação de jardins em residências de figuras proeminentes, entre as quais a do próprio imperador, e pelas reformas em jardins públicos, como o Passeio Público, a Quinta da Boa Vista e o Campo de Santana. Também descobriu e estudou diversas espécies da flora brasileira e participou da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil (1861-1895), encarre-

A insistência no “*boulevard da Luz*” parece indicar que se tratava de um plano urbano mais amplo por meio do qual o governador pretendia dar continuidade “à lúcida previsão do futuro desenvolvimento da cidade”, iniciada na gestão de João Teodoro, que presidiu a província entre 1872 e 1875.<sup>62</sup> Em relatório à Assembleia, João Alfredo, após realçar o crescente movimento comercial da cidade, a conveniência de não tornar “forçoso o ‘transito’ de veículos nas ruas do Centro”, referiu-se à importância dos *boulevards* circulares. Eles “aformosariam” a cidade e proporcionariam passeios atraentes para a população, além de possibilitarem o aproveitamento das ruas existentes e, por um traçado econômico, facilitar a comunicação dos subúrbios.<sup>63</sup>

De acordo com modelos europeus de cidade, a pretensão do governante era, no futuro, estabelecer a comunicação terrestre entre os subúrbios por meio de bulevares que circundassem a cidade, liberando o centro da circulação de veículos, ao mesmo tempo em que se criavam paisagens urbanas projetadas, propícias à diversão e convivência. Embora aprovando o início da via para o Ipiranga a partir do Centro, o chefe do governo deixava claro preferir que essa se iniciasse nos arrabaldes.<sup>64</sup>

Em seus planos, João Alfredo parece ter considerado os estudos iniciados em 1886 pelo engenheiro Jean Jules Révy sobre a drenagem das várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê.<sup>65</sup> De acordo com o governante, livre de enchentes, a planície do Tamanduateí serviria para a criação de um jardim experimental para “uma escola prática de agricultura, constituindo o complemento da instrução que se houver de dar no Instituto do Ipiranga”.<sup>66</sup> Além de atender à formação profissional e ao aperfeiçoamento da agricultura, pretendia-se que o jardim da Várzea do Carmo fosse projetado por Glazou,<sup>67</sup> tornando-se um

vasto e aprazível logradouro, com largas alamedas, com uma lagoa principal, que serviria para divertimentos náuticos; e com bosques formados de vegetais indígenas e de plantas exóticas que se aclimassem, todos classificados cientificamente.<sup>68</sup>

O Tamanduateí, elo natural entre o centro da cidade e o Ipiranga, passou a ser objeto de propostas que selavam essa relação natural, agora envolvendo todo o percurso do rio, o que abriria áreas ainda suburbanas para investimentos urbanizadores — aliás, no caso do Ipiranga, iniciados pelo Estado com a construção do edifício comemorativo da Independência, ao encontro do qual iria a abertura de uma via de comunicação, como observado por Ramalho. Tratava-se da melhoria das condições de acessibilidade ao local do monumento, mas, também, de integrar regiões de grande potencial econômico à área urbana e promover a modernização da cidade.

Em carta dirigida a Jerônimo José Teixeira Júnior, visconde do Cruzeiro, o presidente da Comissão do Monumento, Joaquim Ignácio Ramalho, solicita que ele informe ao imperador o andamento das obras do edifício e a impossibilidade finan-

ceira de construção da avenida, o que teria levado a Comissão a realizar consertos na estrada da Glória.<sup>69</sup> A carta também pedia que Sua Majestade fosse informada de que, naquele momento, agosto de 1889, a assembleia Provincial autorizou a aplicação de soma a ser subtraída do patrimônio do Instituto do Ipiranga para a construção da estrada. E, ainda, que havia sido formada a companhia interessada em estabelecer uma linha de bondes entre a Sé e o Ipiranga. Em consequência, a Comissão resolveu optar pelo traçado recém-apresentado, de autoria de Luigi Pucci, arquiteto que, com João Pinto Gonçalves, era empreiteiro das obras do edifício comemorativo e também investidor no setor imobiliário e de transportes.<sup>70</sup>

Pucci ofereceu duas possibilidades de traçado, ambos perpendiculares ao eixo do edifício e em linha reta: o primeiro terminaria na rua do Brás, atravessando a rua Piratininga, da Mooca, e as linhas férreas da Inglesa e da São Paulo ao Rio de Janeiro, com aproximadamente 4.190 metros; o segundo evitava a travessia dos trilhos e, para isso, a 150 metros após a rua da Mooca, fazia uma pequena curvatura até a rua Visconde de Parnaíba, e daí, em linha reta, até a rua da Cruz, terminando na rua do Brás, em frente à porteira da Inglesa.<sup>71</sup>

A Comissão propôs modificações que foram aceitas: partindo do eixo do edifício, o traçado seguia reto até o cruzamento das ruas Piratininga e Mooca; daí seguiria reta até a rua do Brás, em frente à igreja Matriz. O traçado atravessaria os terrenos que haviam pertencido à chácara da Glória e os de propriedade de Rafael Paes de Barros, Ismael Silva, Henrique Scuvero, Paulino Queiroz, Pedro Casa Grande, Jorge Harrah, Major Dias e Theóphilo de Azembuja. Esse traçado, informa Azevedo, havia sido aprovado por Rodrigues Alves, presidente da província (nov. 1887-abr. 1888).<sup>72</sup>

No mesmo relatório, Pedro Vicente de Azevedo, que governou São Paulo entre junho de 1888 e abril de 1889, refere-se à linha de bondes para a colina do Ipiranga, a ser construída na “alameda que o Governo Provincial projeta abrir, ligando o monumento do Ipiranga ao bairro da Mooca”, e ressalta que os trilhos seriam “colocados depois que o aterro da referida alameda achar-se bem solidificado”.<sup>73</sup>

## OS TRAÇOS INICIAIS DE UMA PAISAGEM

As transformações na organização política e administrativa do país decorrentes da Proclamação da República interromperam o desenvolvimento dos planos do governador Pedro Vicente de Azevedo. Em meio aos novos órgãos públicos criados no estado de São Paulo, a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas passou a ter grande atuação na modernização urbana da capital paulista uma vez que, entre suas competências, incluíam-se as obras de saneamento.<sup>74</sup> Em 1893 teve início a canalização do Tamanduateí a partir da proposta de Teodoro Sampaio,<sup>75</sup> desenvolvida por José Brant de Carvalho. Previa-se que um dos canais ladeados por vias carroçáveis alcançaria o aterro do Ipiranga.<sup>76</sup>

gada de estudar a localização para a nova capital do país.

68. *Ibid.*, p. 105.

69. Ramalho (1889b). Possivelmente por essa razão, em maio de 1888, o vereador Silveira da Mota apresentara uma indicação à Câmara para mudar a denominação de um trecho da rua do Cambuci, ou Lavapés, para avenida da Independência, o que seria aprovado como rua, segundo emenda substitutiva do vereador J. A. Garcia (ATAS DA CÂMARA, 1903, p. 174, 178).

70. Ramalho (1889a). Pucci era proprietário de terras no Ipiranga, situadas entre os rios Tamanduateí e Ipiranga, foi acionista da Companhia Vila Pinto Gonçalves, de loteamento e importação e produção de materiais de construção; da Companhia Melhoramentos Urbanos e Rurais de S. Paulo, de compra e venda de terras e execução de melhoramentos; Companhia Industrial Rodovalho, de compra e venda de terras e construções; presidente da Companhia Ítalo-Paulista, que importava produtos italianos, como mármore, e produzia ladrilhos; e acionista da Companhia Ferro Carril de São Paulo (BRITO, op. cit., p. 16, 18-19, 35, mapa 2). Em 1889, a Ferro Carril foi constituída e firmou com o governo da província um contrato para a criação de duas linhas, para a Bela Vista e o Bom Retiro.

71. Relatório... (1889, p. 97). Rua do Brás, atual avenida Rangel Pestana; as estações das duas ferrovias, São Paulo Railway e São Paulo-Rio situavam-se no largo da Concórdia.

72. *Ibid.*, p. 98.

73. *Ibid.*, p. 77. Desde 1883, as atas da Câmara Muni-

pal registram vários pedidos de particulares para instalação de linhas de bondes entre o Centro e o Ipiranga. Em ata da 37ª Sessão Ordinária de 29 de dezembro de 1886, consta que Justo Nogueira de Azambuja e Francisco de Souza Paulista, que haviam obtido concessão, enviaram à Câmara um requerimento pedindo que a licença fosse mantida, mesmo que a abertura da avenida não mais se desse pela Glória. (ANAIS...1886). Em 1890, desconhecendo o pedido de Azambuja, a linha foi instalada pela principal companhia de transporte urbano em atuação, a Ferro Carril de São Paulo.

74. Criada pela Lei nº 15, de 11 de novembro de 1891, organizada pelo Decreto nº 28, de 1º de março de 1892. No campo das obras públicas, a Secretaria da Agricultura incorporou a Superintendência que foi criada em 1889, e, em 1927, foi desmembrada em Secretaria da Viação e Obras Públicas e Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio.

75. Em 1890, nomeados pelo presidente do estado de São Paulo, Prudente de Moraes: Teodoro Sampaio, engenheiro formado no Rio de Janeiro, então trabalhando na Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, e Antônio Francisco de Paula Souza, da Superintendência de Obras Públicas compuseram a Comissão de Saneamento das Várzeas.

76. Bernardini (2007, p. 260).

77. O Decreto nº 13, de 15 de janeiro de 1890, estabeleceu as intendenções municipais, dando autonomia aos municípios. A Lei nº 374, de 26 de outubro de 1898, criou a figura do prefeito municipal, que passaria a substituir o Conselho

O desempenho dos setores de obras públicas, estadual e municipal,<sup>77</sup> foi favorecido pela criação da Escola Politécnica, em 1893, que se tornou um centro de desenvolvimento e difusão de novos conhecimentos técnicos. Os engenheiros nela formados se destacaram na configuração urbana da capital, embora, por volta de três décadas, ainda se mantivesse a atuação de profissionais europeus, especialmente franceses.

Questões de propriedade e ocupação indevida das terras<sup>78</sup> aos poucos passaram a receber olhares técnicos e a serem vinculadas a obras de interesse coletivo. Nas áreas altas do Ipiranga, a regularização da posse de terras tendeu a crescer a partir da instalação do Museu Paulista uma vez que se impunham a definição dos limites de seu terreno, a promoção do embelezamento do entorno e a melhoria da acessibilidade ao local.

Nesse sentido, teve grande importância a nomeação de uma comissão composta por Francisco de Paula Ramos de Azevedo, Theodoro Sampaio e Álvaro de Menezes, em fevereiro de 1896.<sup>79</sup> A finalidade daquela comissão era prestar informações sobre as obras de regularização dos terrenos anexos ao edifício do Museu do Ipiranga, examinar o estado de conservação do monumento e o melhor modo de promovê-la.

O relatório enviado ao secretário do Interior, em janeiro de 1898, iniciava apontando a necessidade de “regularização dos alinhamentos em torno do edifício ao movimento de terras necessário para o seu nivelamento e ajardinamento respectivo [...]”, o que realçaria o local, “transformando-o em um atraente logradouro público”.<sup>80</sup>

Seguiam-se as providências necessárias, que se iniciavam indicando a aquisição do terreno lateral, com cerca de 4.602 metros quadrados, onde se situava a casa do diretor do Museu e a adaptação dessa residência a uma nova finalidade; o “alargamento da avenida em prolongamento da praça da Independência, [...]”; a “execução do nivelamento da área adjacente ao edifício com um movimento total de terras de 4000 metros cúbicos [...] (Figura 3)”; ajardinamento de cerca de 20 mil metros quadrados.<sup>81</sup>

O movimento de terras provavelmente estava relacionado não apenas a dar ao edifício maior visibilidade e criar um espaço adequado à circulação em um jardim, mas à criação das condições necessárias ao tráfego de bondes.<sup>82</sup> De qualquer forma, a terraplanagem que abrange a área em que a planta da comissão assinala a passagem de uma via perpendicular ao edifício monumental em direção ao centro de São Paulo (Figura 4) foi a base da paisagem urbana posteriormente criada e que, mantida em sua essência, alcançou o Bicentenário da Independência.



Figura 3 – A paisagem do entorno do edifício do Museu representada na pintura a óleo *Monumento à Independência*, de Luiz Carlos Peixoto, 1893. Acervo: Pinacoteca de São Paulo. Disponível em: <https://bit.ly/3OjQtlx>. Acesso em: 2 ago. 2023.



Figura 4 – Planta dos terrenos pertencentes ao estado de São Paulo adjacentes ao Monumento do Ipiranga, jan. 1898. Escala 1:1000. Relatório, Comissão nomeada em 1896. Acervo: Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C16016-10D6. doc. 6.

de Intendentes. A Intendência de Obras então se tornaria Seção de Obras da Secretaria Geral da Prefeitura e, em 1900, Diretoria de Obras Municipais. Até 1920, a cidade teve apenas três prefeitos: Antônio da Silva Prado (1899-1911); Raymundo da Silva Duprat (1911-1914); e Washington Luís Pereira de Souza (1914-1919), todos homens de negócio, políticos experientes e portadores de refinado gosto francês.

78. Conhecida como Lei de Terras, a Lei nº 601, de 18 de dezembro de 1850, regulamentada pelo Decreto Imperial nº 1318, de 30 de janeiro de 1854, integrou o conjunto de medidas que modernizaram as atividades financeiras no país adequando leis ao desenvolvimento do capitalismo. Então cresceram as apropriações indevidas de terras, assim como as solicitações de doação dirigidas ao poder público, especialmente em áreas ainda não urbanizadas, como o Ipiranga, compondo um confuso quadro de disputas pela propriedade legal.

79. Relatório... (1898). Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928) foi responsável por projetos de grandes residências e edifícios públicos; Teodoro Fernandes Sampaio (1855-1937), engenheiro integrante da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, foi chefe do Departamento de Águas e Esgotos de São Paulo e autor de diversos projetos de saneamento na Secretaria do Interior; Álvaro de Menezes foi professor da Escola Politécnica de São Paulo.

80. *Ibid.*, doc. 6.

81. *Ibid.*

82. Os bondes de tração animal da Viação Paulista

contornavam a colina pela esquerda e alcançavam a lateral do Museu. A planta produzida pela comissão que visitou o local em 1898 registra o projeto de alargamento da praça da Independência para instalação de linha de bondes, a qual atravessaria e viraria à esquerda, seguindo pela avenida Nazareth.

83. Proposta nº 105, de autoria do vereador Gomes Cardim, Ata da 53ª Sessão ordinária, em 25 de novembro de 1896. A Lei nº 289, de 27 de novembro de 1896, autorizou a verba a ser aplicada na abertura de uma avenida partindo da Mooca até a estrada do Ipiranga, ao pé da colina. Foi revogada pela Lei nº 332, de 1897. (ATA...1896 e ATA...1897).

84. Ata... (1897, v. 82, p.162).

85. O projeto tornou-se Lei nº 332, de 15 de dezembro de 1897. Disponível em: <https://bit.ly/3Ux3xbH>. Acesso em 8 ago. 2023.

86. Monteiro (2017, p. 53-55, 60). Aprovado nas comissões de obras, justiça e finanças, a proposta tornou-se a Lei nº 1.124, de 12 de setembro de 1908, autorizou a abertura e construção de uma avenida entre o monumento do Ipiranga e a rua Piratininga.

87. Parecer nº 39 da Comissão de Obras (ANAIS..., 1908, p. 207). O referido caminho tortuoso era o antigo caminho de Santos, que, pela rua da Glória, chegava à rua Lavapés e ao Cambuci, para depois alcançar o Ipiranga.

88. Abaixo assinado de 15 de fevereiro de 1910. Cf. Anais (1910).

## UMA OBRA DISPUTADA

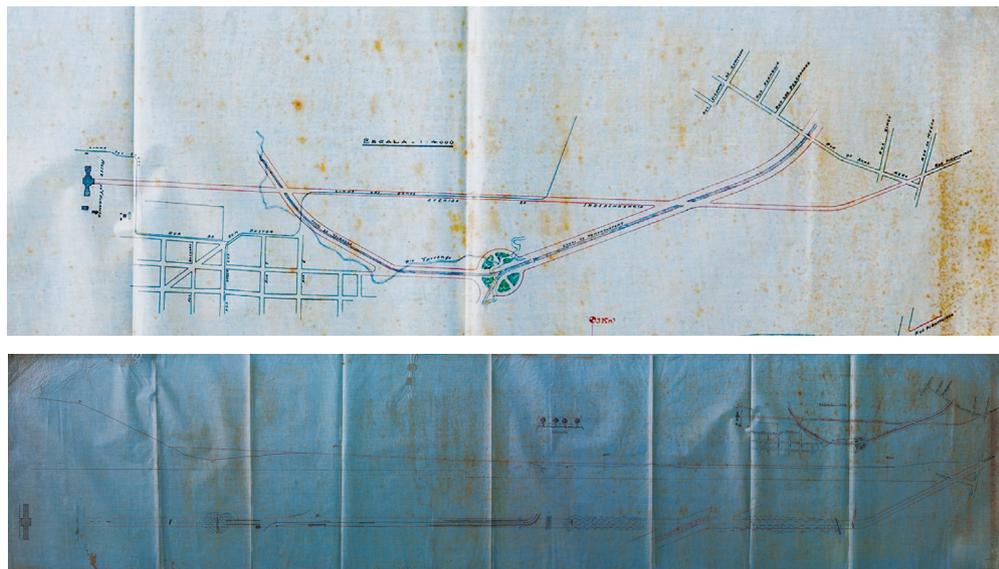
Em 1896 a Câmara de São Paulo aprova a autorização de despesas para a abertura de uma via entre a Mooca e o Ipiranga.<sup>83</sup> No ano seguinte o vereador Roberto Penteadado apresentou aos demais o projeto no 84, de 13 de outubro de 1897, propondo a revogação da lei que autorizara a verba municipal para a obra.<sup>84</sup> Possivelmente referindo-se a proposta de Pucci, o edil alegou que o governo estadual pretendia realizar obra com traçado semelhante, sendo necessário aguardar essa decisão; seu projeto tornou-se lei.<sup>85</sup> Ambas as aprovações sugerem que já havia uma disputa entre os poderes municipal e estadual em torno da construção da via, que se tornaria mais acirrada quando da realização das obras como parte das comemorações do Centenário da Independência.

Em 1908, quando, após a crise que sucedera o encilhamento, eram retomados os investimentos, a ideia de abertura da via de acesso ao Ipiranga voltaria à pauta da Câmara Municipal na voz do vereador Augusto da Silva Telles, que relacionou a construção da avenida à realização de uma exposição, ambas como parte das festividades do Centenário da Independência. A abertura de uma avenida ligando o edifício monumento ao prolongamento da rua Piratininga, no Brás, se tornaria lei.<sup>86</sup>

A Comissão de Obras da Câmara, formada por Ernesto Goulart Penteadado, José Oswald e o próprio Telles, analisou a proposta e realçou a importância da via para a melhoria do acesso ao Museu do Estado, cujo edifício monumento entendia estar “atirado num ermo, só abordável mediante tração que se realiza por via tortuosa e de tão desagradável percurso”, disseram eles referindo-se ao caminho pelo Lavapés. Considerou ainda que os terrenos a serem cortados pela futura avenida não onerariam os cofres municipais. E, em relação às duas pontes que precisavam ser construídas sobre os rios Ipiranga e Tamanduateí, recomendou manter-se a mesma largura da avenida, isto é, trinta metros. Quanto às edificações, ficou estabelecido o afastamento de, pelo menos, seis metros da face dos terrenos que davam para a avenida. Por fim, autorizou-se a prefeitura a fazer desapropriações, além de recomendar o início imediato das obras. Visando a manutenção da memória histórica, o vereador Joaquim Marra sugeriu que a avenida projetada fosse denominada d. Pedro I (Figuras 5 e 6).<sup>87</sup>

Passados dois anos, embora tornada lei, a proposta de Silva Telles não saiu do papel. Isso gerou protestos junto às autoridades municipais, incluídos os do próprio autor, que apresentou à Câmara um abaixo-assinado em que os moradores do Ipiranga argumentavam que o bairro está se “convertendo a passos gigantescos num grande centro industrial”, para o qual era insatisfatório “o velho caminho para a cidade, longo, tortuoso e, em alguns pontos, de passagem difícil para os meios de transporte”<sup>88</sup>. Em 1913, Telles renovaria seu apelo argumentando que a via planejada havia sido integra-

da como tal a um mapa da cidade.<sup>89</sup> Tratava-se apenas de um argumento, uma vez que era comum que vias e arruamentos de bairros fossem integrados às plantas da cidade como projetos, sem que estivessem efetivamente abertos.



Figuras 5 e 6 – Proposta de traçado da avenida da Independência, depois d. Pedro I. Em detalhe: a via, onde transitariam bondes, seria ligada ao prolongamento da rua Piratininga, no Brás, ([19--?]). O desenho, de autoria não indicada, aproxima-se da proposta do vereador Augusto da Silva Telles aprovada pela Câmara em julho de 1908. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

A abertura de vias que facilitassem a circulação de veículos havia se tornado uma das preocupações do governo municipal. Ao fim do primeiro ano de gestão de Raimundo Duprat (1911-1914), no relatório apresentado à Câmara Municipal estava incluído o “Projeto da Diretoria de Obras: Memorial”, plano de viação que buscava romper obstáculos à agilidade exigida pela produção e circulação de riquezas e pela expansão horizontal da cidade.<sup>90</sup>

Retomando a ideia expressa em 1886 pelo presidente da província, João Alfredo Corrêa de Oliveira, Duprat propunha um plano viário com a criação de uma avenida que, circundando a área central, criaria melhores condições de acesso a todas as áreas da cidade. Considerava-se a expansão das vias para leste, abrangendo os bairros operário-industriais de Pari, Brás, Mooca e Belenzinho; e melhorar a comunicação com o centro, especialmente entre esse e o quadrante norte-sul da cidade. Então estava em curso a canalização do Tamanduateí, com duas “grandes avenidas marginais ao canal, “cuja consequência será estender a cidade operária para o Ipiranga”. O diagrama da rede geral de viação, anexo ao relatório apresentado por Duprat, sugere que “as avenidas marginais ao Tamanduateí” se prolongariam até a Colina (Figura 7).<sup>91</sup>

89. *Correio Paulistano* (1910). Silva Telles, provavelmente se refira a publicação de COCOCI (1913).

90. Relatório... (1912).

91. *Ibid.*, estampa 9. A ideia de criar um anel viário em torno da cidade foi manifestada pelo presidente de província, em 1886. Na década de 1910, instalaram-se as primeiras grandes indústrias na área baixa do bairro do Ipiranga, como, em 1906, a Companhia Fabril de Tecelagem e Estamparia Ipiranga, da família Jafet, e a Companhia Brasileira de Linhas de Cozer, ou “Linhas Corrente”, como ficaria conhecida, em 1907. Além do segmento têxtil, aí se instalariam também unidades fabris do setor ceramista. A avenida d. Pedro I se juntaria à do Estado no ponto em que o canal do Tamanduateí faz uma inflexão à esquerda.

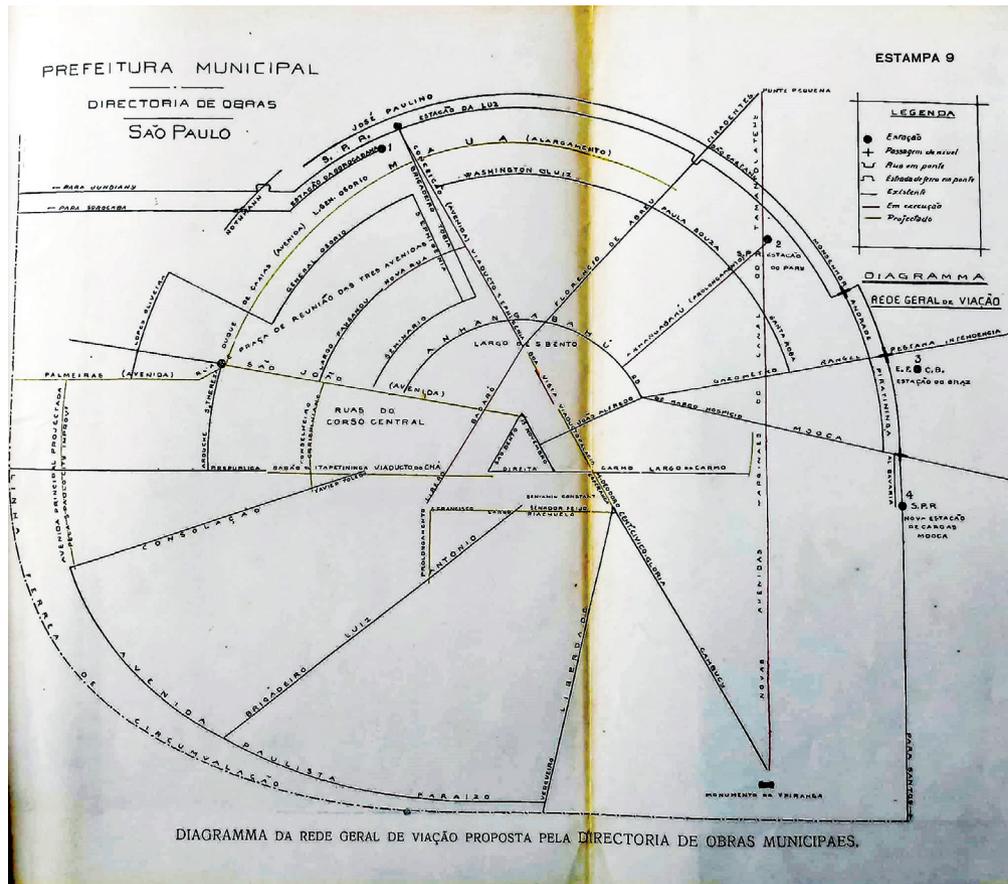


Figura 7 – Projeto de vias para melhoria da circulação de veículos. A avenida do Estado constituiria o eixo norte-sul de ligação da cidade. Prefeitura Municipal, Diretoria de Obras. *Diagrama da rede geral de viação.* ([1911]). Duprat: 1912.

A comunicação entre o centro e o Ipiranga seria um tema recorrente na Câmara de São Paulo. Em 1915, o vereador Alcântara Machado pondera ser necessário encontrar uma solução conveniente, uma vez que se aproximava a data de comemoração do Centenário da Independência e o avultado orçamento para abertura de uma nova avenida impedia sua execução. Surgira a ideia, continuava ele, de ligar o Ipiranga às avenidas marginais do Tamanduateí, projeto que, embora mais exequível, também sofria da falta de recursos financeiros. Sua sugestão ao então prefeito Washington Luís era alargar, retificar e embelezar o caminho já existente, pela rua do Lavapés, tornando-a uma via moderna a exemplo das existentes em cidades europeias: “passeios para pedestres, uma vereda para cavalheiros, uma plataforma para tramways, uma rua para ciclistas, arborização adequada e profusa e, de quando em vez, pequenos jardins, tufos de verduras, tabuleiros de relva”.<sup>92</sup>

Em 1916, a Câmara aprovou o alinhamento da rua do Lavapés, de acordo com planta apresentado pela Diretoria de Obras,<sup>93</sup> o que recuperou essa via como possibi-

lidade de ligação entre o Ipiranga e a cidade. O melhoramento agora também envolvia uma linha de bondes elétricos, diversificação de transporte que atendia a demanda diária de trabalhadores para a área fabril do Ipiranga. Só mais tarde a avenida do Estado viria a complementar tal necessidade e, também, complementar a função pioneira da São Paulo Railway, a extensão do parque industrial paulistano para os limites a sudeste da cidade e a municípios vizinhos situados na mesma direção.

Enquanto prosseguiram as indefinições dos poderes públicos, von Ihering, diretor do Museu do Estado, alertava o secretário do Interior para as dificuldades crônicas e prejudiciais ao bom funcionamento da instituição. Em ofício de 1901, ele se referiu à exiguidade de terras do governo no entorno do edifício:

Por processo perdeu o governo a maior parte dos terrenos aqui no Ipiranga, e assim se acha na histórica colina do Ipiranga o monumento construído sem possuir os necessários terrenos que exige o futuro progresso d'esta Capital e o berço da independência do País.<sup>94</sup>

E, onze anos depois, diante do crescimento do bairro observou:

Atualmente, como começou a transformação do bairro do Ipiranga em um centro de importantes fábricas, torna-se indispensável que o Governo cuide dos interesses que tem na Colina do Ipiranga, procedendo com urgência à aquisição dos terrenos que necessita, e que tome outras medidas que já aqui expus ou que em parte terei ainda ocasião de apresentar à apreciação de V. Exa.<sup>95</sup>

Os apelos de von Ihering prosseguiriam. Em relatório datado de 1911, ele apontou:

A praça da Independência não suporta a atual estrada pública, tendo o governo de entrar em combinação com a Câmara Municipal a fim de que seja aberta a avenida d. Pedro I, subindo a Colina do Ipiranga e dobrando à esquerda ocidental do aterro da praça da Independência, a fim de entrar na avenida Nazareth, seu prolongamento retilíneo.<sup>96</sup>

No ano seguinte, o diretor referiu-se a um certo descuido com aquele lugar tido como portador de grande significado histórico:

Caiu a histórica ponte sobre o arroio do Ipiranga; a antiga estrada de rodagem na parte em que foi proclamada a independência do País, se acha intransitável, nem está demarcada a avenida da Independência, achando-se invadida pelos proprietários dos terrenos vizinhos. Um deles chegou a construir uma casa no centro da referida avenida!<sup>97</sup>

94. Von Ihering (1901).

95. Von Ihering (1912a).

96. Denominava-se praça da Independência a área imediatamente a frente do edifício do Museu. (VON IHERING, 1911, p. 54).

97. *Ibid.*

98. Von Ihering indica que a distância entre o Largo do Cambuci e a Colina era de apenas três quilômetros. VON IHERING (1912b).

99. Lei nº 1.324, de 31 de outubro de 1912. A construção do conjunto memorialístico do Ipiranga incluiu-se nos esforços de embelezamento da cidade para a comemoração do Centenário da Independência, nos quais também se situam a construção de edifícios públicos de porte, como o Palácio da Justiça, a continuidade das obras da Catedral, a criação de parques, como o d. Pedro II, e diversos monumentos.

100. Mensagem... (1916), p. 6-7). Ele classifica de “belíssimo” o projeto de jardim traçado pelo arquiteto-paisagista, sr. E. F. Cochet.

101. A respeito do concurso e do monumento à Independência, ver texto de Michelli Cristine Scapol Monteiro (*op. cit.*), que compõe o dossiê.

102. Washington Luís, político com longa carreira, foi prefeito de São Paulo por duas gestões (1914-1919), presidente do estado de São Paulo (1920-1924) e da República (1926-1930). Membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, era interessado no passado histórico dos paulistas e escreveu *A capitania de São Vicente*, trabalho cuja primeira edição data de 1918. Ele e seu antecessor Altino Arantes (1916-1920) empenharam-se na organização das comemorações do Centenário da Independência.

103. *O Estado de S. Paulo* (1917, p. 11). O documento foi assinado por João Chrysostomo Bueno dos Reis, diretor geral, e integra o Relatório da Secretaria do Interior de 1917, acompanhado de planta baixa, perfil e um croquis da avenida em perspectiva.

Em 1912, em ofício ao secretário do Interior, o diretor se referiu à “atual estrada pública”, que, saindo da rua da Glória, no centro de São Paulo, passava pelo Cambuci e alcançava o Ipiranga ao pé da colina; ela havia se tornado “assunto de reclamações” desde o início do funcionamento do Museu, dizia von Ihering. Ele descreve as condições enfrentadas por aqueles que por ali transitavam em época de chuvas: nem carros conseguiam fazê-lo sem danos em razão dos grandes buracos, que denominou “caldeirões”; as carroças, mesmo com pouca carga, atolavam, o que prejudicava o trânsito dos bondes pela linha implantada no centro dessa estreita via. Os atrasos tornaram-se contínuos e o único meio de transporte público disponível demorava cerca de uma hora ou uma hora e meia para vencer a distância entre o Centro e o Ipiranga. A situação, concluía ele, levava os visitantes do Museu a desistirem da viagem, enquanto para “o bairro todo com as suas 4 fábricas grandes e seus 3 a 4 mil habitantes, esta calamidade sobe ao ponto de inibir qualquer progresso”.<sup>98</sup>

## UM PASSO E UM MOMENTO DECISIVOS

No ano 1912, o Legislativo havia autorizado Rodrigues Alves, presidente do estado de São Paulo (maio 1912-abr. 1916), a construir um monumento escultórico comemorativo da Independência.<sup>99</sup> Após quatro anos, junho de 1916, Altino Arantes, o recém-empossado presidente do estado de São Paulo, em mensagem ao Congresso Legislativo, referiu-se ao concurso de escolha do projeto para o monumento e enumerou as medidas já tomadas: havia comunicado a iniciativa ao presidente da República e aos presidentes dos demais estados, de modo a dar um caráter nacional às comemorações; as bases da concorrência pública para a construção do monumento eram estudadas pela Secretaria do Interior; e a Diretoria de Obras Públicas elaborava a planta de um grandioso edifício para a instalação do Grupo Escolar José Bonifácio. Ao final, ressaltava a urgência das obras de reforma do parque do Ipiranga, para que o jardim já pudesse estar implantado por ocasião dos festejos.<sup>100</sup>

Somente em 1917 a Secretaria de Estado dos Negócios do Interior fez publicar o edital de concorrência internacional para apresentação de projetos de um monumento escultórico, comemorativo da Independência.<sup>101</sup> No item III, o documento elaborado por uma comissão formada por Adolfo Pinto, Ramos de Azevedo e o prefeito de São Paulo, Washington Luís,<sup>102</sup> explicitava algumas condições e expectativas:

O monumento deverá ser erigido no centro de uma praça aberta em meia encosta da colina do Ipiranga, na qual desemboca, em alinhamento reto, uma grande avenida de 45 metros de largura.<sup>103</sup>

Entre outras exigências, havia a de o monumento ser avistado à distância de 730 metros da parte anterior, que dominaria uma declividade suave; e 640 metros da posterior, que “terá após si uma rampa que atinge 6%”. O destaque visual

não se referia apenas ao monumento escultórico, mas, também, ao edifício, seu “fundo”, ambos potencialmente promotores do sentimento de pertença à nação, que seriam unidos pelo eixo da avenida em uma única paisagem (Figura 8).

Ao fim do edital, alertava-se aos concorrentes moradores em Buenos Aires, Nova York, Paris e Roma que poderiam solicitar o envio de “desenhos da planta e perfil longitudinal da grande avenida de acesso ao monumento”,<sup>104</sup> indicando assim que o projeto total da via finalmente havia sido definido. Essa não mais se prolongaria até o Centro, nem seria substituída pelas avenidas laterais às margens do Tamanduateí, mas seria integrada a elas e, desse modo, passaria a compor o conjunto de vias que visavam a melhoria das condições de mobilidade urbana e preparavam o crescimento futuro da cidade, como anteriormente proposto pelo prefeito Duprat. Seria mantido seu caráter monumental, como parte do eixo que, do edifício do Museu, chegava ao monumento escultórico e integrava os dois marcos à dinâmica da São Paulo moderna.

O perfil e a planta da avenida apresentados pelos promotores do concurso mostram que foi integrada ao projeto a terraplanagem da colina, mantendo-se também a linha reta do edifício do Museu ao encontro com a avenida do Estado, o que garantia a perspectiva do conjunto. (Figura 9).

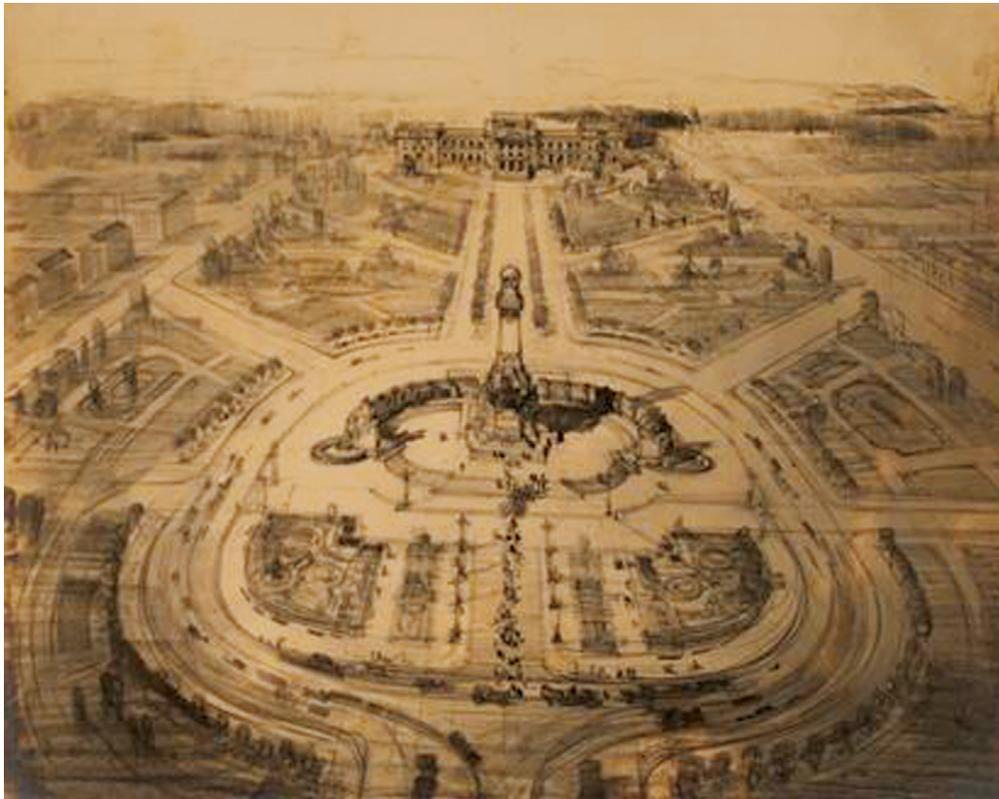


Figura 8 – Conjunto monumental, desenho em perspectiva provavelmente apresentado em atendimento ao edital para construção do monumento escultórico comemorativo ao Centenário da Independência, [1917]. Autoria não indicada. Acervo: APESP, Cartográfico, Monumento do Ipiranga.

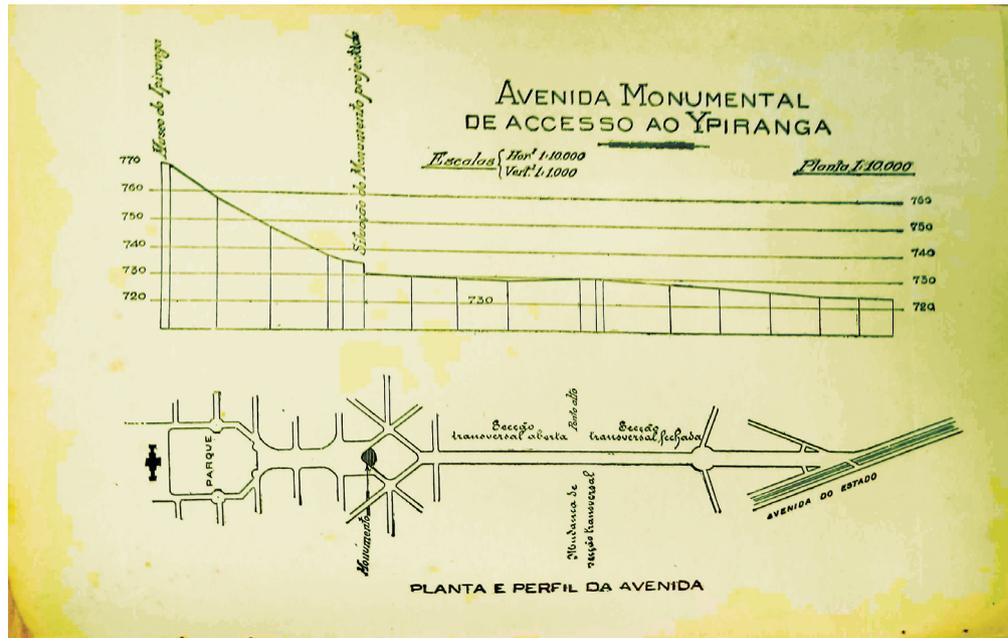


Figura 9 – Perfil longitudinal e planta da avenida d. Pedro I, [191-?]. Secretaria do Interior, 1919.

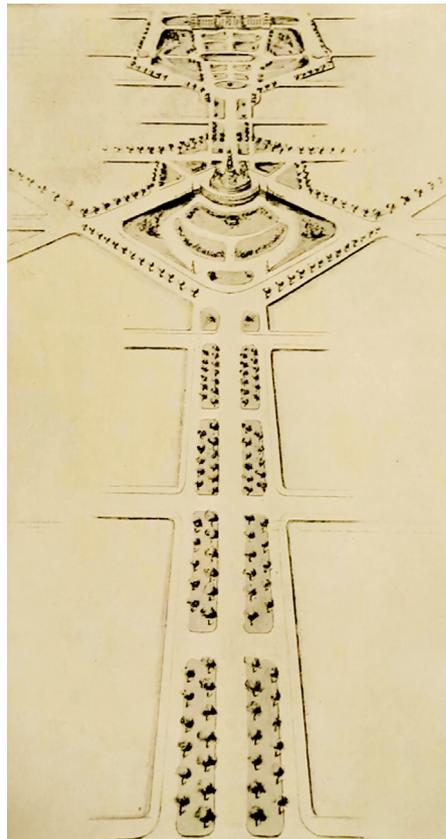


Figura 10 – Perspectiva do eixo monumental, 1917. Secretaria do Interior, Grupo Museu Paulista, Relatórios. Acervo: APESP, Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, Relatórios, C06016.07.

O caráter simbólico de unidade entre a independência e o centro da cidade de São Paulo, manifesto desde a década de 1870, foi perpassado por um aspecto pragmático, que resultou na constituição de dois segmentos diferenciados do mesmo eixo. O trecho entre os monumentos edificado e escultórico, de acentuado aspecto monumental, faz parte de um jardim francês, hoje conhecido como parque da Independência, projetado pelo arquiteto paisagista Emile Félix Cochet.<sup>105</sup> O outro trecho se inicia na praça da Independência e segue o modelo da parisiense Champs-Élysées, diferenciando-se das demais avenidas da cidade pela largura, por pistas de trânsito específicas, entre elas uma exclusiva para bondes, e farta arborização (Figura 10).

Três desenhos, possivelmente parte de um conjunto produzidos até meados de 1913 quando finda a estada de Cochet no Brasil,<sup>106</sup> indicam a participação desse profissional na configuração de parte do eixo monumental (Figuras 11, 12 e 13).

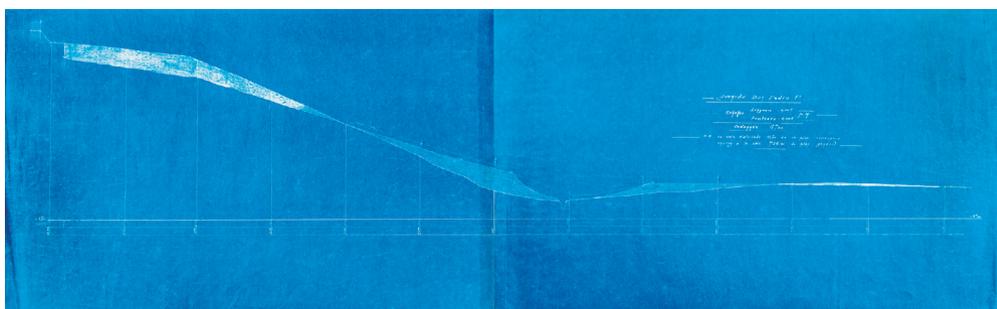


Figura 11 – Perfil longitudinal da via entre os dois monumentos continuada após o marco escultórico da independência em direção ao centro da cidade por ampla avenida concebida de modo a não impedir a visão do conjunto. Sob o título há uma observação: “A cota de altitude dessa planta corresponde aproximadamente à cota de 726,00 da planta geral”. [1912-1919], autoria não indicada. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

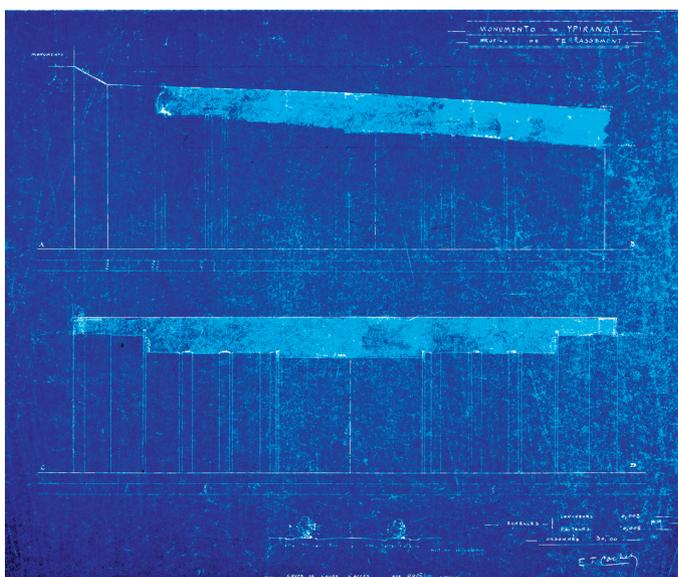


Figura 12 – Perfis de terraplanagem. E. F. Cochet, [1913?]. Refere-se ao espaço ocupado pela vasca da fonte monumental que integra o jardim. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat

105. Cochet chegou ao Brasil possivelmente no início da década de 1910, a convite de Eduardo Guinle, para projetar o parque de seu palacete no Rio de Janeiro, hoje Palácio das Laranjeiras. Também atuaria no Instituto Agrícola da Bahia. Em São Paulo, redesenhou parte do projeto de ajardinamento da Várzea do Carmo e planejou o jardim do Museu do Estado. Sua estada no país prolongou-se até meados de 1913, quando parte para Liverpool no paquete inglês Orila, em 30 de julho (O PAIZ, 1913, p. 5). Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), atuou como secretário do Estado Maior do exército francês. Em 1916, *O Estado de S. Paulo* noticiou seu falecimento, ocorrido no ano anterior em consequência de uma doença contraída nos campos de batalha (FALECIMENTOS, 1916, p. 5).

106. Os documentos fazem parte dos fragmentos localizados em uma pasta denominada “Ipiranga”, sob custódia do Cedoc-Condephaat. Com outros desenhos descartados na via pública, foram recolhidos na década de 1980 pelos técnicos do Condephaat em uma vistoria ao bairro de Campos Eliseos. Mesmo consciente de possíveis equívocos decorrentes da falta de informações, busquei identificá-los; o mesmo procedimento se estende aos demais documentos do acervo Cedoc-Condephaat incluídos no presente texto.

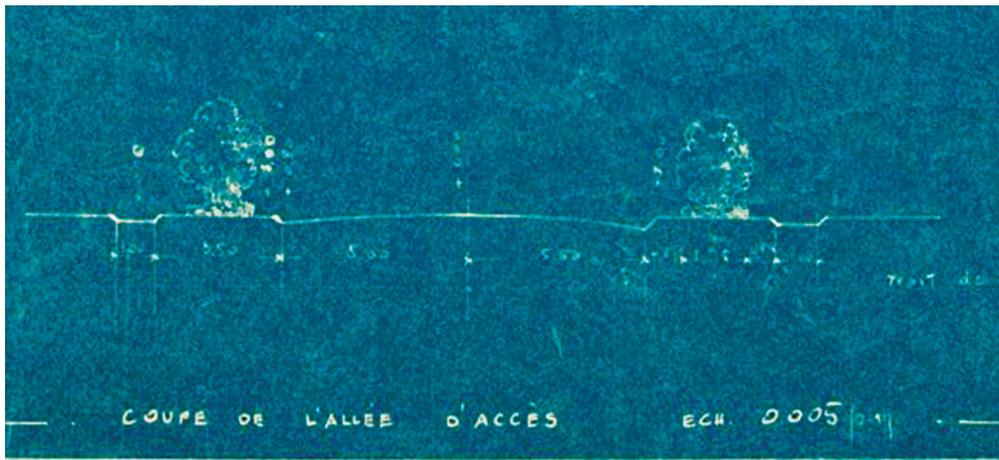


Figura 13 – Corredores de circulação no jardim, corte. Detalhe em Perfis de terraplanagem. E. F. Cochet, [1913?]. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

Outro desenho, esse assinado e datado, indica que o profissional sugeriu uma configuração espacial para a colina que não foi aceita. Mantendo o eixo monumental, ele previa outras avenidas internas que convergiam para um losango, onde se situaria um parque público (Figura 14).

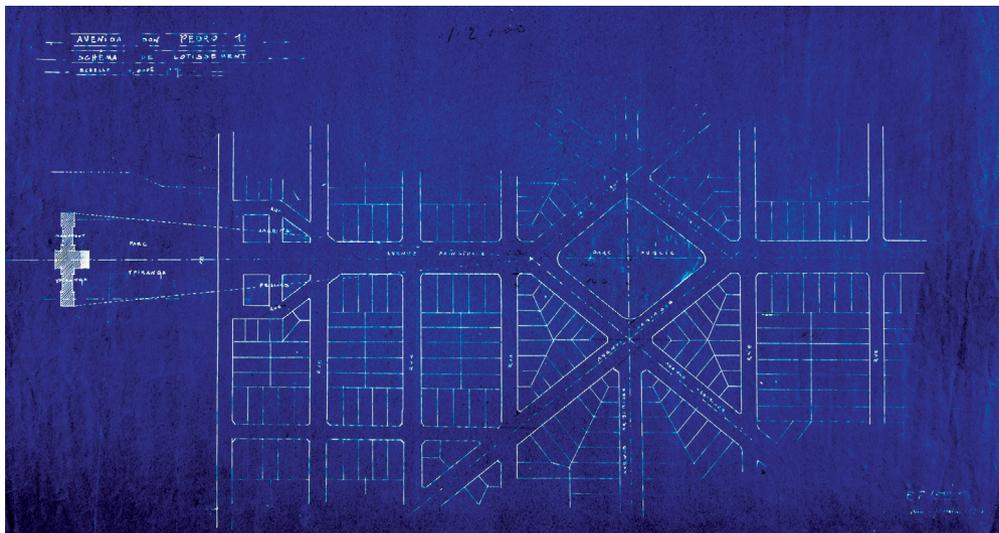


Figura 14 – Avenida d. Pedro I, esquema de loteamento. O desenho, uma proposta alternativa àquela adotada, registra em pontilhado a criação de visuais do edifício monumental a partir de avenidas laterais ao local onde hoje está o Monumento à Independência. E. F. Cochet, [1913?]. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

Em 1919, na *Mensagem ao Legislativo*, Altino Arantes informa que a avenida teria 2,4 mil metros de extensão em linha reta, com 45 metros de largura, compreendendo três belos parques e dois majestosos edifícios — um dos quais destinado ao Grupo Escolar José Bonifácio.<sup>107</sup>

No mesmo ano, no relatório ao presidente, o secretário do Interior deu ênfase aos aspectos urbanísticos da via e aos “requisitos da arte e da técnica modernas” do trecho entre o monumento escultórico e a avenida do Estado (Figura 15). Na interseção com a rua da Independência previa-se a construção de uma fonte ornamental, e, na junção com a avenida, uma grande praça circular que, pontuando o início da via, visava também atender o futuro desenvolvimento da cidade, tornando-se foco de um sistema radial de ruas de ligação. Atravessada pelo Tamanduateí em uma galeria de concreto armado, a praça seria completada por um jardim, no centro do qual projetava-se levantar um monumento alegórico à República. A harmonia da paisagem seria completada explicitando-se nas escrituras de aquisição de terrenos as cláusulas de obrigatoriedade de recuos de dez metros do alinhamento das edificações a serem erguidas, e, registra o documento, em prol do desenvolvimento da boa arquitetura particular em São Paulo, a de aprovação das fachadas pela Comissão Construtora.<sup>108</sup>

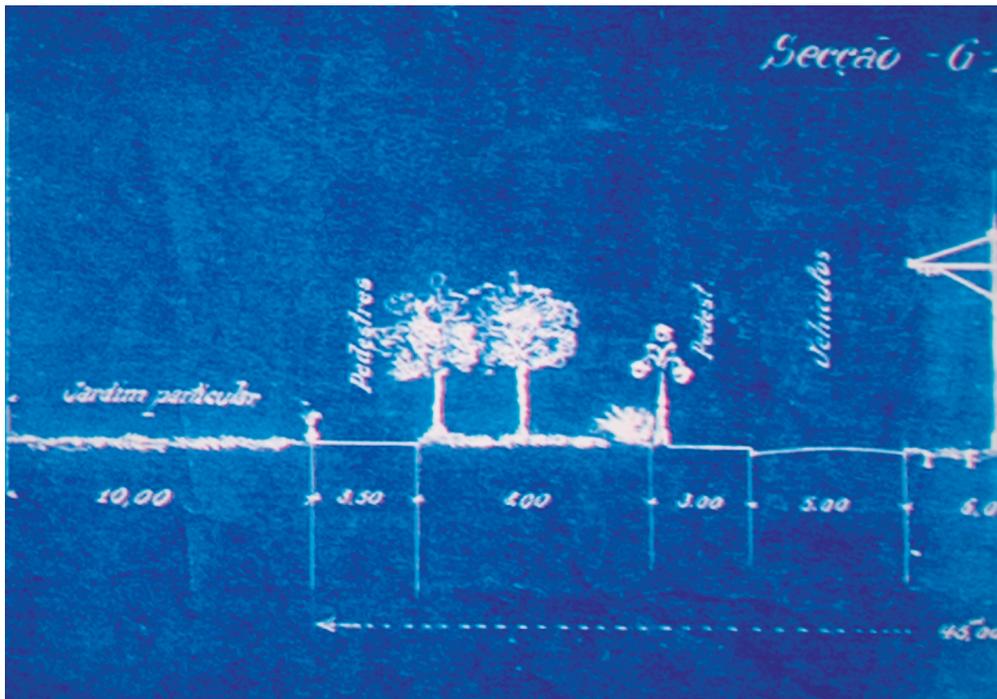


Figura 15 – Corte da Seção G da avenida d. Pedro I. À direita, na pista exclusiva dos bondes elétricos, o abrigo de uma parada. Detalhe da Planta anteprojetado da av. ..., fragmento, autoria não indicada, [1919?]. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

O relatório segue caracterizando o trecho entre os dois monumentos. Além do parque, junto do Museu, haveria outro, em plano inferior, do extremo do qual partiria propriamente a avenida, com largura de 45 metros até o local destinado ao monumento comemorativo, a cavaleiro do rio do Ipiranga, no meio de ampla e bem situada esplanada. O monumento seria visível de qualquer ponto da avenida,

109. *Ibid.*

110. Mensagem... ([1920], p. 58).

111. As festas (1919).

112. *Ibid.*

113. *Correio Paulistano* (1920a, 2910b), p. 1. A documentação do antigo Departamento de Obras Públicas, há pouco custodiada no Arquivo Público do Estado de São Paulo, ainda não está disponível para consulta no momento de finalização deste texto. Outro fator que dificultou uma possível consulta ao material ainda não catalogado foi o surto epidêmico do coronavírus.

embora obedecendo à linha de maior declive da colina, cujo perfil côncavo favorecia o efeito perspectivo. Essa evidência seria também favorecida pelo parque fronteiro ao monumento, cortado pelo histórico “rio” Ipiranga. Galgando a colina, a avenida seria sustentada por grandes muros que demarcariam os contornos do jardim no qual seria construída uma fonte ornamental.<sup>109</sup>

Em 1920, na *Mensagem ao Legislativo*, o presidente do estado assim descreve a paisagem que se construíra:

São necessárias obras complementares de aformoseamento do sítio, onde vae ser erigido o novo monumento, a fim de que se apresente condignamente. Constam essas obras de parques e jardins, desapropriações, remodelações que permitam o realce e a ligação do antigo monumento da Independência ao novo monumento do Centenário, e também de uma avenida moderna que incorpore tudo á [sic] cidade, constituindo um só todo harmônico.<sup>110</sup>

A construção da paisagem da colina, e especialmente a abertura da avenida, havia mantido o sentido memorialístico expresso no decorrer da segunda metade do século XIX, ao qual foi acrescido o de comemoração do Centenário da Independência. Considerando-se as críticas de parte da imprensa, as decisões haviam se retardado, o que prejudicaria os festejos, cuja desorganização também era registrada nos jornais.

Em setembro de 1919, *O Combate* publicou, em primeira página, uma crítica à falta de “organização sistematizada” dos festejos do Centenário da Independência no estado de São Paulo. Segundo o jornal, as iniciativas, embora revestidas de civismo, careciam de um “plano coordenador” que definisse o que seria realizado nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro, bem como nos demais municípios de cada estado, e por particulares, de modo a “se evitarem a dispersão dos esforços, as contradições dos projetos, as redundâncias e as lacunas fatais no tumulto das obras em que todos mandam e em que, por isso mesmo, ninguém obedece”.<sup>111</sup>

De certo, as observações envolviam as disputas entre Rio de Janeiro e São Paulo pelo protagonismo nas comemorações e, mais diretamente, a grande exposição comemorativa que acabaria por ser realizada na capital da república. Mas, também, estenderam-se à situação paulista e repicaram em questões da política local. O centro foi o secretário do Interior, Oscar Rodrigues Alves, a quem o articulista recomendava assumir a liderança de uma “comissão diretora dos preparativos da comemoração” uma vez que isso “ficar-lhe-ia, mesmo, melhor do que a de dirigir pessoalmente as obras da avenida da Independência, com invasão das atribuições de seu excessivamente cordato colega da Agricultura”.<sup>112</sup> Em meados de 1920, por ordem do então presidente de estado, Washington Luís, a Secretaria do Interior transferiu para a de Viação a condução administrativa das obras, encaminhando-lhe também plantas e desenhos e maquetes da avenida e do monumento.<sup>113</sup>

A matéria insinua que os festejos em São Paulo eram orientados pelo interesse político de um grupo do PRP, e, embora em poucos meses ocorresse e sucessão do presidente de estado, de Altino Arantes para Washington Luís, eles eram ligados por grande solidariedade e tudo seria remediado, mantendo-se a atual situação. Por fim, considerava o Centenário da Independência como uma ocasião incontornável para se apresentar “um balanço em nosso progresso moral e material [...] estabelecendo, à vista do passado, um cálculo de probabilidades para o futuro”.<sup>114</sup>

## AS OBRAS DA AVENIDA

O Museu do Estado fazia parte da Secretaria do Interior, o que seria uma justificativa para a participação desta na condução das obras comemorativas do Centenário da Independência, no Ipiranga. Na imprensa, porém, não faltaram insinuações sobre as tensões criadas e, em parte, contornadas em maio de 1918, quando Altino Arantes ordenou a formação da Comissão Construtora da avenida da Independência, cuja coordenação coube ao engenheiro Mário Whately, que as executaria por administração. Desde 1915, o profissional atuava na Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação de São Paulo.<sup>115</sup>

A cerimônia de início das obras da avenida foi realizada em 5 de junho de 1919 (Figuras 16 e 17).<sup>116</sup> Segundo os cálculos da Secretaria do Interior, o serviço de terraplanagem movimentaria 452 mil metros cúbicos de terra, baixando o terreno cerca de 7 metros.<sup>117</sup> O desmonte de parte da colina foi inicialmente realizado por “cavouqueiros”, parte deles acomodada nos barracões construídos na área do jardim para abrigar cerca de trezentos operários. O transporte da terra era feito por carroças. Mais tarde passaram a ser utilizados um escavador mecânico e carros apropriados, cedidos pela Light and Power para o transporte de terra, o que amenizou os efeitos de interrupções dos trabalhos por embargos judiciais relativos ao direito de propriedade.<sup>118</sup>

Datado de 1922, outro relatório, da Secretaria da Agricultura, informa que “só ultimamente” havia sido possível empregar um trem composto por gôndolas adquiridas da Brazil Railway e uma máquina alugada à Estrada de Ferro Sorocabana para a remoção da terra, o que havia barateado o transporte do metro cúbico e o preço da escavação;<sup>119</sup> e, possivelmente, acelerado o ritmo das obras (Figura 18).

114. As festas, *op. cit.*

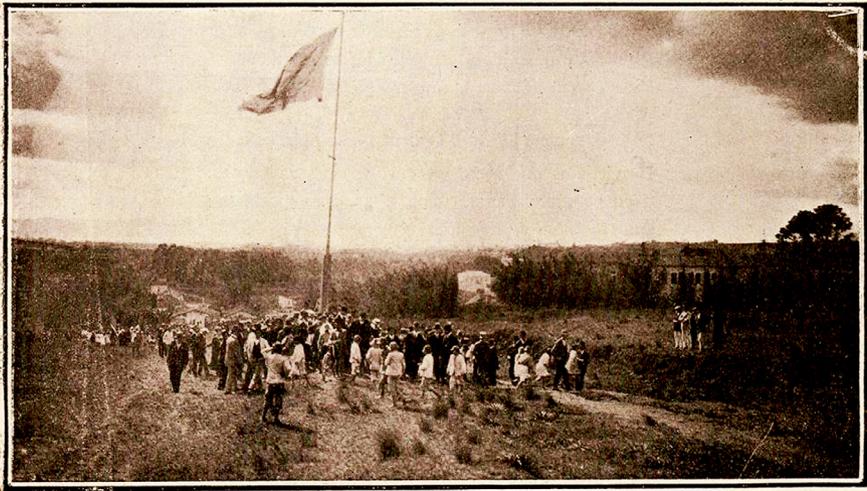
115. Relatório... (1919, p. 130).

116. Avenida... (2019). As obras tiveram início, não obstante a lei que autorizou sua realização data de dezembro de 1919: Lei nº 1.719, de 30 de dezembro de 1919, trata das “providências necessárias à comemoração do Centenário da Independência do Brasil.

117. O plano de nivelamento da avenida d. Pedro I foi aprovado pelo prefeito Firmiano Pinto segundo planta levantada pela Diretoria de Obras e Viação, pelo Ato nº 1423, de 13 de abril de 1920.

118. Relatório..., *op. cit.*, p. 133. Entre outras paralisações, houve uma que se prolongou entre fevereiro e setembro de 1921. Entre outras referências a pagamentos de despesas com a construção da avenida publicadas nos jornais da capital, *A Gazeta* (1920, p. 6), indica o de um saldo de 56:893\$309 à Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande pelo fornecimento de um escavador mecânico e 47 gôndolas, essas para o transporte de terra. Ver Anexo 2.

119. Relatório... (1922, p. 272).



Figuras 16 e 17 – Inauguração das obras da avenida da Independência, depois d. Pedro I. *A Vida Moderna*, ano 15, n. 362, 10 jul. 1919. Acervo: BNDigital. Disponível em: <https://bit.ly/45v3zUf>. Acesso em: 2 ago. 2023.

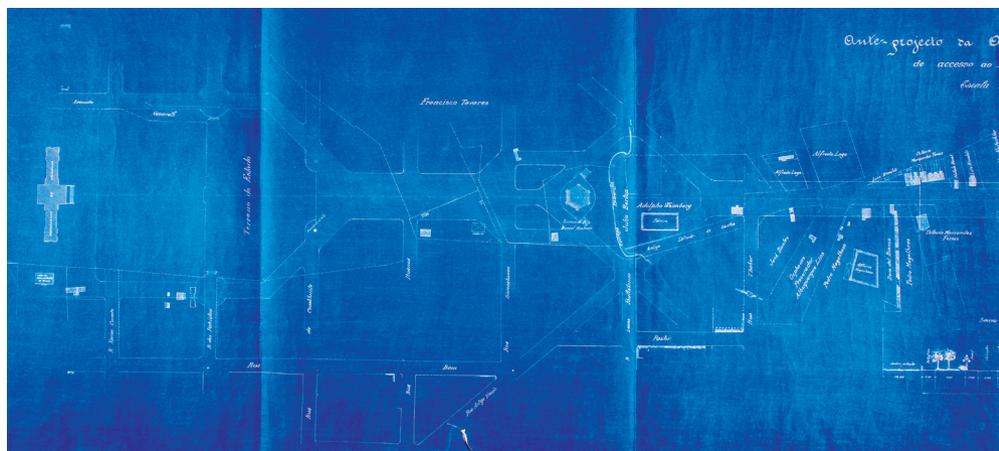


Figura 18 – Serviço de terraplanagem da Colina do Ipiranga. Foto: Aurélio Becherini, [192-]. Acervo: Casa da Imagem, Museu da Cidade de São Paulo, SMC.

O traçado da avenida abrangeu propriedades particulares adquiridas por doações, desapropriações e compras (Figuras 19 e 20),<sup>120</sup> de acordo com os dados da Secretaria do Interior, “em condições muito vantajosas, pois o preço médio de aquisição foi de 7\$138 réis por metro quadrado, enquanto que, na mesma época, regulava a 15\$000 o preço por metro quadrado”.<sup>121</sup>

120. Relatório... (1919, p. 133).

121. Mensagem... (1921, p. 108). Um levantamento nos jornais leva a crer que a maioria das terras foi comprada pela Fazenda do estado de São Paulo. Ver Anexo 1.



Figuras 19 e 20 – Planta do anteprojecto da av... fragmento, autoria não indicada, [1919?]. Abaixo, ampliação do trecho imediato ao monumento escultórico, onde se concentrava a maior parte das propriedades atingidas pelo traçado da avenida d. Pedro I. Reprodução: Helio Nobre/MP-USP. Acervo: Cedoc-Condephaat.

122. *Correio Paulistano* (1920a, p. 1).

123. Em 31 de julho de 1919, assinaram-se decretos desapropriando terrenos situados no município e comarca da capital, distrito do Ipiranga: nº 3.084, área de 1077,93 m<sup>2</sup>, de Pedro Magalhães; nº 3.083, área de 1098,26 m<sup>2</sup>, de Constantino Xavier; nº 3.082, área de 220,10 m<sup>2</sup>, de Francisco Giordani; nº 3.081, área de 514,57 m<sup>2</sup>, de Alfredo Lage; nº 3.080, área de 806.60 m<sup>2</sup>, bem como as benfeitorias nele existentes, de Abílio Fucesi; e nº 3.079, área de 918,475 m<sup>2</sup>, de Laercio Trindade. O Decreto nº 3.240, de 18 de agosto de 1920, declara de utilidade pública, para ser desapropriado, um terreno situado nesta capital, com área de 408,80 m<sup>2</sup>, de dona Sebastiana de Mello Freire (d.<sup>a</sup> Yayá) e necessário à abertura da avenida da Independência.

124. *O Combate* (1920b, p. 3).

125. Mensagem... (1921, p. 103-105).

126. *O Combate* (1920c, p. 3).

127. O processo se inicia oficialmente com um ofício enviado pelo secretário do Interior ao prefeito da capital, Firmiano Pinto (CORREIO PAULISTANO, 1920a, p. 2).

128. A Câmara autorizou a Diretoria de Obras a nivelar a rua Bom Pastor, entre as ruas Thabor e Oliveira Alves, segundo o plano de rebaixamento da Comissão Construtora do Monumento da Independência; realizar os movimentos de terra na rua dos Patriotas, entre a Bom Pastor e a Silva Bueno; movimento de terra em corte na rua Leaes Paulistanos, entre Bom Pastor e Silva Bueno; movimento de terra na rua Sorocabanos, entre

Em parte dessas terras, havia benfeitorias: fábricas, residências, casas operárias, na maior parte erigidas recentemente.<sup>122</sup> Os decretos de desapropriação foram sendo sucessivamente emitidos, completando-se uma área de 132.238,02 metros quadrados.<sup>123</sup> Em meados de 1920, a necessidade de maior área levou o Executivo estadual a adquirir mais 21.890 metros quadrados, da Companhia de Gás.<sup>124</sup>

Entre 1920 e 1924, Washington Luís, sucessor de Altino Arantes na presidência do estado, prosseguiria as obras. Em março de 1921 iniciou-se a canalização dos 1,3 mil metros do Córrego Ipiranga,<sup>125</sup> o que tornaria ainda mais urgente agilizar o transporte de terra e o desmonte de enorme parte do terreno. A Comissão requisitou à São Paulo Railway passagem livre e transporte de materiais que se destinassem à obra, o que seria concedido, junto com a isenção de direitos para aquisição de um escavador mecânico da Brazil Railway e 47 gôndolas para o serviço de terraplanagem.<sup>126</sup>

Em junho de 1920, as disputas entre as esferas estadual e municipal que haviam provocado inúmeros desacertos em torno do projeto da avenida começaram a ser amenizadas pelo estabelecimento de um acordo de colaboração.<sup>127</sup> A condução das obras permaneceu sob responsabilidade da Comissão, e couberam ao município, entre outras, obras nas ruas transversais à avenida e a construção de uma ponte de concreto sobre o rio Ipiranga.<sup>128</sup> Firmiano Pinto, prefeito de São Paulo entre 1920 e 1926, assinou também o ato de aprovação do plano de nivelamento da via em construção, “desde a avenida do Estado até o monumento do Ipiranga, conforme a planta levantada pela Diretoria de Obras e Viação”.<sup>129</sup> Em abril de 1920, o *Correio Paulistano* sugeriu que as obras haviam iniciado mesmo antes desse procedimento legal uma vez que o prazo até as comemorações era curto diante do escopo das tarefas a realizar.

Vão muito adiantados os trabalhos da grande avenida [...]. Durante o dia, é um contínuo movimento de carroças, que transportam a terra, com a qual se está aplainando a avenida d. Pedro, rumo da Várzea do Tamanduatéi.

À frente do Museu — uma turma de trabalhadores — estende a rampa, abaixando a terra, numa grande profundidade [...]<sup>130</sup>

## O CENTENÁRIO NO CENÁRIO INCOMPLETO

Cerca de três semanas antes dos festejos do Centenário da Independência, o jornal *O Estado de S. Paulo* publicou uma extensa reportagem em que o autor lamenta que em São Paulo pouco se faria para comemorar a data, mas o que se fizera bastava para “constituir mais tarde o ponto de maior realce na capital paulista”.<sup>131</sup>

Ele se referia ao cenário comemorativo em construção no Ipiranga e, mais diretamente, à então ainda referida como avenida da Independência, objeto da entrevista concedida pelo engenheiro Mário Whately, chefe da Comissão Construtora

dessa nova via de circulação, depois avenida d. Pedro I. Dois outros engenheiros, Antonio Bayma e Francisco Prestes Maia, esse sócio de Whately, estavam presentes.

Whately busca explicitar o sentido das intervenções e, inicialmente, aborda a característica topográfica do lugar em que se erguera o edifício monumental. Um dos intuitos das intervenções era evidenciar a “nobreza de suas linhas arquitetônicas”, o que exigiu o rebaixamento do parque já existente no entorno. A medida, observou ele, era recomendada por todos os urbanistas modernos, entre os quais, o “célebre arquiteto francês Cochet quando de passagem por esta capital, organizou um esboço para o melhoramento de alguns dos setores da cidade”.<sup>132</sup>

A construção do novo perfil longitudinal havia sido dispendiosa e exigiu o uso de escavadores mecânicos, continua o engenheiro. Haveria aí uma sustentação por muros de arrimo construídos em cantaria, que ladeariam todo o parque. No plano mais baixo, a canalização do rio Ipiranga o tornou um “elemento decorativo” do monumento escultórico. A partir desse, a avenida continuaria rumo ao centro de São Paulo em reta por cerca de mil metros até uma praça circular, a ser futuramente embelezada por uma fonte monumental, na interseção da então rua da Independência, que vinha do Cambuci.

Daí seguiria até a avenida do Estado, à qual se juntaria em outra grande praça que, prevendo o crescimento da cidade, seria o foco de um sistema radial de vias de circulação. Sob ela passaria o canal do Rio Tamanduateí e, em seu centro, em meio a um jardim, seria erguido um monumento à República. A avenida teria três pistas separadas por passeios: a parte central destinava-se ao trânsito de veículos e as laterais para bondes e cavaleiros. Voltando a se referir ao rio Ipiranga, Whately realçou a importância de, futuramente, construir-se em suas laterais uma avenida moderna, ligando o Ipiranga à Vila Mariana.

A fala de Whately acrescentou poucos detalhes à descrição do projeto apresentada no relatório da Secretaria do Interior, em 1919. Quatro anos depois, na *Mensagem apresentada à Assembleia*, o governador Washington Luís informa que as obras não estavam concluídas na data dos festejos do Centenário.<sup>133</sup> Heitor Teixeira Pentead, secretário da Agricultura, refere-se a isso com mais detalhes no relatório enviado ao governador sobre as atividades de sua pasta em 1922.<sup>134</sup>

Confirmaram-se, portanto, as críticas antes formuladas na imprensa sobre a demora das autoridades paulistas darem início à organização dos eventos comemorativos do centenário de nascimento da nação. Entre elas, uma crônica publicada em abril de 1920, após a escolha do monumento da Independência, assinalou a preocupação com o efeito do descompasso entre o tempo e as decisões do poder público em São Paulo: “Apesar dessa escolha e desse projeto, cremos que vamos passar a data do centenário em ‘branca nuvem’”. E concretizou essa imagem elencando as possibilidades de comemoração: “Uma retreta no largo do Palácio, uma ‘marche aux flambeaux’ pelo corpo de bombeiros e uma sessão magna e histórica no Theatro Municipal”.<sup>135</sup>

Manifesto e Bom Pastor (ANAIS... 1922, p. 351). Em sessão de 30 de maio de 1922 (CORREIO PAULISTANO, 1922b, p. 5), a Câmara aprovou o Parecer n. 20 e a construção da ponte foi autorizada pelo prefeito por meio da Lei n° 2499, de 17 de junho de 1922 (CORREIO PAULISTANO, 1922a, p. 7).

129. Ato n° 1423, de 13 de abril de 1920.

130. Ipiranga (1920).

131. D. (1922).

132. *Ibid.*

133. Mensagem... (1923, p. 67-69). O conjunto de obras comemorativas foi formado: no Ipiranga, reforma e acabamento do edifício do Museu, a construção do monumento, do parque, da avenida d. Pedro I e a canalização do rio Ipiranga; na antiga estrada de Santos, localizam-se o Monumento do Pico, o Pouso de Paranaíacaba, o Belvedere, o Rancho da Maioridade, o Padrão do Lorena, o Pontilhão da Raiz da Serra e o Cruzeiro Quinhentista.

134. Não havia sido completado o trabalho de escavação no segundo parque; estavam prontos os muros de arrimo em torno da praça do monumento, assim como a escadaria de acesso e dois dos muros e terraços em frente ao jardim do Museu, as escadas de acesso ao parque e o muro de sustentação da esplanada do Museu, a casa de máquinas das fontes e cascatas e o encaçamento e instalação dos 370 jatos de água. O monumento, embora não concluído, fora inaugurado. Não há referências à avenida. (RELATÓRIO... 1922, p. 272-273).

135. Garôa (1922) e Lucrecio (1920).

136. A Exposição Internacional do Centenário da Independência, inaugurada no Rio de Janeiro em 7 de setembro de 1922, cujos pavilhões foram instalados na área resultante da derrubada do Morro do Castelo, núcleo original da cidade, pretendia expressar a vida social e econômica do país por meio de 25 seções, entre elas as de educação, ciências e artes, agricultura e indústria. Na inauguração deu-se a primeira transmissão de rádio no Brasil, um discurso de Eptácio Pessoa, presidente do país. Construiu-se desse modo a ideia de um Brasil grandioso, no qual a tecnologia favoreceu as comunicações, a organização sanitária propiciou boas condições de vida urbana e as ideias transitavam entre inúmeras associações científicas, literárias e artísticas (MOTTA, 2020).

137. Brazil (1898, p. 129, 1920, p. 800). A forte presença de estrangeiras soava como perigo à nacionalidade. O conhecimento da “nossa história” era tido como importante fator de nacionalização dos filhos de imigrantes uma vez que se constituiria “em bases sólidas a mentalidade de nova geração de brasileiros”, afirmou o estudioso da história bandeirante, Alfredo Ellis, em discurso na Câmara dos Deputados, durante a 51ª Sessão Ordinária, em 10 de setembro de 1926 (cf. RODRIGUES, 2000, p. 35, nota 40).

138. A imprensa anarquista e socialista começou a circular em 1892, quando também se realizou o primeiro congresso operário, no qual foram discutidas questões de representação política, jornada de trabalho, trabalho infantil e salário mínimo (HALL; PINHEIRO, 1979, p. 29). Os cuidados com crianças e jovens menores “ociosos, vadios e

Para o cronista, a questão não era falta de projetos, havia até mesmo os de remodelação da capital. Defensor da ideia de que em São Paulo, como no Rio de Janeiro, se realizasse uma exposição que exibisse nossa “verdadeira independência”, ele tecia um paralelo com o caso da Argentina, onde a preparação das comemorações dos cem anos da Independência fez “renascer as velhas tradições e as características da nova raça pelo monumento, pelo livro, pelo pincel e pela indumentária”.<sup>136</sup>

Divulgado pela imprensa, o programa oficial dos festejos na cidade de São Paulo indica não ter sido esse um momento de renascimento das “velhas tradições”, se entendermos que a expressão inclui os fazeres populares de uma nação. Talvez, isso em parte decorra da própria concepção historiográfica que orientara a narrativa sobre a emancipação nacional, que desconsiderou as lutas pela Independência lideradas por setores menos favorecidos, ou com sua ampla participação, ocorridas em diversos locais do Brasil e que só recentemente se tornaram objetos de estudos historiográficos.

De modo geral, as comemorações do Centenário da Independência em São Paulo caracterizaram-se pela exaltação cívica e o culto ao passado por meio da valorização de vultos que se destacaram na articulação política do processo de emancipação e, como tal, foram consagrados pela historiografia. Esse olhar para o passado, em certa medida, contrastava com a sensação de ruptura causada pela Primeira Guerra, em termos culturais representada pela Semana de Arte Moderna ocorrida em fevereiro de 1922 e com a efervescência social daquele momento. A partir da década de 1910, ampliou-se no conjunto da sociedade o anseio de maior representação política, desde então monopolizada por grupos oligárquicos que haviam transformado o federalismo republicano em regionalismo. Sob esse quadro seria gestado o tenentismo, movimento que atravessou a década de 1920.

A cidade de São Paulo então já havia se ampliado em todas as direções e exalava cosmopolitismo. A população, que em 1890 era de cerca de 65 mil pessoas, em 1920 chegou a 579.033, entre os quais 206.657 eram estrangeiros.<sup>137</sup> Brasileiros e imigrantes de múltiplas origens eram trabalhadores nas fábricas, na construção civil e no comércio, impulsionavam a diversidade cultural e eram protagonistas de tensões próprias da construção/consolidação do sistema de fábricas e da classe trabalhadora, que a elas respondia com estratégias de proteção mútua e interação com a cidade, campo de expressão da desigualdade e do desamparo social, mas também de lutas para conquista de direitos coletivos.<sup>138</sup>

Essas manifestações corroboravam a sensação de dissolução da vida social, o que apontava para a necessidade de “regeneração nacional”. Essa havia se tornado um dos temas centrais na pauta política. Também inspirado pelo crescimento do nacionalismo que precedeu a eclosão do primeiro conflito mundial, essa urgência foi expressa na obra de escritores que, a exemplo de Lima Barreto e Euclides da Cunha, apontavam entre os males do Brasil a visão europeia das elites,

o bacharelismo, a falta de patriotismo e a degeneração da república.<sup>139</sup> Nessa perspectiva, as comemorações do Centenário da Independência foram oportunas para reafirmar a nação como uma “comunidade imaginada”,<sup>140</sup> um discurso uníssono construído segundo a percepção de um grupo de republicanos paulistas que pretendia modernizar o país à sua imagem de progresso e cultura.

O nacionalismo havia se tornado o pano de fundo de diferentes posições sobre o destino da nação e a definição da identidade brasileira. Diversas associações, como a Liga Nacionalista, defendiam pontos de vista particulares sobre a solução dos problemas brasileiros.<sup>141</sup> Em comemoração ao Centenário da Independência, os membros da Liga promoveram a construção de um monumento a Olavo Bilac, defensor do nacionalismo militarista, baseado em ordem, disciplina e coesão como caminhos para a “regeneração da nacionalidade”.

Outra vertente do nacionalismo expressou-se por meio da *Revista do Brasil*, criada por Júlio de Mesquita. O periódico mensal propunha-se a pensar os problemas brasileiros e defendia a necessidade de uma campanha cívica que recriasse a nação e redescobrisse a identidade nacional. Essa ideia está presente no texto de apresentação do primeiro número, de março de 1916:

Ainda não somos uma nação que se conheça, que se estime, que se baste, ou, com mais acerto, somos uma nação que ainda não teve o animo [sic] de romper sózinha para a frente numa projecção vigorosa e fulgurante da sua personalidade. [...].<sup>142</sup>

E completada observando que, diante de

nossa historia [sic], com dois ou tres lances de epopéa dos quaes

o maior e mais bello é talvez a arremettida dos bandeirantes para o sertão, [...] [Faltamos] “a consciência de nosso valor”.<sup>143</sup>

Para o grupo de intelectuais reunidos em torno da *Revista do Brasil*,<sup>144</sup> a comemoração do Centenário da Independência constituiu-se numa oportunidade única de afirmar “nossos valores” e o papel dos bandeirantes para a formação nacional. Adolfo Pinto aborda a estratégia para alargamento da consciência patriótica dos brasileiros em artigo publicado no primeiro número do periódico, no qual classifica São Paulo como “padrinho do memorável batismo celebrado no Ipiranga, novo Jordão cujas águas lavaram o Brasil do pecado colonial”.<sup>145</sup>

Em sua opinião, além do monumento escultórico e da avenida, que deveria ser larga, bem calçada e ornamentada por uma dupla fileira de palmeiras imperiais, os festejos do centenário deveriam incluir uma exposição, no Museu do Estado,

abandonados” que perambulavam pelo centro de São Paulo eram vistos como dever de caridade e promovidos por instituições religiosas ou por devotos. Parte dessas foi instalada na avenida Nazaré e proximidades, no Ipiranga, em terrenos doados pelo político e investidor imobiliário, José Vicente de Azevedo. Em 1896, foi inaugurado o Asilo de Meninas Órfãs N. Sra. Auxiliadora do Ipiranga, a primeira instituição desse gênero instalada no bairro.

139. Rodrigues (1997, p. 59).

140. Anderson (2008).

141. A Liga Nacionalista foi fundada em 1916 inspirada em um pronunciamento de Olavo Bilac na Faculdade de Direito; em torno dela congregaram-se professores, intelectuais e estudantes, entre eles Júlio de Mesquita, da família proprietária do jornal *O Estado de S. Paulo*, que, em 1926, apoiou a criação do Partido Democrático de São Paulo, ao qual se agregariam dissidências do Partido Republicano Paulista.

142. *Revista do Brasil* (1916, p. 2). A busca da identidade nacional fez parte da agenda da época; a definição do que era ser brasileiro preocupou os modernistas, especialmente Mário de Andrade, por um viés que podemos classificar de esquerda em relação à renovação conservadora pretendida pela elite paulista.

143. *Ibid.*

144. Dele participaram, entre outros, Monteiro Lobato, Plínio Barreto e Alfredo Pujol.

145. Pinto (1916, p. 12-18). Adolfo Augusto Pinto (1856-1930) foi um destacado engenheiro paulista que

atuou na Companhia Cantareira de Águas e Esgoto, na São Paulo Railway e na Companhia Paulista, além de propor intervenções urbanísticas para a cidade de São Paulo.

146. *Ibid.*, p. 13.

147. “Glória imortal aos fundadores de São Paulo”, situada no Pátio do Colégio, homenagem Tibiriçá e os padres Anchieta e Nóbrega. O autor é o escultor italiano radicado no Brasil, Amadeu Zani (1869-1944). Fundidas em Roma, as peças de bronze permaneceram armazenadas em razão das obras de alinhamento do Palácio do Governo, sediado no então largo do Palácio. Em 1922, por iniciativa da Câmara Municipal, se iniciaram as obras para a implantação do monumento, que se prolongaram até 1925. Quanto à homenagem aos bandeirantes, Pinto (*op. cit.*) se refere ao mais tarde denominado “Monumento às Bandeiras”, obra do escultor italiano radicado no Brasil, Victor Brecheret (1894-1953), à época, possivelmente, em fase inicial de idealização.

148. *Ibid.*, p. 12.

149. *Ibid.*

150. *Ibid.*

151. *A Cigarra*, nº 193, 1.10.1922, “O Centenário”, matéria sem autoria. A natureza e o “exotismo” brasileiro foram elementos da afirmação internacional da imagem do país durante as décadas de 1930 e 1940.

de todas as “reliquias da Independência” anexa à outra, bibliográfica, com documentos e mapas conhecidos desde a época do descobrimento, o que significava valorizá-los como memória da nação, herança comum a todos os brasileiros e capaz de despertar o sentimento pátrio.<sup>146</sup>

No Ipiranga, a Independência, uma das “três ordens de fatos” nas quais Pinto balizava sua interpretação da história do país, estaria representada. Quanto às demais, opinava ele, deveriam espalhar-se pela cidade em forma de representações escultóricas: a fundação de São Paulo e a “epopeia dos bandeirantes”.<sup>147</sup> Somadas a melhoramentos urbanos, elas comporiam “o cenário em que deverá se celebrar a parte mais interessante da solene comemoração cívica”.<sup>148</sup> Nas palavras dele,

por sua imensa influência sugestiva o monumento aos bandeirantes representaria o traço de união da velha alma paulistana em seus primeiros surtos de arrojada iniciativa com o culto espírito de energia, ação e progresso das gerações sobrevividas [...]<sup>149</sup>

Os três componentes da “ordem de fatos” — fundação de São Paulo, movimento bandeirista e Independência —, também referidos no texto de apresentação do primeiro número da *Revista do Brasil*, seriam construídos na “espinha dorsal da história do Brasil”, que, segundo Adolfo Pinto, em “linhas gerais de sua estrutura, é a projeção em maior escala da história de S. Paulo”.<sup>150</sup>

Ante a diversidade social e cultural da cidade de São Paulo, o Centenário da Independência não foi oportunidade apenas para a valorização da “raça mameluca”, representada na figura do bandeirante, mas também para a valorização do caráter luso-brasileiro da nação. Fomentaram-se então imagens idealizadas que, baseadas na ideia de excepcionalidade da natureza e do povo brasileiros, fortaleceriam o ufanismo nacional nas décadas seguintes.

A terra é rica e é grande, o povo é nobre e é bom. Nenhum povo é mais meigo, mais acolhedor, mais honesto, mais pacífico, mais heroico e mais nobre que o brasileiro, e nenhum país é mais rico e mais bello que o Brasil.

Concluía o texto “O Centenário”, após enaltecer o país como “a mais velha Civilização do Continente Americano” para o qual haviam convergido “os melhores elementos de Portugal, os nobres autênticos, os homens de ciências e de letras” que formaram o caráter e o espírito da civilização brasileira.<sup>151</sup>

Assim como a historiografia, a imprensa corroborou a ausência de indígenas, negros e brancos pobres entre os que haviam construído a nação e a sociedade brasileiras. Pautada por uma mentalidade adepta do progresso e da “civilização”, mas oligárquica e conservadora, a comemoração do Centenário foi um fator de

naturalização da supremacia social e política de brancos proprietários em nossa sociedade, reafirmando a perspectiva que orientou a política dos republicanos paulistas de continuidade modernizadora e civilizadora, mas conservadora.<sup>152</sup>

De acordo com a imprensa, na manhã do 7 de setembro, na Colina do Ipiranga foram “inaugurados o monumento comemorativo da Independência e todas as obras acessórias, isto é, os parques, os jardins e [as] estátuas [...]”,<sup>153</sup> incluindo discursos das autoridades sobre a data histórica, cânticos e hinos patrióticos entoados por escolares e por soldados da Força Pública, acompanhados pela banda da corporação. Em tom apoteótico, *Correio Paulistano*, previa que

a avenida que deverá ligar a cidade á coluna hiatorica

Regorgitará de povo do todos os recantos da urbe e de peregrinos que virão do Interior das nossas cidades, afim [sic] de tomar parto na commovida rememoração do grande factio histórico [sic].<sup>154</sup>

Foram também realizadas cerimônias em outros locais da cidade, entre elas uma missa campal na praça da Sé, o desfile de tropas do Exército e da Força Pública na avenida Paulista, e inaugurações de monumentos, alguns construídos por iniciativa de membros de comunidades estrangeiras radicadas em São Paulo, como a italiana, que ofertou à cidade o monumento a Carlos Gomes, situado ao lado do Teatro Municipal.

## E POR FIM...

Em meados de 1923, *O Estado de S. Paulo* publicou a “Mensagem do Poder Executivo ao Legislativo”, em que o presidente do estado, Washington Luís, lamentou não ter sido possível finalizar as obras da avenida para as comemorações do Centenário, e ressaltou que os serviços de iluminação, esgotos e calçamento e jardins seguiam sua “marcha natural”, estando muitas em estado adiantado.<sup>155</sup>

No ano seguinte, o secretário da Agricultura registrou em relatório que Mário Whately havia se demitido de suas funções de engenheiro-chefe da Comissão Construtora. Manteve-se, porém, o escritório local que, com pessoal reduzido, dava continuidade ao serviço. Referiu-se também à arborização das ruas laterais da praça do Monumento e que, no viveiro de plantas situado na rua Nazareth, ao lado do parque francês, estavam sendo reunidos os exemplares necessários para arborização de toda a avenida d. Pedro I. Aguardava-se apenas que as plantas alcançassem tamanho apropriado, pois “merecia especial atenção esta parte do acabamento pela influência que terá no aspecto da avenida e seu conjunto”.<sup>156</sup> Obras, como as pontes sobre o rio Ipiranga, estavam prontas e a

152. No início da década de 1900, acumularam-se embates internos que ameaçaram a hegemonia do PRP na política nacional, exercida desde 1894. Esgaçoavam-se os acordos que permitiram aos estados mais ricos da federação indicarem candidatos à presidência da República enquanto se confrontavam interesses locais e medidas econômicas nacionais. Em 1918, fortaleceu-se a aliança entre São Paulo e Minas Gerais. Em 1926, em São Paulo, os opositores do PRP criaram o Partido Democrático (PD). Para as eleições à Constituinte (1933), os dois partidos uniram-se na Chapa Única por São Paulo Unido, da qual, entre outros que pertencem ao PRP, fez parte Mário Whately, engenheiro responsável pelas obras do Ipiranga.

153. As festas... (1922, p. 4). De fevereiro a setembro, esse diário publicou matérias sobre o programa de comemorações. Em fevereiro de 1922, Washington Luís realizou uma visita às obras da avenida, acompanhado do engenheiro Mário Whately e seus companheiros de Comissão Heribaldo Siciliano, Winter, Salgado e Antonio Silva. Em seguida dirigiu-se à fundição onde eram produzidas as peças do monumento escultórico, localizada na Vila Prudente.

154. *Ibid.*, p. 4.

155. *O Estado de S. Paulo* (1923, p. 7).

156. Relatório... (1924, p. 309).

157. *Ibid.*, p. 311.

158. *Anais...* (1924, p. 1030-1033).

159. Ofício nº 27, de 28 jan. 1927, no qual entre outros assuntos, Pires do Rio refere-se à conclusão das obras. (*ANAIS...* 1927, p. 50-51).

escavação do segundo parque, embora lenta, uma vez que realizada à mão, com o transporte de terra em vagonetes Decauville, encontrava-se em fase final.<sup>157</sup>

O projeto de construção da paisagem em torno do Museu completava-se tornando-a um lugar aprazível, condizente com o sentido comemorativo inicial e conectado à cidade por uma via apropriada à ocupação residencial de qualidade, incluída em um sistema que pretendia solucionar o cada vez mais intenso tráfego de veículos da capital. Em 1924, a ideia de um anel viário conjugado às avenidas radiais voltaria a ser discutida na Câmara Municipal. O orador mencionou então que “as obras da grande avenida d. Pedro I, à qual, ligada à dos Estados, formará a radial para o Ipiranga” estavam concluídas (Figura 21).<sup>158</sup>

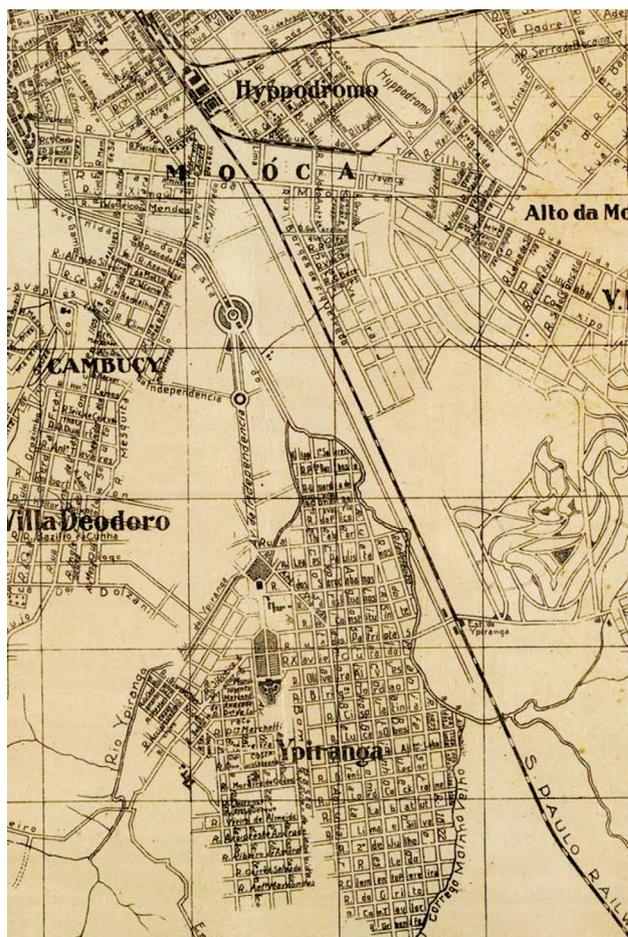


Figura 21 – Planta da cidade de São Paulo mostrando todos os arruados e terrenos arruados. Rio de Janeiro: E.M.E, 1924. Detalhe. Acervo: Biblioteca Nacional. Disponível em: <https://bit.ly/3DHmxLc>. Acesso em: 15 jul. 2020.

Tratava-se de uma meia-verdade. Em 1927, em ofício dirigido à Casa, José Pires do Rio, prefeito de São Paulo de 1926 a 1930, informou que, atendendo à solicitação da prefeitura, o estado havia mandado construir o aterro que faltava “no trecho que começa no encontro da avenida, quase concluída, com o canal do Tamanduateí, e termina na rua da Mooca”<sup>159</sup>. A prefeitura já entregara a pedra que

deveria fornecer para o calçamento da avenida, mas “os trabalhos, neste momento, estão diminuídos; e acrescentava esperar-se um novo acordo para sua conclusão”.<sup>160</sup>

Sugere-se, portanto, permanecer em torno da conclusão das obras do Ipiranga, no ano seguinte ainda inconclusas, uma certa disputa entre os poderes municipal e estadual. Nessa ocasião, um vereador requereu ao prefeito que intercedesse junto aos poderes estaduais para que fossem concluídas as obras de calçamento da avenida d. Pedro I entre a rua da Independência e a avenida do Estado.<sup>161</sup>

Também não estavam concluídas obras nos arredores da Colina, como aponta Affonso D’Escragnole Taunay em carta dirigida a Goffredo T. da Silva Telles. O diretor solicitava ao edil que apresentasse à Câmara uma indicação de calçamento de dois trechos, cuja pavimentação era “sobremodo necessária ao Museu Paulista”.<sup>162</sup> E esclarecia que há pouco tinham sido concluídos “grandes trabalhos no leito da rua Bom Pastor”, rebaixando-o para “ficar em concordância com os planos do parque da Independência”, o que fora previsto no projeto inicial, mas não executado.

O tempo decorrido entre a inauguração e o término da construção de uma paisagem monumental no lugar de nascimento da nação não impediu sua gradativa reapropriação pelos habitantes da cidade. Por longo tempo, lá se realizaram atos cívicos comemorativos da Independência e da Proclamação da República; e passaram cortejos, como o de recepção aos heróis do hidroavião Jaú.<sup>163</sup> O “jardim do Museu”, como é popularmente conhecido, se tornou um lugar de lazer, de encontros e de construção de memórias individuais e coletivas (Figura 22).



Figura 22 – O conjunto monumental comemorativo da Independência. Em primeiro plano, pequeno trecho da avenida d. Pedro I. Foto: Ivo Justino, 1973. Acervo: Casa da Imagem, Museu da Cidade de São Paulo, SMC.

160. Em 1927, a Light and Power, concessionária de força e luz e, desde 1901, do serviço de bondes da capital, apresentou ao prefeito Pires do Rio um projeto de requalificação dos transportes coletivos em São Paulo, que, desde a década de 1910, contava também com ônibus. O sistema proposto era constituído desse meio de transporte somado aos bondes e trens de alta velocidade (metrô). No Ipiranga, segundo Edgar de Souza, superintendente da Light, o movimento seria direcionado da avenida Independência, a ser “ligada à linha de trânsito rápido de leste, no canal do Tamanduateí” e, daí, ao ponto terminal subterrâneo da Sé, evitando o tráfego vagaroso e congestionado da rua da Glória” (O ESTADO DE S. PAULO, 1927b, p. 2). O projeto seria abandonado em favor da opção de transporte sobre pneus representado no Plano de Avenidas, de Prestes Maia, que influenciaria o direcionamento da expansão urbana a partir do final da década de 1920.

161. Anais... (1928, p. 237).

162. Os trechos eram: do cruzamento das ruas Bom Pastor e Patriotas até a rua Alves Ribeiro e, perpendicular a esse, o do cruzamento das ruas Bom Pastor e Patriotas até a rua Alves Ribeiro e, perpendicular a esse, o das ruas Bom Pastor e Xavier Curado até encontrar o calçamento do parque da Independência. (ANALIS... 1928, p. 756).

163. Para as comemorações da Proclamação da República, ver *O Estado de S. Paulo* (1928, p. 10). A primeira travessia aérea do Atlântico Sul foi realizada por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, aviadores portugueses que homenagearam o Centenário de Independência do Brasil. Incentivado por

Coutinho, João Ribeiro de Barros juntou-se a três pessoas e realizou a primeira travessia do Atlântico-Sul, sem escalas, em 1927 (O ESTADO DE S. PAULO, 1927a, p. 4).

## ANEXOS

### Anexo 1 – Terrenos declarados de utilidade pública e desapropriados, doados e comprados pelo governo do estado para construção da paisagem monumental

Proprietário	Terreno/finalidade	Decreto utilidade pública	Fonte
Sebastiana de Mello Freire (D. Yayá)	Terreno, 408,80 m2, desapropriado. Abertura da avenida da Independência.	Decreto nº 3.240, de 18 de agosto de 1920.	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 23 jul. 1920.
Sebastiana de Mello Freire (D. Yayá)	Terreno, 1311 m2, desapropriado. Abertura da avenida ao longo do córrego Ipiranga.	Decreto nº 3.279, de 4 de dezembro de 1920.	Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 4 dez. 1920.
Hermann von Ihering	Terreno 4859 m2, com construção e benfeitorias, comprado. Abertura da avenida Independência.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 22 set. 1920.
Manoel Garcia da Silva	Terreno, 3.223 m2, desapropriado. Construção do canal e abertura da avenida ao longo do córrego Ipiranga.	<i>Decreto nº 3.278, de 4 de dezembro de 1920.</i>	Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 4 dez. 1920.
Domingo Rinaldi e Luiz Rinaldi	Terrenos, abertura do ramal da avenida Independência ao longo do córrego Ipiranga.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 11 out. 1920.
Ismael Dias Silva e sua mulher	Terreno, abertura do Ramal da avenida independência ao longo do córrego Ipiranga.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 11 out. 1920. Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 16 jan. 1920.
Emilio Marani e sua mulher	Terreno de 32 m2, foi doado ao estado para construção do canal do Ipiranga.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 11 dez. 1920.
Adolpho Waimberg	Terreno de 971,92 m2, comprado. Construção da avenida Independência. Terreno de 4.859 m2, com benfeitorias, comprado. Construção da avenida Independência.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 11 dez. 1920. Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 22 set. 1920

Proprietário	Terreno/finalidade	Decreto utilidade pública	Fonte
Oreste Maracini e sua mulher e Elias Avigliano e sua mulher.	Terreno de 1654 m2, comprado. Construção do canal do Ipiranga e da avenida ao seu longo.		Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 15 fev. 1921.
Sociedade Anônima Pedro Magalhães	Terrenos (2), com áreas de 9394 m2 e 232 m2, desapropriados. Construção do canal e abertura da avenida ao longo do córrego Ipiranga.	Decreto nº 3.280, de 4 de dezembro de 1920.	Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 4 dez. 1920.
Companhia de Gás	Terreno de 21.890 m2, comprado por 6 mil reis/metro quadrado. Construção da avenida Independência.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 21 jul. 1920.
Cel. Francisco Seckler	Terreno e 243 m2, comprado. Construção do canal do córrego Ipiranga.		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 20 nov. 1920.
Affonso Gardini e sua mulher	Terrenos (2) de 740 m2 e 833 m2, comprados. Construção do canal do córrego Ipiranga		Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 15 fev. 1921.
Pascoal Tambasco	Terreno, comprado. Construção da avenida Independência.		Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 10 nov. 1920.
Cel. Octaviano Marcondes Ferraz	Terreno comprado. Construção da avenida Independência.		Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 10 nov. 1920.
Antonio de Lima	Terreno.		Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 16 jan. 1920.
Herdeiros de Francisco Tavares	Terreno necessário à abertura da Avenida da Independência		Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 16 jan. 1920.

## Anexo 2 – Construção da paisagem monumental: fornecedores

Material	Fornecedor	Fonte
Maquinismo para elevação de água para as bacias do jardim francês	Theodoro Augusto Ramos	Avenida da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 11 out. 1921.
Fornecimento de plantas ornamentais para o jardim	João Dierberger	Avenida da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 28 mar. 1922.
Mil barricas de cimento	Ernesto de Castro & Cia.	Avenida da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 5 maio 1922.
350 estacas de guarantan	Basileu Valadão de Freitas	Avenida Independência <i>O Combate</i> , p. 3, 23 maio 1921.
Fornecimento de vasos para plantas	E. L. Falcão	Avenida da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 1 junho 1922.
Fornecimento e instalação da rede de irrigação do jardim	Luiz Grimaldi	Notas. <i>Correio Paulistano</i> , 22 dez. 1922, p. 3.
Fornecimento de escavadeira mecânica e 47 gôndolas	Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	Avenida Independência. <i>A Gazeta</i> , p. 6, 17 dez. 1920.

## Anexo 3 – Construção da paisagem monumental: prestadores de serviços

Serviços	Prestador	Fonte
Medição provisória de terraplanagem	Antonio Alves Villares e José Antonio Salgado (engenheiros)	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 1 out. 1920.
Transporte de terras		Avenida da Independência. <i>A Gazeta</i> , p. 6, 18 fev. 1922.
Construção de barracões de cozinha e banheiro no canteiro de obras		Notas. <i>Correio Paulistano</i> , p. 1, 15 jan. 1921.
Calçamento da avenida Independência, segunda medição provisória	Modesto Costa Ferreira	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 21 dez. 1921.

<b>Serviços</b>	<b>Prestador</b>	<b>Fonte</b>
Preparação da cantaria das escadas do monumento	Nicola Montefusco & Cia.	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 18 nov. 1921.
Iluminação do canteiro de serviço e transporte de materiais	São Paulo Tramway Light and Power	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 26 fev. 1921.
Canalização do córrego Ipiranga	João Ferraz	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 17 ago. 1921. Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 18 nov. 1921.
Construção dos muros do Parque, em frente ao museu. 2ª medição provisória de construção do terraço [do jardim] de francês Serviços de terraplanagem do parque em frente ao Museu	José Antonio Salgado	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 24 maio 1922. Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 17 ago. 1921. As obras do Ipiranga. <i>O Combate</i> , p. 3, 29 nov. 1922.
Esqueleto de cimento armado para o monumento	Siciliano & Silva	Monumento da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 18 mar. 1922.
Construção de galerias do Ipiranga	Dacio & Winter	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 30 nov. 1921.
Serviços na cascata do jardim francês	Theodoro Augusto Ramos	Avenida Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 3 dez. 1921.
Canalização de água e esgotos	Trabalhadores da Repartição de Águas	Avenida da Independência. <i>A Gazeta</i> , p. 4, 21 jul. 1920.
Calçamento da avenida Independência	Modesto Costa Ferreira	Avenida da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 21 dez. 1921.
Desembarço de materiais importados para construção do Monumento da Independência na Alfândega de Santos	Sancho de Barros Pimentel Sobrinho	Monumento da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 20 maio 1922. Monumento da Independência. <i>O Combate</i> , p. 3, 12 nov. 1922.

## **SOBRE A AUTORA**

### **Marly Rodrigues**

Doutora em História. Especializou-se no curso Architectural Conservation pelo Centro Internacional de Estudos para a Conservação e Restauo de Bens Culturais (ICCROM). Foi historiógrafa no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) e exerceu coordenadorias técnicas no Condephaat e no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) de São Paulo. Lecionou no Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Armando Álvares Penteado (FAAP) e ministrou cursos no Centro de Preservação Cultural da Universidade de São Paulo (CPC-USP), Centro de Pesquisa e Formação, Serviço Social do Comércio, Sesc-SP (CPFP-Sesc); atualmente exerce atividades de consultoria e assessoria em Patrimônio Cultural, História e Memória. E-mail: marly@mem.com.br.

## **REFERÊNCIAS**

### **Fontes manuscritas**

OFICIO do diretor geral da Diretoria Geral de Obras Públicas ao Presidente da Província, José Luiz de Almeida Couto. São Paulo, 8 maio 1885. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06016 E10D2/APESP.

PEREIRA, Francisco Lobo Leite. *Estudo comparativo dos diversos traçados*. São Paulo: [s. n.], 1882. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06016/APESP.

RAMALHO, Joaquim Ignácio. [*Carta de Joaquim Ignácio Ramalho, presidente da Comissão do Monumento a José Vieira de Couto Magalhães, presidente da província*]. Destinatário: José Vieira de Couto Magalhães. [S.l.], 3 ago. 1889a. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06017 11D21/APESP.

RAMALHO, Joaquim Ignácio. [*Carta de Joaquim Ignácio Ramalho, presidente da Comissão do Monumento a Jerônimo José Teixeira Júnior, visconde do Cruzeiro*]. Destinatário: Jerônimo José Teixeira Júnior. [S.l.], 22 ago. 1889b. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06017 11D20/APESP.

RAMALHO, Joaquim Ignácio. *Relatório enviado a João Alfredo Correia de Oliveira*. [S.l.], 1 out. 1885. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06016 E7D1/APESP.

STEVAUX, Marie Francois Eusèbe. *Memória sobre o traçado da Avenida do Ipiranga, partindo da Rua da Mooca em prolongamento da travessa do mesmo nome*, 6 de maio 1885a. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06016 E10D3/APESP.

STEVAUX, Marie Francois Eusèbe. *Relatório sobre o traçado da estrada projetada, entre a cidade de São Paulo e a Colina do Ipiranga, pela rua da Glória*. Junho 1885b. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06016 07/APESP.

VON IHERING, Hermann. *Ofício nº 152 de Hermann von Ihering ao Secretário do Interior*. São Paulo, 7 fev. 1901. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06978/ APESP.

VON IHERING, Hermann. *Ofício nº 58 de Hermann von Ihering ao Secretário do Interior*. São Paulo, 17 fev. 1912a. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06980/APESP.

VON IHERING, Hermann. *Ofício nº 58 (cópia datilografada) de Hermann von Ihering à Secretária do Interior*. São Paulo, 17 fev. 1912b. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06980/APESP.

VON IHERING, Hermann. *Relatório*. 1911. Fundo Secretaria de Agricultura e do Interior, C06773/APESP.

## Fontes impressas

A GAZETA. [S. l.: s. n.], 17 dez. 1920.

*A Vida Moderna*, ano 15, n. 362, 10 jul. 1919.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo, 1886, p. 252-259. 37ª sessão ordinária, 29 de dezembro de 1886. Disponível em: <https://bit.ly/44hW9nU>. Acesso em: 3 jun. 2019.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo: 1º ano da 6ª legislatura. Organização de Manuel Alves de Souza. São Paulo: [s. n.], 1908.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo, 1910, p. 69. 14ª Sessão Ordinária, 23 de abril de 1910. Disponível em: 014SO1910.pdf (saopaulo.sp.leg.br). Acesso em: 31 jul. 2020.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo: 2º ano da 8ª legislatura. Organização de Manuel Alves de Souza. São Paulo: [s. n.], 1915.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo: 3º ano da 8ª legislatura. Organização de Manuel Alves de Souza. São Paulo: Tipografia Piratininga, 1916.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo: 3º ano da 10ª legislatura. Organização de Manuel Alves de Souza e Gustavo Milliet. São Paulo: Tipografia Piratininga, 1922.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo: 3º ano da 10ª legislatura. Organização de Manuel Alves de Souza. São Paulo: Tipografia Piratininga, 1924.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: Câmara Municipal de São Paulo, 4a Sessão Ordinária em 29 janeiro de 1927, p. 50-51. Disponível em: <https://bit.ly/3w9mh7D>. Acesso em: 9 ago. 2023.

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo: 3º ano da 12ª legislatura. Organização de Gustavo Milliet e F. I. da Gama Junior. São Paulo: [s. n.], 1928

ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo: Câmara Municipal de São Paulo, 1951. v. 11.

AS FESTAS da Independência. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 4, 10 fev. 1922.

AS FESTAS do Centenário. *O Combate*, São Paulo, p. 1, 23 set. 1919.

ATA da 53ª sessão ordinária. Câmara Municipal de São Paulo. Acta das sessões, 1896, v. 81, p.563. Disponível em: <https://bit.ly/3xYCKFM>. Acesso em: 8 ago. 2023.

ATA da 22ª sessão ordinária. Câmara Municipal de São Paulo, 1897, v. 82, p.162. Disponível em: <https://bit.ly/49M2Sre>. Acesso em: 8 ago. 2023.

AVENIDA da Independência. *O Combate*, São Paulo, p. 3, 4 jul. 1919.

BRAZIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. *Recenseamento do Brasil*: realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, [1920]. Disponível em: <https://bit.ly/456RDYm>. Acesso em: 30 jun. 2020.

BRAZIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Diretoria Geral de Estatística. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898. Disponível em: <https://bit.ly/43TNXI0>. Acesso em: 29 maio 2020.

CARTA do visconde do Bom Retiro para a Câmara Municipal. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 1, 16 out. 1872.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, 6 jun. 1920a.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, 17 jun. 1920b.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, 18 jun. 1920c.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, 24 out. 1890a.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, 28 out. 1890b.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, p. 3, 19 out. 1972.

CORREIO PAULISTANO. São Paulo: Correio Paulistano, p. 3, 24 abr. 1910.

D. Notas de reportagem: novidades: o centenário da Independência I. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 3, 18 ago. 1922.

EXPOSIÇÃO Continental, Festejos. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 1, 28 out. 1890.

FALECIMENTOS. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, p. 5, 15 mar. 1916.

GARÔA, João. S. Exa., O Centenário. *A Vida Moderna*, São Paulo, ano 18, n. 439, 1922.

INSTITUTO Politécnico. *Correio Paulistano*, São Paulo, p.3, 19 set. 1872.

IPIRANGA. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 2, 19 abr. 1920.

LUCRECIO (pseudônimo). As festas do centenário da Independência. *A Vida Moderna*, São Paulo, ano 16, n. 380, 1920. Crônica.

MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1916, pelo dr. Altino Arantes, presidente do estado de São Paulo. [*S. l.: s. n.*], [1916].

MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1919, pelo dr. Altino Arantes, presidente do estado de São Paulo. [*S. l.: s. n.*], [1919].

MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1920, pelo dr. Washington Luís Pereira de Souza, presidente do estado de São Paulo. [*S. l.: s. n.*], [1920].

MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1922, pelo dr. Washington Luís Pereira de Souza, presidente do estado de São Paulo. [*S. l.: s. n.*], [1922].

MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1923, pelo dr. Washington Luís Pereira de Souza, presidente do Estado de São Paulo. [*S. l.: s. n.*], [1923].

O COMBATE. São Paulo: O Combate, 16 jun. 1920a.

O COMBATE. São Paulo: O Combate, 21 jul. 1920b.

O COMBATE. São Paulo: O Combate, 21 ago. 1920c.

O COMBATE. São Paulo: O Combate, 18 jun. 1922a.

- O COMBATE. São Paulo: O Combate, 1 jul. 1922b.
- O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo: O Estado de São Paulo, 7 set. 1917.
- O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo: O Estado de São Paulo, 15 jul. 1923.
- O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo: O Estado de São Paulo, 15 nov. 1928.
- O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo: O Estado de São Paulo, 2 ago. 1927a.
- O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo: O Estado de São Paulo, 22 set. 1927b.
- O MONUMENTO do Ipiranga. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, p. 1, 9 ago. 1893.
- O PAIZ. [s. l.: s. n.], 31 jul. 1913.
- PINTO, Diogo Mendonça. Monumento do Ypiranga. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 2, 13 fev. 1876a.
- PINTO, Diogo Mendonça. Proposta relativa à praça do Monumento do Ipiranga e rua em direção à cidade. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 2-3, 21 dez. 1876b.
- PINTO, Diogo Mendonça. Monumento do Ypiranga. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 2-3, 24 fev. 1877.
- RAMOS, Ernesto Mariano da Silva. Monumento do Ipiranga. *A Província de São Paulo*, São Paulo, 1 maio 1881, p.1. Carta de 10 abril 1881.
- RELATÓRIO apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo presidente da Província João Alfredo Corrêa de Oliveira, no dia 15 de fevereiro de 1886. São Paulo: Tipografia a vapor de Jorge Seckler & Cia., 1886.
- RELATÓRIO apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo presidente da Província dr. Pedro Vicente de Azevedo, no dia 11 de janeiro de 1889. São Paulo: Tipografia a vapor de Jorge Seckler & Comp., 1889.
- RELATÓRIO. São Paulo: [s. n.], jan. 1898. APESP, Fundo Secretaria de Agricultura e Interior, C016016.
- RELATÓRIO de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raymundo Duprat. São Paulo: Casa Vanorden, 1912.

RELATÓRIO de 1916, apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Washington Luís Pereira de Souza. São Paulo: Editora Casa Vanord, 1918. v. 2.

RELATÓRIO apresentado ao exmo. dr. Altino Arantes, presidente do Estado pelo Secretário do Interior, Oscar Rodrigues Alves. São Paulo: [s. n.], 1919.

RELATÓRIO apresentado ao dr. Washington Luís, presidente do estado, pelo dr. Heitor Teixeira Pentead, secretário da Agricultura, Comércio e Obras públicas. [S. l.: s. n.], 1922.

RELATÓRIO apresentado ao dr. Carlos de Campos, presidente do estado, pelo dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. [S. l.: s. n.], 1924.

REUNIÃO da Comissão do Monumento, 14 maio 1880. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 2, 22 maio 1880a.

REUNIÃO da Comissão do Monumento, 16 maio 1880. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 2, 22 maio 1880b.

REVISTA DO BRASIL. [S. l.: s. n.], ano 1, v. 1, n. 1, jan. 1916.

SECÇÃO Particular. Monumento do Ipiranga. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 3, 28 set. 1875.

SEÇÃO Livre. Monumento do Ipiranga. 13a Reunião da Comissão do Monumento do Ipiranga. *Correio Paulistano*, São Paulo, p.1-2, 29 nov. 1879.

## **Livros, artigos e teses**

ANDERSON, Benedict E. *Comunidades imaginadas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

BARRO, Máximo; BACELLI, Roney. *Ipiranga*. Série História dos bairros de São Paulo, v.14. Prefeitura Municipal de São Paulo. Secretaria Municipal de Cultura – DPH, Divisão de Arquivo Histórico. São Paulo, 1979.

BERNARDINI, Sidney Piochi. *Construindo infraestruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo estadual paulista*. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

BRITO, Mônica Silveira. *A participação da iniciativa privada na produção do espaço urbano: São Paulo, 1890-1911*. 2000. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

COCOCI, Alexandre Mariano. *Planta geral da cidade de São Paulo*. São Paulo: Lith. Hartmann-Reichenbach, 1913. Escala 1:20.000. Disponível em: <https://bit.ly/3qnKKTL>. Acesso em: 2 ago. 2023.

FONSECA, Fernanda Padovesi *et al.* Cartografia digital geo-histórica: uma avaliação da mobilidade urbana de São Paulo no final do século XIX e início do século XX. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 64, p. 131-166, ago. 2016.

GAMBETA, Wilson Roberto. *A bola rolou: o velódromo paulista e os espetáculos de futebol*. 2013. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

GLEZER, Raquel. *Chão de terra e outros ensaios sobre São Paulo*. São Paulo: Alameda, 2007.

GREENFIELD, Gerald Michael. Algumas notas sobre a história da viação urbana no velho São Paulo. *Revista de História*, São Paulo, v. 49, n. 99, p. 117-143, 1974. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1974.132581. Disponível em: <https://bit.ly/3OIciwb>. Acesso em: 21 ago. 2022.

GUIMARÃES, Manoel L. L. Salgado. Nação e civilização nos trópicos: o Instituto Histórico Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 5-27, 1988.

GUNN, Philip; CORREIA, Telma de Barros. Vilas operárias: o mundo fabril penetra na cidade. In: CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lucia Helena; SACCHETTA, Vladimir. *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004, p 82-89.

HALL, Michael; PINHEIRO, Paulo Sérgio. *A classe operária no Brasil: 1889-1930 documentos*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979.

MONTEIRO, Michelli Cristine Scapol. *São Paulo na disputa pelo passado: o “Monumento à Independência” de Ettore Ximenes*. 2017. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

MOTTA, Marly. *Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil*. São Paulo: Editora 3, [1998]. Disponível em: <https://bit.ly/3rUaXtH>. Acesso em: 8 set. 2020.

PINTO, Adolpho. O centenário da Independência. *Revista do Brasil*, São Paulo, ano 1, v. 1, jan./abr. 1916.

RODRIGUES, Marly. *Imagens do passado: a instituição do patrimônio em São Paulo, 1969-1987*. São Paulo: Editora Unesp, 2000.

RODRIGUES, Marly. *O Brasil na década de 1920: os anos que mudaram tudo*. São Paulo: Ática, 1997.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

STIEL, Valdemar Correia. *História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus*. São Paulo: Pini, 1984.

## Sites

CIDADE de São Paulo. *Os bondes no Ipiranga*, um pequeno histórico. Subprefeitura do Ipiranga, 2023. Disponível em: <https://bit.ly/3WgcDL5>. Acesso: 10 ago. 2023.

Artigo apresentado em: 23/04/2022. Aprovado em: 15/02/2023.



All the contents of this journal, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution License