

CENAS PAULISTANAS: UMA VIVÊNCIA CORPORAL PELOS PARADOXOS DE SÃO PAULO

SCENES FROM SÃO PAULO CITY: A BODY EXPERIENCE THROUGH SÃO PAULO'S PARADOXES

Bruna Araujo Cunha¹

RESUMO: A partir do século XX, no Brasil, a cidade se projeta na literatura e apresenta avanços significativos, alterando a cultura local e proporcionando novas manifestações sociais. Mário de Andrade, escritor atento a sua cidade, São Paulo, e, ao mesmo tempo um habitante desse espaço urbano, presenciou as mudanças da urbe paulistana e exprimiu a cidade que a rua revela, por meio da literatura, registrando, sua sociabilidade nas ruas da cidade. Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo analisar algumas cartas do escritor paulistano, buscando compreender a relação entre sujeito e rua, que não é só espaço físico, mas também social, como observado por Fraya Frehse, que, embasada nas considerações de Henri Lefebvre, ressalta que o espaço da rua nos revela o vivido. Nesse cenário, entra em cena o pedestre, o qual presenciou as vicissitudes da urbe paulistana e, portanto, é capaz de exprimir a cidade que a rua revela.

PALAVRAS-CHAVE: Literatura Brasileira; Cidade; Rua; Sociabilidade; Mário de Andrade.

ABSTRACT: Since the twentieth century, in Brazil, the city has been projected on literature and has presented meaningful advances, changing local culture and offering new social manifestations. Mário de Andrade, a writer who was aware of its own hometown, São Paulo, and was at the same time an inhabitant of that urban space, witnessed its changes and depicted the city expressed on its streets through literature, recording the streets' sociability. In these terms, this paper aims to analyze some letters from the writer, seeking to understand the subject-street relationship, street being considered not only as physical space, but also as social site, as stated by Fraya Frehse, who, based on Henri Lefebvre's considerations, reinforces that the street zone reveals what is lived. In this scenario, the pedestrian comes into play, for they have lived the events in São Paulo city and are, thus, able to express the city revealed by the streets.

KEYWORDS: Brazilian literature; City; Street; Sociability; Mário de Andrade.

¹Doutora em Teoria e História Literária pela Universidade Estadual de Campinas – Brasil. Professora Substituta no Instituto Federal da Paraíba – Brasil. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-4212-7187>. E-mail: brunacunhaufv@yahoo.com.br.

1 PALAVRAS INICIAIS

O homem não vive sozinho. Ele sempre esteve em constante envolvimento e relacionamento humano por motivos vitais, afetivos, disputa de posse e espaço, e até mesmo por sobrevivência. A partir das relações humanas as cidades foram construídas, pois essas existem quando existe vida social e, conseqüentemente, quando subsiste civilização. Mesmo vivendo de forma primitiva, uma vez que “antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia; antes da aldeia o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso houve certa disposição para a vida social que o homem compartilha” (MUMFORD, 1998, p. 11), foi necessário criar regras de condutas, dividir tarefas e estabelecer determinadas hierarquias que se intensificaram com o advento e dinamicidade da vida em sociedade.

São Paulo, a cidade com maior número de habitantes no Brasil, vivenciou essa transmutação. Fundada em 1554, o pequeno arraial de São Paulo do Campo de Piratininga tornou-se vila em 1560 e cidade em 1711, sofrendo no decorrer dos séculos inúmeras transformações até transformar-se na grande metrópole de hoje.

Candido Malta Campos (2002), um dos autores que realizou estudos a respeito da evolução da cidade paulistana, destaca que as pesquisas feitas sobre as fases da cidade de São Paulo até o período de grande urbanização e industrialização da urbe são vastas e enfatizam diferentes aspectos devido à intensa transformação do espaço urbano. Assim, em seu livro intitulado *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*, Candido Malta Campos ressalta que

Benedito Lima de Toledo distingue três momentos na evolução urbana paulistana: a cidade colonial, a metrópole do café e a cidade atual. Nestor Goulart identifica quatro fisionomias sucessivas: a

cidade de taipa (até 1888), a cidade européia (1889 a 1930), a cidade modernista (1930 a 1960) e a metrópole centralizada e congestionada atual. Adotando ótica semelhante, o prefeito e urbanista Preste Maia identificou quatro “surto urbanísticos” que teriam alterado a estrutura da capital: as administrações João Teodoro (1872-1875), Antônio Prado (1899-1910), Raimundo Duprat (1911-1914) e a sua própria (1938-1945). (CAMPOS, 2002, p. 17-18).

Todas essas fases identificadas pelos autores citados foram significativas para a modernização da cidade paulistana, pois permitiram que a mesma se tornasse palco do movimento modernista e modelo de cidade moderna para o restante do país. A fase paulistana contemplada no presente artigo pertence ao século XX, período no qual São Paulo passou por mudanças dinâmicas e que está presente na cidade da qual nos fala Mário de Andrade.

A respeito do surgimento da cidade de São Paulo, Caio Prado Júnior (1989, p. 8) explica que esta cidade, “uma das mais primitivas e miseráveis do Estado”, não apresentava nenhum atrativo físico e geográfico visível para um possível desenvolvimento urbano e expansão demográfica. Todavia, a colonização do estado de São Paulo, iniciada no litoral, foi se expandindo para o planalto devido a fatores específicos como: localizar-se no meio do percurso Serra do Mar/planalto; a existência de uma clareira natural (Campos do Piratininga); ocupar o alto de uma colina acessível por um lado e protegida por escarpas abruptas pelo outro; estar próxima das águas do Anhangabaú e do Tamanduateí; apresentar fácil acesso para o norte (por Campinas e Moji Mirim) e para o oeste e sul (por Sorocaba e Itapetininga). Além disso, São Paulo era o centro natural do sistema hidrográfico da região, possuindo, assim, maior fertilidade das terras, abundância de água, alimento (peixe) e o principal meio de comunicação da época – as vias aquáticas – que se tornaram o centro de comunicação do planalto na era colonial.

Consta também deste período a criação das primeiras medidas civilizatórias na vila, registradas em atas da câmara local, para amenizar os

primeiros problemas de ordem econômica e pública, como irregularidades no comércio e degradação das vias públicas, que começavam a surgir na era colonial. A violência também já era existente desde o século XVI e deu início a novos procedimentos civilizadores, como a substituição das coberturas de palha pelas telhas, para diminuir o conflito entre brancos e gentios.

As primeiras inquietações a respeito do urbanismo são, do mesmo modo, oriundas desde o início do século XVII. Preocupados com a aparência das vias públicas ordenava a câmara que os moradores cuidassem da limpeza dos quintais e ruas, originando, conseqüentemente, o desflorestamento da urbe, visto que “na sessão de 20 de janeiro de 1620 foram diversos moradores multados por não derrubarem o mato atrás de suas casas”(TAUNAY, 2004, p. 136).

Apesar da existência de tais registros municipais, a calma da vida coletiva da cidade no final do século XVII e início do século XVIII ainda era preponderante se considerarmos os movimentos das bandeiras, que despovoou o estado de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás. Saíam de São Paulo expedições como as de Fernão Dias e Raposo Tavares explorando o interior do Brasil, mas, ao mesmo tempo, destruindo aldeias da Companhia de Jesus e maltratando os índios.

Intensifica-se ainda nesta ocasião a presença de profissionais da área da saúde como dentistas, boticários, médicos e cirurgiões; a vida forense se desenvolve, e na cultura a existência dos livros aumenta. Porém, ainda neste período, como ressaltou Antonio Candido (1985), era raro a existência dos homens de letras na cidade. Estabelecendo relações entre a produção literária e a vida social, o crítico considera que havia em São Paulo indivíduos dispostos a expressar os valores locais, mas ainda não estavam intelectualmente preparados. Neste sentido, Candido estabelece que só houve literatura em São Paulo no século XIX depois da criação da Faculdade de Direito (1827), ou seja,

depois da “evolução das formas de sociabilidade” (CANDIDO, 1985, p. 166); o que nos faz lembrar Henri Lefèbvre quando este afirma que

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. (LEFÈBVRE, 2001, p. 51).

Logo, a mudança significativa que se pode perceber na cidade de São Paulo, ainda em conformidade com Antonio Candido, é, por excelência, o século XX, período no qual a cidade se projeta na literatura e apresenta avanços significativos, modificando o quadro econômico da capital, uma vez que no século XVIII São Paulo vivenciava um surto econômico, devido à estagnação da economia desde a descoberta do ouro em Minas Gerais, que seria amenizado nos séculos seguintes.

A partir do ano de 1870 a capital paulistana, fazendo uso das palavras de Márcia Camargos (2004), “nascia” novamente. O surgimento do café; a exportação desse produto e também do açúcar, tabaco e algodão; a construção de novas ferrovias e a imigração modificavam a cidade e, conseqüentemente, a sociedade nela inserida, causando “profundíssimas mudanças de costumes derrocadoras das velhas usanças coloniais e imperiais”. (TAUNAY, 2004, p. 313). As construções das estradas de ferro, por exemplo, construídas nos mesmos caminhos feitos pelas Capitâneas, ou seja, construídas na região de mais fácil penetração, possibilitou a São Paulo a mais nova via de comunicação da época, pois além de tornarem a exportação e a comunicação mais ágil, atraíram os fazendeiros que procuravam uma vida mais confortável. Segundo Peter Gay (2009, p. 12), que se refere ao tráfego europeu, mas que pode ser também aplicável ao contexto brasileiro, as estradas “criaram uma maneira fantástica de transportar cargas e passageiros, e transformaram em definitivo os padrões populacionais e as oportunidades comerciais”. Com esse avanço econômico, o

estado começou a atrair algumas indústrias que se estabeleceram, principalmente, na capital; pois essa estava próxima de Santos (litoral) e, ao mesmo tempo, ficava localizada no ponto intermediário do Estado, comandando por isso as demais cidades.

Outro fator imprescindível para o crescimento e modernização da urbe paulistana foi a imigração, originando, por sua vez, uma nova forma de sociabilidade para o sujeito paulistano, que passaria a relacionar-se com pessoas, línguas e culturas diversas, pois “só entre 1870 e 1907 chegaram ao Brasil mais de dois milhões e trezentos mil estrangeiros” de mais de sessenta nacionalidade diferente (CAMARGOS, 2004, p. 92). Com isso, a cultura local foi alterada e a convivência dos paulistanos com os estrangeiros suscitou novas manifestações sociais. A cultura francesa, por exemplo, dominava os costumes brasileiros no início do século XX, o comércio Sírio e Libanês predominava na rua 25 de março, a vida letrada, que se intensificou com a criação da Faculdade de Direito, ganhando forças com o surgimento da imprensa periódica, recebeu interferências diretas dos imigrantes que, de acordo com Heloísa de Faria Cruz (2000, p. 121), “se expressaram por meio de vários idiomas em mais de quarenta periódicos”.

Outro acontecimento importante que modificou a vida na cidade paulistana foi a iluminação a gás que chegou na cidade no ano de 1870, proporcionada pelo Gasômetro na Várzea do Carmo e intensificada em 1899 com a chegada da empresa canadense “The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited”². Assim, substituiu-se a energia a vapor e a gás pela energia elétrica, contribuindo para um novo hábito na sociedade de então: o passeio noturno. Além disso, a Light ficou responsável pelo serviço de transporte da cidade, mais especificamente pelos bondes elétricos que

² Essas informações foram retiradas do livro *São Paulo: a juventude do centro*, de Luciano Delion e Pedro Cavalcanti.

substituíram os bondes tracionados por animais. Em 1900 chegou em São Paulo o primeiro bonde elétrico, mais uma tecnologia moderna que fazia a capital romper, cada vez mais, com o modelo de vida provinciano.

Por volta deste período, início dos anos 1890, era inaugurada a fase industrial paulistana e, após esta data, São Paulo passou a presenciar o crescimento demográfico em virtude da demanda de mão de obra barata e especializada, originando um alto índice de imigração estrangeira. Com o crescimento industrial surgiu também os bairros operários, como o Brás, Bom Retiro e Barra Funda³. Já o centro comercial fixou-se na colina, onde nasceu a cidade (PRADO JR., 1989). Em virtude de tantas transformações como essa e da pluralidade étnica que vivia a cidade paulistana, Nicolau Sevckenko pontua que São Paulo:

[...] não era uma cidade nem de negros, nem de brancos e nem de mestiços, nem de estrangeiros, nem de brasileiros, nem americana, nem européia, nem nativa, nem era industrial, apesar do volume crescente das fábricas, nem entreposto agrícola, nem subtropical; não era ainda moderna, mas já não tinha mais passado. Essa cidade que brotou súbita e inexplicavelmente, como um colossal cogumelo depois da chuva, era um enigma para seus próprios habitantes, perplexos, tentando entendê-lo como podiam, enquanto lutavam para não serem devorados. (SEVCENKO, 2003, p. 31).

Essa identidade plural foi um dos aspectos necessários para a construção da cidade moderna, pois a modernização no Brasil seguia os modelos ocidentais. Logo, procurou-se reconfigurar o espaço urbano, inserindo nele elementos europeus. A exemplo, o centro da cidade passou por um replanejamento urbanístico durante a administração de Raimundo Duprat

³ Alcântara Machado em seu livro *Brás, Bexiga e Barra Funda*, faz uma reflexão sobre bairros operários. No livro, o “imigrante” é a figura de destaque, através do qual Alcântara Machado ressalta o processo de adaptação econômica e cultural desse grupo, o qual foi fruto de esforços e dificuldades. Além disso, o autor aborda aspectos da vida urbana paulista do século XX, e os comportamentos modernos dessa população.

(1911-1914), que contratou o arquiteto Bouvard⁴ para remodelar os jardins paulistanos conforme os da Europa. Inspirado no cenário europeu e exibindo uma variedade de plantas dos quatro continentes, alguns dos estrangeiros que visitavam o parque do Anhangabaú, por exemplo, sentiam estar nas ruas da Itália, Londres ou Paris. A Estação da Luz também “foi totalmente importada da Inglaterra, até os últimos tijolos e os menores parafusos” (SEVCENKO, 2003, p. 116). Ainda, segundo Nicolau Sevcenko

o efeito cenográfico do conjunto atingiu uma notável eficácia espacial e plástica. O testemunho dos estrangeiros que vieram por essa época visitar a cidade fenomenal revelava um misto de estupefação e familiaridade. Já pouco antes da Guerra, o ex-presidente do Conselho francês, Georges Clemenceau, registraria em sua crônica de viagem: “A cidade de São Paulo é tão curiosamente francesa em certos aspectos, que ao longo de toda uma semana, eu não me recordo de ter tido a sensação de que eu estava no exterior”. Pouco mais tarde, nas suas notas, o escritor Paul Andam fixaria uma impressão diferente... “Existe em São Paulo, nos altos e baixos de suas colinas, uma cidade luminosa, com telhados vermelhos sobrepostos, nas encostas amontoadas ao fundo. Pelas cores do mesmo sol e pelo traçado das ruas, nos vêm lembranças de Verona e de outras cidades italianas”. Já no triângulo sua percepção foi outra. “O centro da cidade e suas ruas estreitas, que os bondes e automóveis atravancam, e suas pequenas casas, as lojas abertas, os claros armazéns, sugerem certos aspectos de Londres” (SEVCENKO, 2003, p. 117).

Dessa forma, a cidade paulistana dava passos cada vez maiores rumo à modernização, transformando o espaço urbano e seguindo referências da urbanização europeia, destruindo por isso os resquícios da arquitetura colonial como consta nos decretos da Câmara referentes a esse período. Os artigos municipais eram destinados ao uso do solo, à proibição da circulação de animais pelas ruas e praças, à pavimentação das vias públicas e às construções, que

⁴ Joseph Antoine Bouvard foi um arquiteto francês que dirigiu o serviço de arquitetura de Paris e assessorou a prefeitura de Buenos Aires. Em 1911, Bouvard foi convidado pelo prefeito Raimundo Duprat para planejar a urbanização da cidade de São Paulo, como o Vale do Anhangabaú. Sobre o assunto, conferir o livro *São Paulo, a juventude do centro*, de Pedro Cavalcanti e Luciano Delion.

deveriam ter no mínimo três andares (em certos locais da cidade); evidenciando o grande desejo paulistano de modernizar a cidade com moldes europeus.

Por esse motivo, Candido Malta Campos (2002, p. 27) deixa claro que no Brasil a modernização relaciona-se com o seu oposto, isto é, com o seu “atraso”, por haver uma necessidade de destruição do espaço urbano colonial do passado em virtude da construção de uma cidade, praticamente, nova.

Tentando reverter esse quadro provinciano, o governo da cidade de São Paulo investiu na importação dos mais modernos artefatos europeus para compor o cenário brasileiro: o Viaduto do Chá e o Teatro Municipal foram sustentados com aços de origem alemã, os arcos do Viaduto Santa Ifigênia foram importados da Bélgica, e para concluir o cenário francês do Vale do Anhangabaú importaram da Inglaterra a estrutura de ferro para finalizar a construção de três palacetes da rua Líbero Badaró (CAVALCANTI e DELION, 2004, p. 51).

Em contrapartida, os bairros operários cresciam e se formavam ao redor das indústrias, porém não recebiam acompanhamento público governamental adequado no que tange aos princípios básicos de saneamento, como rede de esgoto, construções de casa em áreas de riscos, entre outros. Pode-se dizer que esses bairros faziam parte de uma cidade distinta de seu centro, uma vez que eles estavam à margem do planejamento de São Paulo e não recebiam a metade dos planejamentos urbanísticos que eram elaborados para o centro da cidade.

Essa realidade não era exclusiva da capital paulistana, pois, como bem observou Maura Pardini Bicudo Verás (1992, p. 84), a maioria das metrópoles brasileiras desenvolveu-se sobre tais condições, pois “o capitalismo transformou as cidades para o capital” e, por isso, enquanto o centro era renovado e “decorado” para a elite, a força de trabalho se aglomerava nas periferias. Dessa forma, “frutos da urbanização capitalista, nossas cidades foram marcadas pela segregação social e diferenciação hierarquizada dos

espaços, correspondendo à participação desigual dos grupos – classes sociais – no espaço” (VERÁS, 1992, p. 83).

Em São Paulo, os bairros operários, como Brás, Mooca, Bixiga e Barra Funda representavam a pobreza urbana. Esses espaços periféricos, originários desde os primórdios da industrialização, eram habitados pela classe mais pobre da cidade, sendo que alguns deles tornaram-se, até mesmo, núcleos negros, pois com a abolição da escravidão muitos ex-escravizados deslocaram-se para suprir a mão de obra paulistana, fixando-se em bairros como o Bixiga, originário do quilombo do Saracura.

No ano de 1924, ergueu-se em São Paulo o edifício Sampaio Moreira, com quatorze andares, que representava uma das novas sensações da época: os arranha-céus. Logo, a busca pela reprodução do cenário francês cederia lugar às tecnologias norte-americanas como o foxtrote, o automóvel e o cinema. Vale destacar, também, a construção do edifício Martinelli em 1929 que se destacou por ser o mais alto da cidade e por ser “o mais alto edifício do mundo construído em concreto armado” (CAVALCANTI e DELION, 2004, p. 80). Com essa mudança desenfreada, surgia na urbe novos cultos característicos das cidades modernas, como o motor a diesel, a eletricidade, as novas fontes de energia (óleo e petróleo), o telefone, a máquina de escrever, o gravador, o ônibus motorizado e o automóvel. O culto à velocidade alcançava seu ápice, promovendo novos hábitos na urbe como o alargamento das ruas em prol dos novos meios de transporte, que fez surgir, por exemplo, a Avenida Paulista, a primeira via asfaltada da cidade, a qual “se transformou em pista de corrida e palco de exibição de automóveis” (CAMPOS, 2002, p. 247).

A cidade provinciana que se modernizava cedia lugar à cidade prontamente moderna, e, a partir da década de 1930, foram construídos em São Paulo inúmeros empreendimentos-símbolos⁵, reconfigurando, novamente, a

⁵Termo utilizado por Candido Malta Campos.

cidade que tinha sido construída à moda francesa. E, assim, São Paulo crescia freneticamente não apenas em número de habitantes, mas também no número de construções que foram motivos para a criação das máximas dos anos 1940: na “cidade que mais cresce no mundo” constrói-se “cinco edifícios por hora” (CAMPOS, 2002, p. 595).

2 A SOCIABILIDADE DO SUJEITO MODERNO NAS RUAS DA CIDADE PAULISTANA

A cidade de São Paulo passou por um processo intenso de urbanização e industrialização durante o século XX, que modificou o espaço urbano e, conseqüentemente, suscitou novos comportamentos e sensações no homem que habitava esse espaço.

Mário Raul de Moraes Andrade, escritor atento a sua cidade e, ao mesmo, tempo um habitante desse espaço urbano, nasceu em 9 de outubro de 1893, na urbe paulistana, onde passou sua infância, adolescência e maturidade, presenciando a mudança de uma cidade caracteristicamente agrícola para uma cidade grande e moderna, fonte de inspiração de sua poética modernista. Inserido nesse espaço específico, Mário de Andrade foi um dos indivíduos que viveu, sentiu, expressou e relatou a modernização do espaço urbano, atribuindo-lhe sentidos e significações que estão presentes em muitas de suas obras literárias.

Nas crônicas do escritor, reunidas em uma seleção organizada por Telê Ancona Lopez (2004) intitulada *De São Paulo*, a cidade paulistana aparece como tema central. As cinco crônicas, escritas entre os anos de 1920 a 1921, foram publicadas em cinco números da revista mensal *Ilustração Brasileira* com duas finalidades: “mostrar o movimento artístico e literário da gente paulista e explicar a enigmática cidade” (LOPEZ, 2004, p. 5). Nestes textos encontramos as impressões das ruas paulistanas captadas por Mário de Andrade:

Dizem-na fria... Dizem-na tristonha, escura... Mas no momento em que escrevo, novembro anda lá fora, desvairado de odores e colorações [...] Eu sei de coisas lindas, singulares, que Paulicéia mostra só a mim, que dela sou o amoroso incorrigível e lhe admiro o temperamento hermafrodita. Procurarei desvendar-lhe aspectos, gestos, para que a observem e entendam. Talvez não muito consiga. Ponho-me a pensar que a minha terra é como as estrelas de Olavo... difícil de entender... (ANDRADE, 2004, p. 73).

Apesar de mostrar-se disposto a proclamar a cidade modernista, o cronista não esconde que a propaganda a ser feita da urbe paulistana está influenciada pelas suas sensações enquanto sujeito e morador da Paulicéia. Por isso, a partir deste excerto é possível perceber a forte relação existente entre Mário de Andrade e a sua cidade, pois como escreveu Telê Ancona Lopez (2004, p. 27), o escritor das crônicas possui um olhar carregado de sentimentos e impressões, tratando, portanto, a “Paulicéia como um ser vivo”.

Na tentativa de produzir uma espécie de biografia do escritor paulistano, estudiosos como Paulo Duarte e Telê Ancona Lopez, introduziram em suas obras (*Mário de Andrade por ele mesmo* e *A imagem de Mário: fotobiografia de Mário de Andrade*, respectivamente) trechos de cartas que Mário trocou ao longo de sua vida com vários correspondentes. Abordando inúmeros assuntos, o poeta modernista não deixou de mencionar a sua cidade que, em consonância com sua vida pessoal, estava constantemente presente em suas cartas:

Agora aqui está fazendo uma delícia de dias claros, mornos, sem chuva e noites quase frias, gostosas da gente dormir. Vai chegar a grande época de S. Paulo, abril, maio, com tardes que a gente chega a pensar que vai arrebentar de tanta gostosura. É o tempo aliás em que levo um pouco flauteadamente a vida porque não há meio, para um gozador que nem eu, de ficar encerrado dentro de casa, com um tempo assim lá fora. Viro passarinho, viro flor, não sei o que viro sei é que me esqueço de ser Mário, nestas tardes sublimes. (ANDRADE, 1995, p.47 e 48).

Nesta correspondência, escrita em 1935 e remetida a Cândido Portinari, Mário declara como vivia em harmonia com a sua cidade. Envolvido pelo seu

clima, o autor, fascinado pelo encantamento das inúmeras facetas da cidade de São Paulo, assume sofrer transmutações, submetendo-se a viver em conformidade com a urbe arlequinal.

O poeta que escreveu: “Eu sou trezentos, sou trezentos-e-cincoenta”⁶ (ANDRADE, 1993, p. 211) além de cronista, contista, crítico literário, professor de piano, dentre outras facetas desse grande artista, destaca-se, também, pela produção epistolar que manteve ao longo de sua vida com poetas, amigos, políticos, artistas plásticos etc. Abordando questões literárias, econômicas e políticas, encontramos nas missivas assuntos pessoais, uma vez que “o seu caráter, a princípio privado, permitia a exposição mais confortável de ideias e opiniões” (MACHADO, 2012, p. 10).

Fraya Freshe, em seu trabalho intitulado *Ô da rua!:* o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo (2011), estuda a relação entre espaço urbano e o transeunte referente aos anos de 1808 à 1917. Com o intuito de conhecer a sociedade que desponta desse período histórico, uma cidade eminentemente provinciana engolfada pela modernidade, Fraya Freshe analisa a figura do transeunte nas ruas paulistanas, recorrendo a documentos fotográficos e textuais (relatos de viagem, cartas, diários, jornais). Para a estudiosa, a rua, que não é só espaço físico, mas também social, é como uma espécie de mediação reveladora das mudanças sociais que levaram São Paulo até à modernidade. Portanto, a socióloga considera esse espaço público como elemento central da modernidade e observa, embasada nas considerações de Henri Lefèbvre, que o espaço da rua nos revela o vivido.

Nesse cenário, entra em cena o pedestre, o qual presenciou as vicissitudes da urbe paulistana e, portanto, é capaz de exprimir a cidade que a rua revela. Porém, vale ressaltar que a identidade desse transeunte se anulava diante da multidão, ou seja, diante da rua moderna que é “morada do coletivo”

⁶Verso do poema *Eu sou trezentos...*, publicado em Remate de Males.

e iguala as condições dos pedestres que ali se encontram. Por esse motivo, Fraya Freshe (2011, p. 45) ressalta que o transeunte, tipo específico de pedestre, “é a personagem na qual qualquer indivíduo – homem, mulher, ou criança – se transforma nos momentos mais ou menos fugidos em que pela rua passa, entre um lugar e outro, com regularidade”. Neste sentido, empregaremos o termo “transeunte” para fazer referência ao passante, isto é, a qualquer pedestre da rua que, uma vez inserido na cidade moderna, torna-se “mero e anônimo transeunte” (FRESHE, 2011, p. 259).

Sendo assim, pensamos sobre a vivência corporal de Mário de Andrade, que além de transeunte foi também morador da cidade, passando toda a vida em São Paulo, salvo o período que viveu no Rio de Janeiro (1938 a 1941). O escritor nasceu em 1893 na Rua Aurora, 320 e em 1895 sua família mudou-se para o Largo do Paissandu, 26, (ambos os endereços localizados na região central de São Paulo). Em 1921, Mário e seus familiares deslocaram-se para a Rua Lopes Chaves, 108/546, na Barra Funda, e habitando nesses bairros, o autor vivenciou diferentes espaços urbanos de uma mesma urbe, registrando em algumas de suas correspondências a cidade paulistana que as ruas lhe revelavam.

Em uma carta endereçada a Manuel Bandeira, Mário de Andrade narra suas andanças pelas ruas paulistanas:

Manu,

[...] No Anhangabaú não se via nada de nada. Só os anúncios e o farol da Light circulando. Fui no cinema, vi umas besteiras, saí no meio e fui andando. Quando vi estava no Brás. Então voltei procurando caminhos mais misteriosos, cheguei a ter medo no meio do parque Pedro II, completamente sem iluminação e com ruídos nas moitas. Depois atravessei o bairro turco e só quando esbarrei na estrada-de-ferro, vim me encostando nela até esta rua Lopes Chaves. Muito apito de trem, várias propostas de aventuras, uma calma interior sem comparação, o espírito vivinho gozando em colher. (ANDRADE, 2011, p. 427).

Esse morador e transeunte percebe a disparidade existente entre o centro e os bairros operários de São Paulo. O Anhangabaú, apesar de descrito em um momento tranquilo, apresenta-se iluminado pela Light. Já o parque Pedro II assustava o transeunte devido à escuridão, pois inicialmente a luz artificial restringia-se a poucos bairros e parques da cidade.

Mário de Andrade morou na Barra Funda entre os anos de 1921 a 1945 e de acordo com o depoimento de Jaime Kon, comerciante vizinho de Mário, “naquele tempo a rua Lopes Chaves era iluminada por lampião a gás” (LOPEZ, 2008, p. 75), evidenciando, ainda mais, a modernização limitada e excludente de São Paulo. Nessa urbe havia vias públicas que exibiam a mais moderna iluminação elétrica da época, enquanto a maioria das ruas ainda recebia o precário serviço de lampiões, ou simplesmente, eram ocultadas pelo anoitecer do dia.

Essa cidade ambivalente, paradoxal, moderna e arcaica em um mesmo período de tempo, exibia o triunfo do comércio, o cenário urbano europeu e o cinema, estabelecidos na região central paulistana. Todavia, a estrada de ferro, oriunda da produção e exportação de café, que reconfigurou o espaço urbano atraindo ainda mais investimento para São Paulo, foi fixada nos bairros operários (Brás, Bom Retiro, Ipiranga, Barra Funda, etc). Nestes espaços instalavam-se indústrias e mão de obra imigrante, haja vista que como ressaltou o repórter P., mencionado por Nicolau Sevckenko (1992, p. 130) em *Orfeu extático na metrópole*, podia-se dizer que “São Paulo e o Brás [eram] duas cidades perfeitamente distintas”. Tal realidade torna-se mais perceptível quando Mário, em alguma de suas correspondências, enquanto morador da Barra Funda, refere-se ao centro paulistano como “cidade”, deixando transparecer que o bairro no qual morava não fazia parte de São Paulo. É possível compreender ainda a ida do morador à cidade, ou seja, ao centro, pelo motivo de compras, como na carta que Mário de Andrade escreve para seu tio Pio Lourenço Corrêa comunicando-o sobre a realização da tarefa remetida ao

poeta: “Ontem fui na cidade com o fito especial de realizar as suas encomendas e espero que elas lhe cheguem aí com inteira satisfação sua” (ANDRADE, 2009, p. 276).

Referente a esse assunto, o antropólogo Roberto Damatta (1997, p. 27) explica que se tratando do Brasil “a demarcação espacial (e social) se faz sempre no sentido de uma gradação ou hierarquia entre centro e periferia, dentro e fora”. Logo, o centro, além de representar um local de superioridade social para quem nele habita, concentra as principais atividades comerciais, funcionando, assim, como centro comercial, originário, de acordo com Henri Lefèbvre (2001, p. 61), da cidade medieval cuja função baseava-se em trocas locais.

Novamente, em carta escrita para Henriqueta Lisboa, Mário confessa a necessidade de ir ao centro da cidade comprar papel para escrever suas correspondências: “amanhã mesmo vou de manhã na cidade e compro uma batelada do melhor papel de bloco que exista na cidade, parece que não há mais do bom, não sei como vai ser, mas sempre melhor que este hei de comprar”. (ANDRADE, 1994, p. 256). O mais instigante é existir ainda na carta remetida a Henriqueta Lisboa a diferenciação entre o centro paulistano e os bairros periféricos, pois tal correspondência data do ano de 1944, período no qual a cidade recebia investimento urbano e econômico em demais lugares além do centro.

Concernente a essa questão, Mário de Andrade, no ano de 1945, aproxima a relação entre o campo e a cidade:

Esta minha rua tem pra mim alguma coisa de você, estou reparando. É bairro bom, bairro de gente do meio. Mas Deus fez um ricaço plantar umas árvores grandes bem na frente da minha casa, de maneira que a passarinhada enche as nossas manhãs e tardes, pondo uma lembrança de frutas furtadas no nariz da gente. Os bondes passam um quarteirão longe, não chega a atrapalhar. Mas lembra a cidade enorme e sua “forma humana corrupta da vida”. (ANDRADE, 2010, p. 302).

Henriqueta Lisboa, destinatária da correspondência acima, natural de Lambari, interior de Minas Gerais, lembra ao poeta a tranquilidade das cidades pequenas que é, concomitantemente, associada ao seu bairro devido à presença de árvores, passarinhos e frutas, ou seja, elementos característicos do cenário rural. Todavia, essa possibilidade torna-se improvável quando Mário de Andrade menciona a existência dos bondes, um dos elementos simbólicos da modernidade que, apesar de distante da Barra Funda, conduzem até esse bairro as consequências da modernização paulistana. Essas decorrências, algumas vezes foram vistas por esse transeunte como prejudiciais à vida humana e, também, como responsáveis pela destruição do espaço idílico idealizado pelo morador desse bairro operário.

Dentre esses resultados nocivos do capitalismo, Mário de Andrade questiona a dependência e necessidade estabelecida entre o sujeito moderno e as novas tecnologias restritas ao público de classe média alta. Confessando viver em situação financeira precária, Mário escreve aos amigos desculpando-se de suas dívidas, “Querida Anita, devo-te ainda os trezentos mil-réis!!! Perdoa e espera mais um pouco” (ANDRADE, 1989, p. 74) e também refletindo acerca do pragmatismo moderno:

Nada me seria mais fácil do que viver com 500\$000 desde que levasse vida de 500\$000. Mas na situação em que me acho ganho dois contos e fico levando vida de quem ganha quatro contos, é absurdo. E não posso conciliar as coisas, porque a conciliação não depende de mim! É estupidíssimo, me fatiga, me irrita, me encoleriza.

E ainda o funcionalismo entra com exigências novas que eu não estou disposto a aceitar... Enfim uma vida de bravura, cheia de malabarismos e falsificações. E o pior é que tenho consciência de que tudo se arranjava fácil, se não fosse o “pudor do mundo”, as obrigações sociais, o compromisso de não fazer uma Mãe sofrer. (ANDRADE, 2010, p. 128).

Mário se apresentou como sujeito preso nas malhas das incorporações sociais e novamente em diálogo com Henriqueta Lisboa, no ano de 1940, Mário de Andrade declara a dificuldade em viver conforme a cadência do mundo moderno, uma vez que esse meio capitalista requer do sujeito novas posturas. Esse ambiente exige, conseqüentemente, um consumismo mínimo que seja capaz de deixá-lo a par com os novos elementos oriundos do advento da modernidade, tais como: “pontualidade, calculabilidade, exatidão” (SIMMEL, 1979, p. 15).

Esses elementos existem na vida do sujeito moderno devido à complexidade da metrópole que juntamente com o dinheiro representam, de acordo com Georg Simmel, os principais símbolos da modernidade. O dinheiro, meio de troca universal, acentua a individualidade do sujeito e das relações humanas ao mesmo tempo que lhe oferece autonomia e independência, ou seja, seu surgimento proliferou malefícios e benefícios na vida moderna, como explicou Simmel (1998) em *O dinheiro na cultura moderna*. Assim, o dinheiro é o motivador do homem moderno, pois, além de ser indispensável para sua sobrevivência, possibilita realizar seus mais variados desejos, proporcionando-lhe uma gama de sentimentos como satisfação pessoal e felicidade. Por outro lado, o dinheiro é o causador das inúmeras intrigas sociais, citadas diversas vezes nas epístolas mariondradianas, pelo fato de ser “o mais assustador dos niveladores” (SIMMEL, 1979, p. 16).

Em uma carta remetida a Oneyda de Alvarenga, na qual o assunto dizia respeito à possibilidade de a poetisa ocupar um cargo no Departamento de Cultura em São Paulo, Mário de Andrade esclarece as vantagens e desvantagens de viver em uma grande cidade:

Sei que ordenado é pequeno e o trabalho bastante, principalmente no começo. Mas é S. Paulo. Você terá que viver economicamente. Mas é S. Paulo. É a cidade grande, de muitas possibilidades, onde você pode se desenvolver. (...) Mas por outro lado você terá que mexer-se,

andar, lidar com muita gente, será sempre uma moça numa multidão sem piedade. (ANDRADE, 1983, p. 104/105).

Percebe-se pelo trecho acima que a metrópole possibilita ao sujeito um desenvolvimento profissional pouco provável de acontecer nas cidades pequenas como Varginha, interior de Minas Gerais, onde morava Oneyda de Alvarenga. Por outro lado, a metrópole intensifica a competitividade e anula a individualidade do sujeito que, de acordo com Simmel, é um dos piores problemas da vida moderna por originar-se justamente da “reivindicação que faz o indivíduo de preservar a autonomia e individualidade de sua existência em face das esmagadoras forças sociais, da herança histórica, da cultura externa e da técnica de vida” (SIMMEL, 1979, p.11). Logo, em *A metrópole e a vida mental*, na tentativa de compreender como o sujeito se adapta às forças externas da cidade moderna, Georg Simmel estuda a vida do homem metropolitano, conceituando alguns de seus comportamentos tais como a reserva, a atitude blasé, a especialização, a dependência e a exatidão calculista.

Inserida nessa cidade grande, Oneyda de Alvarenga seria apenas mais uma no meio da multidão, isto é, perderia sua individualidade no meio do anonimato. Dessa forma, quando Mário de Andrade afirma que a multidão é sem piedade, pensamos não na desvalorização humana do sujeito da metrópole, mas também na exatidão e rapidez da vida nas grandes cidades.

Escritor e poeta de muitos atributos artísticos, Mário de Andrade, um sujeito moderno inserido na metrópole paulistana, por meio de suas correspondências nos permitiu perceber uma necessidade de conciliação entre a vida e os novos elementos apontados por Georg Simmel. Em correspondência endereçada a Manuel Bandeira, de 1925, por exemplo, o autor de *Macunaíma* noticia o seu mais novo investimento:

comunico que comprei esta máquina. Se você estivesse aqui era um abraço pela certa, tanto que estou contente. Já se sabe: pelo processo

amável das prestações. Engraçado, por enquanto me sinto todo atrapalhado de escrever diretamente por ela. A ideia foge com o barulhinho, me assusto, perdi o contacto com ela. Não apalpo ela. Mas isso passa logo, tenho a certeza e agora é que você vai receber cartas bonitas de mim. (ANDRADE, 2011, p. 200).

Manuela, a máquina de escrever de Mário, marca uma nova fase na vida do poeta. Ele admite estar no primeiro momento atrapalhado com a nova experiência, que substitui a caligrafia pela datilografia, trazendo consigo novos efeitos, como o ruído emitido ao bater as teclas e a velocidade. Inicia-se, assim, a dependência do sujeito moderno com esse objeto tecnológico, pois, além de artista, Mário era um assíduo escritor de cartas e precisava agilizar o processo de manuscruver. Vale ainda ressaltar a capacidade de aperfeiçoamento estético proporcionado pela máquina, um dos motivos de deslumbramento para o sujeito habituado com a escrita à mão, geralmente, de aparência precária e com possibilidades de ser incompreensível para o leitor.

Retomando as considerações de Georg Simmel (1979), vale destacar que, de acordo com o sociólogo, a mente do sujeito moderno tornou-se cada vez mais calculista e com isso o homem metropolitano passou a relacionar-se com o cotidiano de forma matemática, ou seja, calculando a exatidão do tempo a fim de cumprir todos os seus afazeres. Este, possivelmente, foi um dos intuitos de Mário de Andrade ao adquirir a Manuela, pois como demais elementos da modernidade criados com o intuito de reduzir o tempo gasto para realizar determinadas tarefas, a máquina de escrever podia acelerar o processo de escrita. Com este mesmo intuito, destacamos também o papel dos meios de transporte no início do século XX, principalmente o bonde que, além de possibilitar rapidez na locomoção, iniciava novas práticas na metrópole e, conseqüentemente, surtia novos hábitos nos sujeitos.

No ano de 1924, Mário escrevia uma carta endereçada a Anita Malfatti e no meio da conversa literária intercalava assuntos pessoais, fato recorrente em muitas de suas correspondências, narrando sua experiência ao andar de bonde:

Antes-de-ontem caí do bonde. Um Horror! Assim:

De bunda no trilho. Felizmente há um anjo-da-guarda pros malucos que tomam o bonde andando. O caradura me pegou com as pernas no ar e me atirou longe. Rolei no asfalto que nem uma bolinha de papel, disse um que me viu. Felizmente não aconteceu nada. Escangalhei roupa, chapéu e botina. No corpo umas arranhaduras. Só que tudo me dói, pescoço, braços, joelhos, costas, tudo. Está sarando, não te assuste. (ANDRADE,1989, p. 94,95).

Os bondes elétricos incorporavam novos costumes na sociedade. Um deles, “pegar ou saltar do bonde andando, extremamente popular entre os paulistanos, apesar dos riscos evidentes” (CAVALCANTI e DELION, 2004, p. 45), é descrito por Mário de Andrade que confessa também subir e descer do bonde em movimento. Além disso, é possível perceber a intensidade propiciada pelo progresso em São Paulo que, muitas vezes, “atropelava” o sujeito inserido nesse contexto ambivalente, no qual elementos antigos e modernos ainda se chocavam.

A chegada desse meio de transporte moderno nas ruas de São Paulo no início do século XX suscitava inúmeros questionamentos na sociedade. Muitos descreditavam na possibilidade de os bondes serem movimentados pela energia contida na fiação de postes de madeiras edificadas nas ruas. Havia ainda a crença de choques oriundo dos trilhos, e a possibilidade de graves acidentes. Todavia, motivo de grande fascínio na população pelo fato de ser um símbolo da modernidade, os bondes elétricos, comportando um número maior de passageiros e praticamente duplicando a velocidade do bonde-a-burro, levou às ruas centenas de pessoas eufóricas para conhecer e ver a primeira partida do bonde elétrico no dia sete de maio de 1900⁷.

O bonde elétrico, com o passar dos anos, tornou-se um recurso indispensável na vida do sujeito moderno que precisava, muitas vezes, recorrer

⁷ Sobre este assunto conferir: CAVALCANTI, Pedro. DELION, Luciano. *São Paulo: a juventude do centro*. São Paulo: Grifo Projetos Históricos e Editoriais, 2004.

a esse meio de transporte para deslocar-se de sua casa para o trabalho, outrossim para demais finalidades, mas com o mesmo intuito: realizar trajetos longos em um curto período de tempo. Consequentemente, iniciava-se um certo nível de dependência com esse veículo que ainda não estava ao alcance de todos, devido ao alto valor da passagem⁸.

Mário de Andrade faz menção a essa realidade não apenas por meio de referências aos espaços físicos da cidade de São Paulo, mas também através das impressões do sujeito, suas frustrações e medos, sentimentos expressos no e a partir de uma figuração do espaço que podemos chamar de polissensorial, como o fez Pierre Francastel (1990), ao observar o surgimento de um novo espaço na pintura moderna, diferente daquele espaço pictórico fundado no século XV com a Renascença.

Segundo Pierre Francastel (1990), no livro *Pintura e Sociedade*, publicado em 1951, a primeira tentativa de renovar o espaço na pintura aconteceu por meio do Cubismo com a introdução da quarta dimensão do espaço. Para o estudioso das artes, a pintura moderna apresenta uma “nova ordem de figuração” que diz respeito às sensações captadas pelos seres humanos no plano da visão interior e não somente às sensações registradas pela visão óptica, “daí em diante dirigimo-nos para um espaço afetado pelas dimensões polissensoriais de nossas experiências íntimas” (1990, p. 229), reconhecendo o mundo não apenas pela visão, mas, sobretudo, pela imaginação.

Ao estudarmos o espaço na literatura tomamos conhecimento da vida do sujeito, de suas emoções e de seus temores, pois, conforme Antonio Dimas (1998), o espaço revela a nossa experiência do mundo, isto é, a experiência

⁸ De acordo com Maria Odila Leite da Silva Dias (1995) a passagem de bonde tinha um custo relativamente alto para a época - 200 reis, tanto para os bondes elétricos ou aqueles tracionados por burros. A autora faz uma comparação para que tenhamos noção do valor de 200 reis no fim do século XIX: os vendedores ambulantes recebiam entre 280 a 350 reis, e os artesãos, alfaiates e carpinteiros recebiam 600 reis.

humana. Entretanto, o espaço na literatura, seja ele físico, geográfico, social ou urbano, pode manifestar-se de diversas maneiras, desde o descritivismo minucioso encontrado em muitos romances românticos, configurando na maioria das vezes o espaço como cenário, até um envolvimento psicológico entre o sujeito e o espaço, presente na narrativa moderna na qual “a noção de espaço físico como espaço dado a priori coexisti ou é totalmente substituída pela noção de um espaço perceptivo, vivido, experimentado, fenomenológico” (SIQUIERA e GOMES, 2010, p. 37).

Por isso é que, apesar de Walter Benjamin (2000) ter considerado a rua enquanto morada do coletivo, no presente artigo acrescenta-se a essa noção, o sentido da rua enquanto espaço de sociabilidade, a respeito do qual os poetas como Baudelaire e Mário, perceberam a cidade moderna enquanto uma experiência paradoxal por meio da vivência em espaços públicos, onde habitam os indivíduos de diferentes classes sociais, etnias, culturas, credos, enfim, onde está o sujeito múltiplo, que vivencia a metrópole - cidade de múltiplas faces.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mário de Andrade foi um poeta que fez alusão às transformações ocorridas nas ruas da cidade de São Paulo durante o período em que pôde presenciá-las. Observando a modernização e urbanização de sua cidade no século XX, Mário ressaltou, principalmente, a sociabilidade do sujeito diante das modificações avassaladoras que surtiam efeito direto na vida do indivíduo, habitante desse local de mudanças.

Suas correspondências, que exemplificam os registros históricos das transformações na urbe paulistana, afirmam também a modificação na cultura, nos hábitos e no comportamento da população. Essas mudanças sociais foram indispensáveis para converter uma aldeia em uma cidade, visto que o crescimento populacional por si só não é capaz de causar uma evolução em um

povoado qualquer, pois em conformidade com Lewis Mumford (1998, p. 37-39) “uma revolução implica uma reviravolta”, ou seja, a evolução só acontece quando produz uma “transformação geral, uma nova configuração, que altera suas propriedades”.

O progresso, responsável por fazer com fez com que governos de cidades como São Paulo destruíssem o passado em virtude da construção dos novos espaços públicos modernos, está presente na escrita maioandradiana, na qual encontramos não somente alusões aos espaços modernos da cidade, isto é, ao centro; mas, também, ao avesso da urbe: à multidão e à periferia. Nessas ruas estavam o fascínio e estranhamento de um sujeito que se encontrava em um ambiente urbano transformado, assim como o efeito da modernidade da cidade no corpo do sujeito que usava chapéu.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Mário de e ALVARENGA, Oneyda. *Cartas*. Organização e notas Oneyda Alvarenga. São Paulo, Duas Cidades, 1983.

ANDRADE, Mário e LISBOA, Henriqueta. *Correspondência Mário de Andrade & Henriqueta Lisboa*. Organização, introdução e notas Eneida Maria de Souza. São Paulo: EDUSP, 2010.

ANDRADE, Mário e BANDEIRA, Manuel. *Correspondência Mário de Andrade & Manuel Bandeira*. Organização, introdução e notas Marcos Antonio de Moraes. 2ª ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

ANDRADE, Mário de. *De São Paulo: cinco crônicas de Mário de Andrade, 1920-1921*. Organização, introdução e notas de Telê Ancona Lopez. São Paulo, Editora SENAC São Paulo, 2004.

ANDRADE, Mário de. *Mário de Andrade, Cartas a Anita Malfatti*. Organização Marta Rossetti Batista. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1989.

ANDRADE, Mário e CORRÊA, Pio Lourenço. *Pio e Mário: diálogo da vida inteira. A correspondência entre o fazendeiro Pio Lourenço Corrêa e Mário de Andrade, 1917-1945*. Traços biográficos Antonio Candido; introdução Gilda de Mello e Souza; estabelecimento do texto e notas Denise Guaranha; estabelecimento do

texto, das datas e revisão ortográfica Tatiana Longo Figueiredo. Rio de Janeiro, São Paulo, Ouro sobre azul, SESC SP, 2009.

ANDRADE, Mário de. *Poesias completas*. Edição crítica de Diléia Zanotto Manfio. Belo Horizonte: Villa Rica, 1993.

ANDRADE, Mário de. *Portinari, amico mio: cartas de Mário de Andrade a Portinari*. Organização, introdução e notas de Annateresa Fabris. Campinas: Mercado de Letras, Autores Associados, 1995.

AMARAL, Aracy. A imagem da cidade moderna: o cenário e seu avesso. In: FARIS, Anna Teresa. *Modernidade e Modernismo no Brasil*. São Paulo: Mercado das Letras, 1994.

CANDIDO, Antonio. *Literatura e sociedade: estudos de teoria e história literária*. 7.ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1985.

CAMARGOS. *Em que ano estamos?* Ilustrações Rodrigo Rosa. São Paulo: Companhia das Letras: 2004.

CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: SENAC, 2002.

CAVALCANTI, Pedro. DELION, Luciano. *São Paulo: a juventude do centro*. São Paulo: Grifo Projetos Históricos e Editoriais, 2004.

CRUZ, Heloisa de Faria. *São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana – 1890-1915*. São Paulo: Educ, Fapesp: 2000.

DAMATTA, Roberto. Espaço: Casa, Rua e outro Mundo: *O Caso do Brasil*. In: *A Casa & a Rua: Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DIMAS, Antonio. *Espaço e Romance*. 2 ed. São Paulo: Editora Ática, 1998.

FRANCASTEL, Pierre. *Pintura e sociedade*. Trad. Elcio Fernandes. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

FREHSE, Fraya. *Ô da rua!:* o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2011.

GAY, Peter. *Modernismo: O fascínio da heresia: De Baudelaire a Beckett e mais um pouco*. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

LEFÈBVRE, Henri. *O direito à cidade*. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LOPEZ, Telê Porto Ancona (org.). *Eu sou trezentos, eu sou trezentos e cinquenta*. Rio de Janeiro: Agir, 2008.

MACHADO, Marcia Regina Jaschke. *O Modernismo dá as cartas: circulação de manuscritos e produção de consensos na correspondência de intelectuais nos anos de 1920*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2012. Disponível: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8149/tde-22102012-122149/pt-br.php>. Acesso em 23/05/2020.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. Trad: Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PRADO JR., Caio. *A cidade de São Paulo: geografia e história*. 2.ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1989.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SIMMEL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental. In: Velho, Otávio Guilherme (org.), *O Fenômeno Urbano*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979, p.11-25.

SIMMEL, Georg. O dinheiro na cultura moderna. In: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold (orgs.). *Simmel e a Modernidade*. Brasília: Unb, 1998. p. 109-117.

SIQUEIRA, Joelma Santana, GOMES, Elaine Cavalcante. *Reflexão sobre espaço e romance*. Glauks (UFV), v. 10, p. 31-41, 2010.

TAUNAY, Affonso de Escragnolle. *História da cidade de São Paulo*. Senado Federal, Conselho Editorial: Brasília, 2004.

VERÁS, Maura Pardini Bicudo. Cortiços em São Paulo: velhas e novas formas da pobreza urbana e da segregação social. In: BÓGUS, Lucia e WANDERLEY, L. E. (orgs.). *A luta pela cidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez Editora, 1992, p. 81-126.

Recebido em 15/07/2020.

Aceito em 26/11/2020.