

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

OUTRAS SENSIBILIDADES NA RELAÇÃO COM RITMOS URBANOS MAIS ACELERADOS

Maria Sílvia Duarte Hadler
Doutorado em Educação
Centro de Memória-Unicamp
masilvia@unicamp.br

Resumo: Considerar formas de circulação pelas ruas da cidade nos conduz a pensar nas implicações de ordem cultural e sensorial que acarretam, e permitem uma reflexão sobre as diferentes formas de uso e apropriação dos espaços públicos, às relações de moradores com o espaço das ruas, com os diversos lugares que constituem as cidades. Tomando como locus de pesquisa a cidade de Campinas, SP, este trabalho se propõe a discutir interrelações entre processos de modernização, pautados por planos de reforma urbana pensados e executados entre as décadas de 1930 e 1960, e a crescente presença do automóvel neste período, atentando-se para diferentes formas de impacto provocadas por esta forma de circulação no cenário urbano. As reformas urbanas neste período produziram reconfigurações da paisagem urbana, com implicações sobre os usos e apropriações destes espaços pelos moradores. Tais processos foram concomitantes à crescente participação do automóvel na vida da cidade, daí o interesse na análise de sua presença nas transformações que historicamente vem se realizando nos modos de se viver o/no espaço urbano.

Palavras-chave: sensibilidades urbanas; automóveis; modernização urbana.

A temática da mobilidade urbana tem estado presente em discussões de grupos e movimentos sociais preocupados com questões ambientais, saúde pública, qualidade de vida, como também em debates sobre planejamento urbano e em críticas aos problemas causados por congestionamentos de trânsito aos habitantes de grandes cidades. A discussão sobre mobilidade urbana nos conduz também a uma reflexão sobre as diferentes formas de uso e apropriação dos espaços públicos, às relações de moradores com o espaço das ruas, com os diversos lugares que constituem as cidades.

Este trabalho se articula a uma proposta de se pensar formas de circulação no espaço urbano e as implicações de ordem cultural, sensorial e também política aí inscritas. Maneiras de circular, de se movimentar pelo espaço urbano configuram determinadas relações com este espaço. Diferentes equipamentos urbanos como meios de transporte, jornais, revistas, outdoors e, mais recentemente, as diversas formas de

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

tecnologias da comunicação e da informação constituem mediações de uma leitura de mundo, de uma percepção do urbano, de uma educação do olhar; contribuem para a configuração de formas de sociabilidades e de sensibilidades.

Podemos observar, historicamente, a ocorrência de processos socioculturais que implicam numa educação urbana das sensibilidades na relação com a constituição de um certo fascínio por aquilo que aponta para o movimento incessante, para a rapidez, a velocidade. O automóvel se coloca como um ícone privilegiado destes processos (HADLER, 2018; 2015).

A pesquisa se concentra na cidade de Campinas, São Paulo e traz a proposta de se indagar acerca das interrelações entre processos de modernização pautados por reformas urbanas realizadas entre as décadas de 1930 e 1960 e a crescente presença dos automóveis neste período, procurando observar impactos sociais e culturais diversos provocados por esta forma de circulação na cidade.

Momentos iniciais da presença dos automóveis

Nas décadas iniciais do século XX há uma forte predominância dos ritmos urbanos associados ao circular dos bondes na cidade. Veículos abertos, permitiam que os passageiros, sentados nos bancos, passeassem um olhar distraído por cenas das ruas ou pelas vitrines de casas comerciais. Foram utilizados como meio de chegar ao trabalho, como marcador de tempo, como condução a locais de lazer e entretenimento e também como lugar de passeio e de encontros. Formas de sociabilidade diversas foram produzidas em torno do circular de bonde pelas ruas da cidade.

Os automóveis foram introduzidos, aos poucos, num cenário urbano marcado por muito tempo pelos sons característicos dos bondes deslizando pelos trilhos. Consta que o primeiro automóvel no Brasil, destinado aos irmãos Santos Dumont, teria chegado em 1891 pelo porto de Santos, SP. No início do século XX os automóveis eram raros, poucas famílias tinham condições de adquiri-los. No entanto, além da curiosidade, suscitavam um certo encantamento, eram objeto de admiração.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Sair pelas estradas da época era uma verdadeira aventura. Em maio de 1908 é noticiado em Campinas que uns “distintos moços”, em “poderoso automóvel Brown”, se dispuseram a realizar o percurso São Paulo, Campinas, Limeira, Piracicaba, Rio Claro, Araras, Leme. “Após uma longa e penosa viagem de 12 dias, vencendo dificuldades de toda espécie e afrontando obstáculos que só a muita tenacidade e a muita força de vontade conseguiram vencer, chegaram ontem às 3 e meia da manhã a esta cidade”(BRITO, s.d.). Em notícia de 1910, é informado que uma viagem de Campinas a São Paulo teria levado cerca de 25 horas. Muitos cuidados eram aconselhados a quem tivesse a intenção de se distanciar da cidade a partir de 10/15 km; enfatizava-se a conveniência de se levar picareta, enxadão, machadinha, tábuas para uma pinguela...

“Garages” foram instaladas em cidades como São Paulo e Campinas. Ofereciam o serviço de guarda de automóveis para os proprietários e de venda dos veículos importados. A Velox, em 1909, anunciava “magníficas máquinas” importadas dos EUA. O “Diário do Povo”, jornal diário de Campinas, referindo-se a garagens existentes na cidade, anunciava a instalação de uma nova, destacando:

o fim principal do novo estabelecimento é a importação de automóveis modernos e a sua venda por preços vantajosos, a prazos longos e em prestações, facultando a guarda e conservação por módico aluguel, desenvolvendo o gosto pelo automobilismo em nosso município (DP, 08/05/1912).

Vários incidentes ocorrem entre automóveis e entre automóveis e bondes. São constantes, na imprensa local, críticas à “atitude desrespeitosa e abusiva dos chauffeurs que atravessam a cidade em vertiginosas carreiras” (DP, 31/05/1912). Simultaneamente, expressões de admiração e entusiasmo fazem parte do noticiário: “explendidos vehiculos”, “emprestam excepcional cunho de elegância e de animação às nossas ruas”; “gosto por esse fidalgo ‘sport’ que empolga, em pleno apogêo, todos os mais cultos centros do velho mundo” (DP, 1912).

Ao lado de notícias de “excursões automobilísticas” a localidades próximas, editorial do Diário do Povo não esconde o entusiasmo pela observação de maior movimento nas ruas da área central de Campinas, o que conferiria à cidade “proporções de capital”:

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

os automóveis a cruzarem-se, sem cessar, repletos de familiares e rapazes; os bondes eléctricos, os carros de praça, os bondes de tracção animal, os cinemas, os clubs, tudo regorgitando, festivamente, cheio de animação e vida, provando o actual progresso dessa terra, que caminha a passos de gigante para um futuro brilhante (16/08/1912).

A criação, em 1908, do Automóvel Club de São Paulo, reunindo empresários e políticos ligados às elites de São Paulo, representa um marco importante no processo de difusão do uso dos automóveis. A entidade atuava no sentido de estimular atividades esportivas no setor do automobilismo e participava ativamente de discussões que se preocupavam com a elaboração de diretrizes para a implantação de política rodoviária paulista nas décadas seguintes. Desde a presença de Washington Luís, ativo membro do Automóvel Club, na prefeitura de São Paulo (1915-1919), são realizados investimentos do Estado na construção de rodovias.

Ao longo das décadas de 1910 e 1920, em São Paulo, observa-se o desenvolvimento de certa cultura automobilística (SAVIO, 2010). É construída uma rede de serviços em torno dos automóveis; acessórios e peças podem ser encontrados em várias casas comerciais. Anúncios publicitários chamam a atenção para o mundo automotivo, considerado uma conquista da civilização, uma simbolização das possibilidades da ciência e da modernidade. Uma moda ligada aos adeptos do automobilismo é exposta a um público maravilhado com esta inovação tecnológica. Automóveis são associados, então, a representações do progresso, de novos tempos e também a posições diferenciadas na sociedade. No entanto, apresentam-se, também, como marcas da exclusão social.

Os anos de 1920 conhecem diversas iniciativas na direção da difusão do automóvel não só no estado de São Paulo, como também no país. Em Campinas, em 1917, já havia ocorrido o I Congresso Estadual de Estradas de Rodagem, reunindo personagens da política nacional envolvidos com as discussões em torno dos automóveis e das estradas de rodagem. Em decorrência destas discussões, passam a ser frequentes na imprensa de diversas cidades do estado campanhas a favor da difusão dos automóveis e da importância das estradas de rodagem. Nesta direção, vão ser organizadas as Exposições Automobilísticas da década de 1920, patrocinadas pela Associação Permanente de Estradas de Rodagem (APER), em conjunto com o Automóvel Clube de São Paulo, o Automóvel Clube do Brasil, a Prefeitura Municipal de São Paulo e o Governo do Estado

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

de SP. No âmbito destas exposições, desenvolvem-se provas de turismo, demonstrações diversas, discussões em torno da importância do automóvel como instrumento para a superação de atrasos do país, como possível fator de integração entre regiões distantes (SAVIO, 2010). A Exposição de outubro de 1923, por exemplo, contava com

estandes de todas as marcas de automóveis vendidas em SP, além de estandes dedicados a autopeças, lubrificantes, baterias, bicicletas, motocicletas e tratores, máquinas para a manutenção e construção de estradas de rodagem, passando por uma grande quantidade de acessórios para motoristas, sejam eles *sportmen* ou apenas choferes ocasionais (SAVIO, 2010, p.271)

Provas automobilísticas na avenida Paulista, em 1924, foram realizadas "com o intuito de provar a potência dos automóveis expostos pelas empresas que foram por elas próprias cedidos para o evento" (idem, p.273). Assistia-se, então, nestas exposições, a uma espécie de "apoteose do mundo técnico-científico burguês, onde as grandes invenções, os grandes nomes e a grande indústria pareciam obliterar toda a conflituosa relação que se desenvolveu entre o automóvel, seus usuários e a grande massa de pessoas excluídas na cidade de SP". Artefato elitizado, inacessível a boa parte da população, o automóvel adentrava, em largas passadas, diversas dimensões da cultura urbana como indício de diferenciação e ascensão social, e instrumento de poder e sedução. O historiador Marco Savio (2010, p.278), em sua análise, acrescenta:

Essas exposições se transformaram numa espécie de peça chave para se compreender a difusão e a cultura que se construiu ao redor do automóvel, atenuando os fatos negativos a ele normalmente associados. Isso criou uma espécie de consciência relacionada com a tecnologia automotiva e a sua importância na nova sociedade que se desejava construir por aquele grupo de políticos, homens de letras e uma burguesia que em comum compartilhavam o prazer pelo automóvel.

Durante as gestões de Washington Luís há uma notável expansão de estradas municipais e estaduais, acompanhada de esforços para tentar afastar os carros de boi das estradas de rodagem.

Em maio de 1921 é inaugurada a estrada que liga São Paulo a Campinas, em clima de festa, presença de autoridades, banda de música. A revista *A Onda*, - uma revista de variedades, de publicação local – assim se refere ao acontecimento:

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Afim de inaugurar a excelente estrada de rodagem que liga esta cidade a S. Paulo, chegará hoje, em automóvel, o exmo. sr. Dr. Washington Luiz, presidente do Estado, acompanhado dos secretários, representantes da imprensa e mais pessoas de destaque. O numero de automóveis que virão da Capital será superior a 200. A banda completa da Força Publica, que devia ter chegado hontem, dará concertos públicos. Aos illustres hospedes a Municipalidade offerecerá um banquete sendo saudados, no Club de Cultura Artistica, pela senhorita Arminda, filha do Coronel Thuribio de Moraes Teixeira” (A Onda, v.1, n.1, 01/05/1921).

A inauguração da estrada é acompanhada pelo entusiasmo dos adeptos dos circuitos de automobilismo que a utilizarão em diversas ocasiões como trajeto preferencial. O aumento do interesse pelos automóveis pode ser observado em dados de importação dos veículos. Conforme informações encontradas em Sávio (2010, p.311) o Brasil teria importado em 1924 “24.167 automóveis contra 12.995 em 1923, 2772 em 1922, 977 em 1921 e 9914 em 1920”. Significativamente, entre 1921 e 1922, foi criada uma inspetoria estadual responsável pela construção e conservação de 800 km de estradas por todo o Estado de São Paulo.

Primeiros automóveis, Campinas, década de 1910. Conjunto APS, CMU



O avanço da presença dos automóveis nas cidades brasileiras aparece sustentado pela difusão destes veículos como portadores de liberdade, de mobilidade individual, de promessas de um futuro promissor. Foram estabelecidas condições de existência de uma forma de sensibilidade urbana entusiasta de noções de velocidade, de ritmos urbanos mais acelerados, da ideia de eficiência. A cidade de Campinas é partícipe deste processo sociocultural de conformação de novas formas de sociabilidade e sensibilidades urbanas.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Modernização urbana em ritmos mais acelerados

A cidade de Campinas conhece uma expansão considerável de sua área urbana a partir de 1925, com crescimento significativo da população, desenvolvimento de diversos bairros, necessidade de construção de novas moradias, o que também vem acompanhado da presença da especulação imobiliária. Em meio a progressiva ressignificação do que seja considerado uma cidade moderna, setores da elite urbana se engajam na discussão de propostas de um possível plano de remodelação urbana.

Gradativamente, vai se firmando, nos anos 1920, uma outra forma de mentalidade urbana. A influência cultural e econômica norte-americana, impulsionada pelo cinema e por novidades tecnológicas, se faz sentir de forma mais evidente. São observados novos comportamentos femininos e também masculinos que, de certa forma, afrontam padrões estabelecidos. A presença crescente dos automóveis nas ruas, embora ainda não preponderante como meio de circulação, alimenta a sensação de novos tempos, de ritmos urbanos mais acelerados.

Neste cenário, em meio a discussões, negociações, procedimentos encaminhados pela prefeitura em especial entre 1929 e 1933, será contratado em 1934 o engenheiro Francisco Prestes Maia, incumbido da elaboração de um plano de reforma urbana para a cidade – o Plano de Melhoramentos Urbanos – aprovado e regulamentado em 1938. Trata-se de um Plano pensado para ser executado num período largo, entre 25 até 50 anos, prevendo questões futuras e a complexidade da efetivação de várias de suas propostas.

Importante destacar a ênfase nos aspectos viários deste Plano. O urbanista demonstra preocupação constante com a importância do automóvel. Há uma atenção explícita com a fluidez da circulação nos diversos pontos elencados da proposta. Pretende-se a liberação do centro urbano de prováveis congestionamentos futuros. As ruas da área central são consideradas muito estreitas, incômodas para uma circulação mais eficiente. Alargamento de ruas, abertura de avenidas perimetrais externas, radiais, centrais são propostas prioritárias. Soluções para o problema apontado para o centro da cidade são pensadas a partir do estabelecimento de duas vias centrais que se

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

entrecruzariam diante da configuração de uma grande praça cívica em que se transformaria o Largo do Rosário. Para tal, foi proposto o alargamento das ruas Campos Salles e Francisco Glicério, que se tornaria a principal avenida do centro, proposta que implicaria na demolição da Igreja do Rosário, construção oitocentista, de importância simbólica para parcela considerável da população (ZAKIA, 2017; BADARÓ, 1996; CARPINTERO, 1996).

A execução do Plano de Melhoramento Urbanos se inicia lentamente a partir de 1938, quando já começa a ocorrer demolições de quarteirões no centro e a efetivação de novas construções.

Entre 1945 e 1954 há uma forte expansão da área urbana loteada. E, a partir da segunda metade da década de 1950, as propostas de modernização da área urbana mais central serão executadas com mais rapidez. A intensificação dos processos de demolições e novas construções, como também de verticalização das áreas centrais, adentra os anos 1960, operando-se uma transformação radical da paisagem urbana.

A imprensa local, recorrentemente, expressa aspirações à modernização da área central da cidade e entusiasmo pela verticalização, enfatizando associações entre progresso, tecnologia, moderno, automóvel, movimento, velocidade. Pode-se afirmar que, no decorrer deste processo, o automóvel se constitui como importante personagem da tessitura do urbano.

Podemos observar em diversas cidades brasileiras, neste período, uma aceleração intensa de processos de urbanização, acompanhados de verticalização crescente, e de modificações das paisagens urbanas. Concepções de moderno e de progresso são ressignificadas sob o impulso do desenvolvimentismo dos chamados “anos dourados” do final dos anos 1950. O ritmo hegemônico dos automóveis passa a dar o tom dos tempos sociais. Campinas participa fortemente destes processos, os quais representam um momento de avanço significativo da modernidade em várias instâncias do social.

Há uma cidade que está em ascensão: a cidade dos edifícios altos que espelhavam traços da arquitetura moderna, que abraçou a linguagem da verticalização, que se entusiasmava com o movimento das ruas, com o crescimento acelerado da população; a

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

cidade que aplaude a derrubada de casas e dos velhos sobrados do início do século, quando então eram vistos como orgulhosos sinais do pujante progresso daqueles tempos. Automóveis e ônibus consolidam sua presença no espaço urbano com a eliminação definitiva dos bondes elétricos (1968) como opção de transporte público coletivo. Uma nova temporalidade urbana está sendo, pois, gestada, afetando modos de viver a cidade, provocando alterações de práticas culturais então habituais.



Avenida Francisco Glicério, década de 1960. Conjunto JGG, CMU.

Nesta nova cidade que se desenha não havia mesmo mais espaço para a oitocentista Igreja Nossa Senhora do Rosário, cuja demolição em 1956 foi vista como necessária para completar o alargamento da avenida Francisco Glicério. Laudos contraditórios acerca das condições de segurança do templo, protestos e manifestações de desgosto por parte da população frequentadora das atividades religiosas não foram suficientes para deter o ímpeto modernizador da área urbana central.

Outra situação emblemática do período reside na construção do Viaduto Miguel Vicente Cury, próximo à entrada da cidade, substituindo um antigo viaduto construído em 1928 e demolido em 1961. O novo viaduto, inaugurado em janeiro de 1963, estabelecia a ligação entre a entrada principal da cidade e avenidas internas que foram abertas, permitindo melhor distribuição do tráfego na área central. A partir de uma seleção entre 33 anteprojetos apresentados, foi escolhido o que apresentava uma solução em rotatória, em formato elíptico, com Vista aérea. Campinas, SP. Década de 1960. Conjunto APS, CMU. um parque

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

ajardinado no interior dessa elipse.



A celebração da inauguração do “majestoso viaduto, orgulho da engenharia municipal”, diluía o drama humano de que se revestiu o processo de sua construção. Desapropriações e demolições de moradias foram conduzidas pelo poder público municipal. Famílias precisaram ser removidas para outros bairros mais distantes. Casas comerciais e estabelecimentos diversos também se transferiram para outros locais. Moradores e frequentadores do entorno do viaduto tiveram suas vidas afetadas e modificadas de forma brusca em nome de um suposto progresso desejado pelas elites urbanas. Marcas de sua presença naquelas ruas foram apagadas para dar lugar ao novo cartão postal da cidade que será exibido ainda por muitos anos.

A remodelação da área central produz, portanto, uma descaracterização da paisagem urbana. Há perda de suportes de memória. Relações sociais são redefinidas, assim como relações das pessoas com os diversos lugares da cidade.

Assiste-se a uma progressiva diminuição dos locais com mais possibilidade de convívio. Lugares do centro, habitualmente de maior interação social, vão se tornando, principalmente, locais de passagem.

A cidade do automóvel se impõe. A presença de diversas outras histórias e memórias neste cenário urbano se torna menos visível. As reformas urbanas então em curso e o fim da circulação dos bondes extinguiram as possibilidades de formas de sociabilidade que se desenrolavam cotidianamente nos largos do Rosário e da Catedral:

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

locais de confluência de linhas de bonde, de encontros, de observação do movimento, de compromissos marcados, de uma pausa para tomar café ou comer um pastel.

Um certo esvaziamento das ruas como espaços de convívio e de passeio parece ter se ampliado com a demolição polêmica do Teatro Municipal em 1965. Não mais seria possível participar dos programas de rádio ao vivo no Teatro, assistir a peças, apresentações musicais, espetáculos de dança. Um estacionamento de automóveis será instalado no vazio deixado pelo teatro demolido.

Início da demolição do Teatro Municipal, 1965. Conjunto APS, CMU



Demolição do Teatro Municipal, 1965. Conjunto APS,CMU

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Outra estética urbana está sendo construída neste período. Desenvolveu-se, a partir deste contexto de intensificação da modernização urbana, um padrão de urbanização que se encaminhou no sentido da ampliação de segregações espaciais e desigualdades sociais. Novos bairros e novos loteamentos localizavam-se em áreas cada vez mais distantes das regiões centrais, formando espaços vazios à espera de valorização e de condições adequadas de infraestrutura.

Emergem deste cenário formas de sensibilidade urbana mais afeitas ao movimento rápido, ao andar mais apressado, a posturas mais impessoais e defensivas em relação aos “perigos” das ruas. Lembremo-nos das reflexões de Simmel (1980), já nos anos iniciais do século XX, acerca do sujeito urbano que tendia a adotar posturas defensivas diante do excesso de estímulos nervosos a que estava submetido nas metrópoles modernas. Talvez estejamos diante de uma atualização do sujeito de Simmel nos anos 1960/1970...

Como mediações da apreensão do urbano, as representações da cidade, veiculadas regularmente pelos jornais locais, favoreciam uma certa educação do olhar, uma forma de educação que se entrelaçava, possivelmente, com aquela propiciada pelo circular de automóvel pela cidade.

Se ao longo das décadas iniciais de existência do automóvel na cidade os ritmos urbanos predominantes relacionavam-se à movimentação dos bondes em sua circulação cotidiana pelas ruas, o avanço progressivo da modernidade vai fortalecendo uma estética do movimento e da velocidade, numa valorização de ritmos urbanos mais acelerados.

Articulada a alterações nas noções de tempo e espaço, a presença cada vez mais consolidada do automóvel em boa parte das cidades brasileiras e, mais especificamente, em Campinas nos anos finais da década de 1950 e anos 1960, parece apontar para a constituição de formas de uma educação urbana dos sentidos e das sensibilidades associada a uma tendência de fragilização da experiência urbana dos sujeitos, de fortalecimento de modalidades de práticas culturais individualistas. Anuncia-se uma tendência de fragilização de vínculos mais significativos com os diferentes lugares de uma cidade. Abre-se espaço para um enfraquecimento de possibilidades de reconhecimento da legitimidade da presença de diferenças sociais e culturais no espaço público urbano e de convivência com os diversos “outros” neste espaço.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Referências:

A Onda. Revista de variedades. Campinas, SP: Casa Genoud, 1921-924.

BADARÓ, Ricardo. **Campinas, o despontar da modernidade.** 1ª edição, Campinas: UNICAMP/ CMU, 1996.

CARPINTEIRO, A.C. **Momento de ruptura:** as transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta. Campinas: UNICAMP/ CMU, 1996.

Fundo Jolumá Brito. Arquivos Históricos. Centro de Memória-Unicamp.

HADLER, M. S. D. **Trilhos de modernidade:** memórias e educação urbana dos sentidos. São Paulo: Letra e Voz, 2018.

HADLER, Maria Sílvia Duarte. Cidade, Memórias e Sensibilidades. **Resgate:** Revista Interdisciplinar de Cultura, Campinas, v. XXII, n.29, p.81-94, jun. 2015

Jornal **Diário do Povo.** Campinas, SP. 1912.

SAVIO, Marco A.C. **A cidade e as Máquinas** – bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista, 1900-1930. SP: Annablume, 2010

SIMMEL, G. Metrópole e vida mental. In: VELHO, O.G.(org.) **O fenômeno urbano.** RJ: Zahar, 1980.

ZAKIA, Silvia. **Uma nova paisagem urbana:** Campinas dos anos 30 e 40. SP: Annablume, 2017.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História
Rio de Janeiro/RJ, 2021