

ACELERAÇÃO E VELOCIDADE

A CIDADE QUE
NÃO PARA

Renata Geraissati
Castro de Almeida

Colaboração
Diógenes Sousa

Arte: Eduardo Grigaitis



*A foto de 1914 mostra os automóveis ocupando o espaço urbano no Largo São Bento.
Album Comparativo da Cidade de São Paulo (1887-1919, p. 36.*



Diretora: Adriana Rizkallah

Um dos maiores símbolos da sociedade moderna, sem dúvida, é o automóvel, responsável pelo encurtamento de distâncias a partir da mobilidade, por uma nova forma de lidar com o tempo e com a velocidade, sendo também mais um dos itens de desejo da sociedade moderna movida pela constante mudança. Ao longo de nossos editoriais vimos como entre fins do século XIX e início do XX inúmeras transformações estiveram em curso na sociedade, como a disseminação de usinas hidro e termelétricas e ampla utilização da eletricidade, e é também neste momento que vemos o emprego dos derivados de petróleo que originaram o motor a combustão resultando nos automóveis e surgimento de indústrias químicas que produziram os primeiros materiais plásticos, elementos determinantes para o carro.



A Ford Brasil começou a funcionar em 1919, especialmente dedicada a importar seus modelos produzidos no exterior. Seu primeiro local de operação foi na Rua Florêncio de Abreu, 452, próximo a um imóvel ainda hoje pertencente à família Rizkallah e à Casa da Boia, onde montava o modelo Ford T. O imóvel, relativamente conservado, existe até hoje.

Um marco para um novo modo de produção da indústria moderna com a introdução de uma massificação, tornando a Ford Motor Company um ícone no período, em especial com o seu modelo Ford T.

Para Charlie Chaplin as indústrias Ford nos trouxeram aos Tempos Modernos em que os trabalhadores estão fadados a introjetar

perpetuamente os mesmos movimentos. Aldous Huxley considerava que Ford inaugurou um “novo mundo” a partir da produção em massa.

A indústria fundada em 1903 com 125 trabalhadores que produziam 1.700 veículos, em 1908 já empregava 450 pessoas e produzia 10.607 automóveis. Em 1922 contava com uma força de trabalho de 32.679 empregados e produzia 933.720 carros (MEYER, 1981, p.1-3).

A história da Ford é também a de aplicação de uma nova forma de administração, de maquinário com

tecnologia de ponta e de reorganização do trabalho voltado a melhorar as taxas de produção.

A Ford instalou um Departamento de Sociologia, em 1914, nas dependências de sua indústria para promover a readequação da força de trabalho e a adoção de novos comportamentos em todos os níveis da vida, de forma a regular de maneira ampliada os níveis produtivos.

Visando impactar a vida doméstica de seus trabalhadores, os pesquisadores da fábrica analisavam os hábitos de vida e de consumo dos beneficiários do programa Five Dollar Day e elaboravam orientações sobre a forma correta de gasto dos salários de acordo com o American Standard of Living, reafirmando o papel de transformação social atribuído à disciplina (MEYER, 1981. p.96).



O icônico Ford T, bem de consumo que “inaugurou” o conceito moderno da linha de produção e revolucionou as técnicas industriais no início do Séc. XX.

Em anúncio publicado na Revista Moderna de 1917, a empresa ressaltava que entre 1º de agosto de 1916 e 1º de abril de 1917, mais de meio milhão de automóveis foram construídos e entregues aos seus compradores e que “este inesperado número de pedidos” os havia obrigado “a limitar a distribuição de carros a agentes que tinham encomendas para entrega imediata e aqueles fregueses que já tinham fechado a compra” e reforçavam: “o automóvel Ford nunca teve tão grande venda como agora” indicando como a empresa se ligava as “atividades comerciais e sociais dos habitantes da cidade e do campo” (v.310, p.3).

Invariavelmente os anúncios de carros eram publicados em páginas inteiras de revistas dos mais variados perfis, quer fossem direcionadas para mulheres, como a Revista Feminina, ou para um público interessado em estudos acadêmicos como a Revista do Arquivo Municipal, ou aquelas de circulação geral como a Revista Moderna.

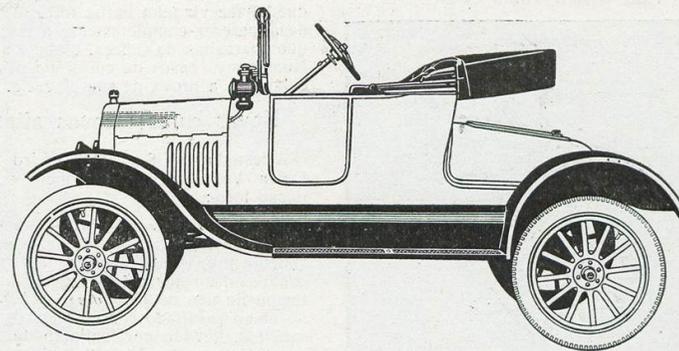
Sua constante presença demonstra como se tornaram frequentes no imaginário popular. Em março de 1924 ao tratar sobre uma prova automobilística em São Paulo, a Revista Moderna reforçava que era “inteiramente justo o conceito popular que vê na velocidade a aristocracia do movimento (v.483, p.30).

No prefácio de Paulicéia Desvairada, Mário de Andrade reforçava que “escrever arte moderna não significa jamais para mim representar a vida atual no que tem de exterior: automóveis, cinema, asfalto. Se estas palavras frequentam-me o livro não é porque pense com elas escrever moderno, mas porque sendo meu livro moderno, elas têm nele sua razão de ser (p. 10)”.

A Revista Klaxon, publicação mensal que circulou em São Paulo de 15 de maio de 1922 a janeiro de 1923 e que tinha como propósito divulgar o movimento modernista, teve seu nome inspirado em uma marca norte-americana de buzinas para automóveis (foto).



“FORD”



520,817

Foram construídos e entregues aos seus respectivos compradores desde o dia 1 de Agosto 1916 até 1 de Abril 1917.

Este inesperado número de pedidos, obrigou-nos a limitar a distribuição dos carros a agentes que tinham encomendas para entrega imediata e aqueles fregueses que já tinham fechado a compra. O automóvel “Ford” nunca teve tão grande venda como agora. Esta venda é o resultado do grande valor que tem demonstrado. O “Ford” ligou-se intimamente às atividades comerciais e sociais dos habitantes da cidade e do campo, até que hoje é uma necessidade. Quatorze anos de serviços prestados ao mundo inteiro pôz quasi dois milhões de “Fords” em uso diário – uma grande economia universal que poupa e serve a toda a gente.

Últimos modelos em exposição na

Soc. Industrial de Automoveis
Bom Retiro. Largo S. Francisco, 3
S. PAULO

A inauguração do Automóvel Clube em São Paulo em 1908 é mais um marco da estruturação da sociedade em torno do carro.

Após a reunião de alguns amigos, entre eles Antonio da Silva Prado, Álvares Penteadó e Antônio Prado Júnior (é interessante perceber como alguns de seus membros foram também os financiadores da Semana de 1922) foi definido em seu estatuto que os objetivos da entidade eram desenvolver o automobilismo, promover a abertura, melhorar a condição das estradas do país e obter maiores facilidades para a entrada de automóveis no país que não representassem uma concorrência com os modelos nacionais (O Estado de S. Paulo - 11/6/1908 - reprodução ao lado).

A admissão de novos sócios era bastante restritiva, seu aceite estava condicionado a possuírem bens como telefone, automóvel e lancha, situação possível para poucos moradores da capital.

Em março de 1915 foi inaugurada a nova "sede luxuosa" do Automóvel Club de São Paulo, na Rua Líbero Badaró, no Palacete do Prates. A notícia que narrava a abertura da nova sede fez questão de sublinhar o fato de todo o mobiliário e tapeçaria terem sido importados da Casa Mapple de Londres.

O espaço contava com uma barbearia montada pelas oficinas do Liceu de Artes e Ofícios, uma sala para bridge e poker, uma para écarté, uma para xadrez e outra para baccarat, além de salas de bilhar e de leitura (O Estado de S. Paulo - 2/3/1915 - reprodução ao lado).

A agremiação já funcionou também no edifício Britânia, também na Líbero Badaró, e no edifício Esplanada no 6º andar da Rua Formosa, no Vale do Anhangabaú.

A inauguração de um clube em torno do advento do automóvel na cidade evidenciava o impacto que a tecnologia trouxe, primeiro, como um símbolo de distinção social, ao mesmo tempo em que representava a oportunidade de uma nova e extensa cadeia de negócios necessários à construção de uma infra-estrutura adequada para a rodagem dos novos veículos.

Automovel Club de S. Paulo

Extracto dos estatutos approvados pela assembléa geral de installação, em 11 de Junho de 1908, e modificados pela assembléa geral extraordinaria de 20 de Fevereiro de 1909.

DENOMINAÇÃO, FINS E SÉDE DA ASSOCIAÇÃO

Artigo 1.º Sob a denominação de Automovel Club de S. Paulo, fica creado um club composto de socios fundadores, remidos e contribuintes.

Artigo 2.º São fins do Club:

1.º conseguir dos poderes publicos a conservação das antigas e a abertura de novas estradas de rodagem e regularização do trafego das mesmas;

2.º tomar a seu cargo os serviços de conservação das estradas de rodagem, por intermedio de uma commissão tecnica ou de um profissional de sua confiança;

3.º obter maiores facilidades para a entrada, no Brazil, de automoveis e seus pertences, desde que não haja similares de fabricação nacional;

4.º desenvolver o automobilismo no Estado de São Paulo;

5.º proteger qualquer industria de automoveis e seus pertences;

6.º organizar concursos de automoveis, corridas e quaisquer outros certamens, que animem o desenvolvimento do automobilismo.

A séde social é em São Paulo, á rua de Bento n. 77 (Artigo 3.º, *in fine*).

Modo pelo qual a associação é administrada e representada activa e passivamente em juizo, em geral nas suas relações com terceiros:

ADMINISTRAÇÃO

Artigo 4.º O Automovel Club de São Paulo é autonomo na sua direcção.

Será administrado por uma directoria, composta de cinco membros, designados pela assembléa geral.

Artigo 5.º A directoria, que será cloita pela assembléa geral ordinaria, constará de:

Presidentes honorarios;

Presidente effectivo;

Tres vice-presidentes;

Um 1.º secretario geral;

Um 2.º secretario geral;

Um 1.º thesoureiro;

Um 2.º thesoureiro.

O Club é representado em juizo, activa e passivamente, pelo seu presidente. (Artigo 5.º, *in fine*).

Os membros respondem ou não subsidiariamente pelas obrigações que os representantes da associação contrahirem, expressa ou intencionalmente, em nome deste?

Artigo 30. Os socios do Club não respondem subsidiariamente pelas obrigações que os representantes do Club contrahirem, expressa ou intencionalmente, em nome deste.

São Paulo, 28 de Fevereiro de 1909.--
Antonio da Silva Prado, presidente.

O AUTOMOVEIL CLUB DE S. PAULO

O Automovel Club de S. Paulo inaugurou sabhado passado as luxuosas installações da sua nova séde, á rua Líbero Badaró, num dos palacios construidos pelo sr. conde de Prates. Mesmo nas grandes capitais, onde se encontram os clubs tradicionais da aristocracia, da politica e do sport, difficilmente se poderá encontrar mais conforto alliado a um bom gosto tão sobrio e tão distincto como o que presidia ao arranjo interno da nova séde do club paulista. Todo o mobiliario, os tapetes, as cortinas, as tapeçarias, foram importados directamente da Casa Mapple & Co., de Lon-

Nesse corredor estão também, á direita, as camaras de serviço, e á esquerda a secretaria e a barbearia, montada com grande capricho pelas officinas do Lyceu de Artes e Officios. No mesmo corredor, passada a entrada que dá para a rua Líbero, estão as salas de "bridge" e de "poker", á direita, e as de "écarté" e jogos diversos á esquerda. Ao fundo, a grande sala de "baccarat". No outro corredor, a sala do bilhares, uma das mais luxuosas do club.

Dando sobre o valle do Anhangabahu'



Salão nobre

dres, que, durante a construção da casa, aqui mandou um de seus contra-me-tres fazer o plano da decoração e do mobiliario.

A entrada faz-se pelo torção do lado do viaducto, em ascensor privado do Club, que leva ao grande "hall", que tem á direita o salão para visitantes e o grande bar inglez, e á esquerda o vestiario e a sala do centro telephonico. O "bar" é uma peça notavel, que esteve

estão a sala de xadrez, no angulo direito, a sala de leitura e gabinete de escripta e o grande salão de conversa.

Neste notam-se os seguintes quadros: retrato do sr. conselheiro Prado, por R. Hall; Baigneuses, de Alex. Seón (salão de 1891); "Brugères en fleur", de Didier-Pouget; "Banho em Pompeia", de Weingartner; "Femme sur l'herbe", de José Frappa; "L'addition", de Albert Guillaume; "Jeune fille", de G. Brisaud.



Salão de leitura

O carro como meio de transporte na cidade também foi o foco entre 1924 e 1926 dos engenheiros Ulhôa Cintra e Prestes Maia que, em seus artigos publicados no Boletim do Instituto de Engenharia, propuseram a elaboração de um perímetro de irradiação e das vias radiais.

Na gestão do prefeito José Pires do Rio (1926-1930), Maia sistematizou essas propostas em um plano que solucionasse as dificuldades que afligiam São Paulo à época, como congestionamentos.

Em 1930, o “Estudo de um Plano de Avenidas para

a Cidade de São Paulo”, estruturou o crescimento da cidade nas décadas seguintes, demonstrando uma concepção urbana para cidades modernas em rápida expansão que precisavam estabelecer uma movimentação fácil e ágil entre o centro comercial e as áreas residenciais e industriais distribuídas perifericamente.

No eixo leste-oeste ocorreria a implantação de atividades industriais, e o metrô facilitaria o acesso da mão-de-obra ao local de trabalho.

O automobilismo se tornou uma prática esportiva na cidade, e em 1924 foi inaugurada a Primeira Exposição de Automobilismo do Palácio das Indústrias, organizada pela Associação de Estradas de Rodagem.

No congresso foram apresentadas as pesquisas francesas recentes sobre a produção de álcool para os automóveis a partir da bananeira para a substituição do petróleo e o relatório do cônsul ao governo ressaltando que seria um assunto de interesse para a indústria nacional, uma vez que a bananeira era abundante no país e poderia representar uma alternativa para a produção dos combustíveis dos automóveis. (Correio da Manhã, Vida Econômica, 15 de julho de 1924, p.2).

Na presente Exposição figuravam quase todas as marcas de automóveis representadas no Brasil.

Anúncios “vendiam”, como “vendem” até hoje, a associação do automóvel não com um simples meio de transporte, mas como um estilo de vida, símbolo da realização e felicidade.

O ESTADO DE S. PAULO

ANNO LI S. PAULO — DOMINGO, 22 DE FEVEREIRO DE 1925 NUM. 16.502



Compre um para o CARNAVAL e gaste a diferença...

AGENTES AUTORIZADOS:

Assumpção, Lara & Fleury Avenida Rangel Pestana, 128	R. Cornalbas Av. S. João, 36-38	Tobias de Barros & Cia. Rua D. José de Barros, 28-A	Saul Cagy & Cia. Rua Guaranês, 94	Henrique Bianco Rua Brigadeiro Tobias, 97
---	------------------------------------	--	--------------------------------------	--

BOAS ESTRADAS ENCURTAM DISTANCIAS. UNEM POVOS E TRAZEM PROGRESSO

Nela havia setores dedicados aos carros de turismo, os esportivos, de transporte de cargas e passageiros, além de partes dedicadas aos acessórios mais diversos, tanto direcionados para o motorista quanto para oficinas de conserto. No evento também eram apresentados projetos rodoviários com mapas, orçamentos e descrições de estudos para melhorar a locomoção.

Ao longo do período de funcionamento da exibição empresas como a Estrada de Ferro Central do Brasil, a São Paulo Railway, a Sorocabana, a Paulista e a Mogiana acordaram em dar um abatimento de cinquenta por cento no valor da passagem, facilitando a ida e volta dos passageiros ao evento (Correio da Manhã. A IV Exposição de Automobilismo de S. Paulo, 01 de out. de 1926, p.9).

A própria Casa da Boia, em seu catálogo comercial, vendia alguns itens para automóveis como porcas, azeiteiras, dedais, manilhas e pontas de varais.

Nas fotografias preservadas em nosso acervo constam referências ao Circuito Automobilístico Três Capitais (São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro), ocorrido em junho de 1938, em que Salim Rizkallah Jorge, filho do fundador e pai de Mario Rizkallah, atual diretor da Casa da Boia, participou.

O circuito de grande turismo percorreu 1.800 km entre as cidades levando seus participantes a passarem por paisagens rurais e urbanas.

Quase 30 anos depois da chegada das primeiras unidades e antes de sua popularização, o automóvel continuava firme a estabelecer na sociedade a sedução que até os nossos dias, representa, como símbolo de sucesso social.

ARTIGOS PARA CARROS

-- 100 --

PARA CARROS

para rodas de trollys



N. 326

Dedal



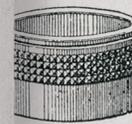
N. 327

Porca



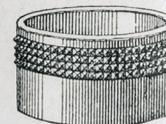
N. 328

Contra porca



N. 330

para cubos de carros



N. 331



N. 333

para cubos de carros

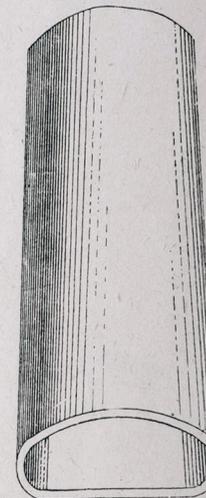


N. 334

10, 11 e 12 c/m de diametro

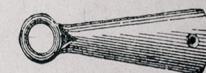
-- 101 --

PARA CARROS



N. 336

VARAES (latão e nickelladas)



N. 338

DE LANÇAS DE FERRO



N. 340

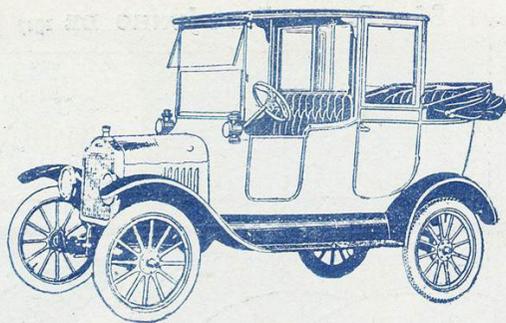
DE FERRO FUNDIDO

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Mário. Paulicéia desvairada. São Paulo: Editora Serra Azul, 2021.

MEYER, Stephen. The Five Dollar Day: Labor Management and Social control in the Ford motor Company 1908-1921. Albany: State University of New York Press, 1981.

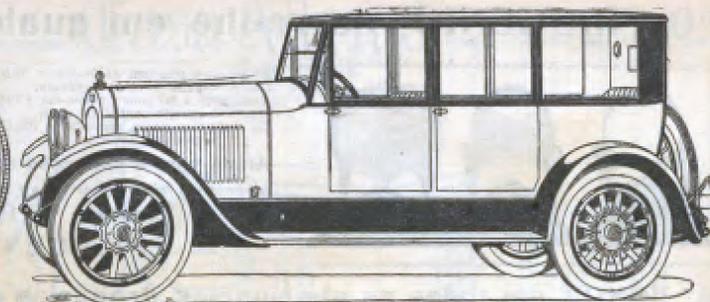
SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.



Os melhores engenheiros de hoje, só tem um pensamento. Simplificar, reduzir o peso, eliminar partes desnecessarias. Só assim é que o chassi poderá prestar o serviço fiel que todo o motorista procura. A Fabrica Ford já resolveu esse problema e apresenta ao publico o Landulet Ford, um carro perfeito em todas as suas partes, economico e resistente, reunindo a estas qualidades a elegancia do seu formato, que faz o carro Ford ser notado entre qualquer outro.

CASA FORD

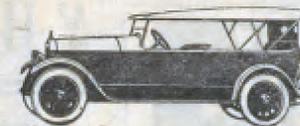
Largo S. Francisco, 3 — S. Paulo



"Cole" Limousine de grande luxo



Cole 2 lugares



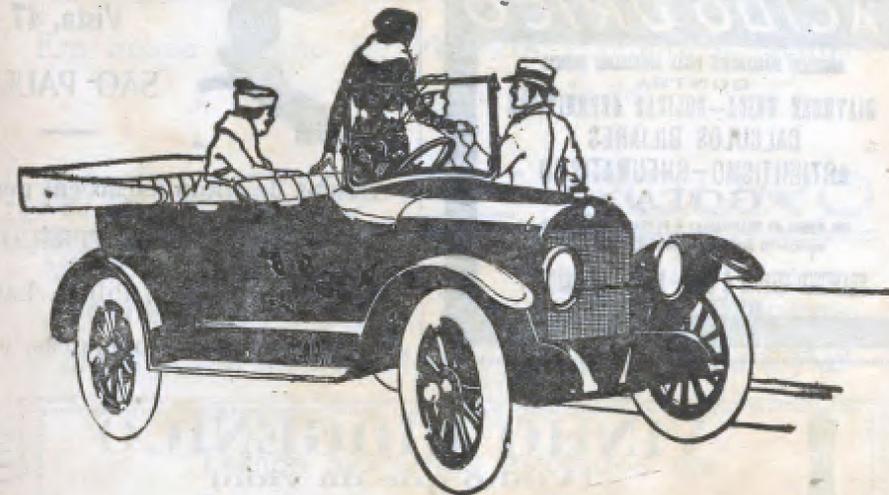
Cole 7 lugares



Cole 2 lugares

Luxo — Conforto — Elegancia — Durabilidade

Oito cylindros, oitenta cavallos, motor de aviação



"Dort" O carro ideal para o interior

Quatro cylindros, trinta e cinco cavallos, muito simples e de construcção perfeita.
Stock de peças sobrecellentes **PEÇAM DEMONSTRAÇÕES**

ISRAEL COMPANY LIMITADA

RUA FLORENCIO DE ABREU N. 79

TELEPHONE CENTRAL N. 92



Registros de viagem de Salim Rizkallah Jorge pelas cidades de São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, no ano de 1938.

CASA DA BOIA
METAIS E HIDRÁULICA
DESDE 1898

Diretor: Mario Rizkallah
agosto, 2022