

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

A URBANIZAÇÃO DA ZONA NORTE DE SÃO PAULO:
Agentes, Paisagens e Tensões em torno do Tramway da Cantareira
(1893-1924)

RAISSA CAMPOS MARCONDES

Guarulhos – SP

2021

RAISSA CAMPOS MARCONDES

**A URBANIZAÇÃO DA ZONA NORTE DE SÃO PAULO:
Agentes, Paisagens e Tensões em torno do Tramway da Cantareira
(1893-1924)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo.
Área de Concentração: História e Historiografia
Orientação: Prof. Dr. Fernando Atique

Guarulhos – SP

2021

Na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei de direitos autorais nº 9610/98, autorizo a publicação livre e gratuita desse trabalho no Repositório Institucional da UNIFESP ou em outro meio eletrônico da instituição, sem qualquer ressarcimento dos direitos autorais para leitura, impressão e/ou download em meio eletrônico para fins de divulgação intelectual, desde que citada a fonte.

MARCONDES, Raissa Campos.

A urbanização da Zona Norte de São Paulo: agentes, paisagens e tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924) / Raissa Campos Marcondes – 2021. – 246 f.

Título projeto de pesquisa: A face social da infraestruturação da Zona Norte de São Paulo: análise histórica por meio da implantação do Tramway da Cantareira (1893-1924), processo FAPESP nº 2017/ 24862-2

Dissertação de Mestrado – Guarulhos: Universidade Federal de São Paulo.
Escola de Filosofia, Letras e Humanas.
Orientador: Prof. Dr. Fernando Atique.

The Urbanization Process of São Paulo's North Zone: agents, landscapes and social tensions in the area surrounded by Cantareira's tramway

1. Zona Norte. 2. Tramway da Cantareira. 3. Urbanização. I. Prof. Dr. Fernando Atique. II. A urbanização da Zona Norte de São Paulo: agentes, paisagens e tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924).

RAISSA CAMPOS MARCONDES

**A URBANIZAÇÃO DA ZONA NORTE DE SÃO PAULO:
AGENTES, PAISAGENS E TENSÕES EM TORNO DO TRAMWAY DA
CANTAREIRA
(1893-1924)**

Dissertação apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Mestre em História
Universidade Federal de São Paulo
Área de concentração: Instituições, Vida
Material e Conflito

Aprovação: ____/____/____

Orientador: Prof. Dr. Fernando Atique
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. Janes Jorge
Universidade Federal de São Paulo

Prof.^a Dr.^a Cristina de Campos
Universidade Estadual de Campinas/ Universidade São Judas Tadeu

Suplente: Prof.^a Dr.^a Josianne F. Cerasoli
Universidade Estadual de Campinas

Aos meus pais, Linda e Rubens.
Aos Marcondes, pelas histórias e
memórias sobre os trilhos da
Cantareira.

AGRADECIMENTOS

A trajetória no Mestrado foi marcada por um divisor de águas. Num primeiro momento, o processo de aprendizagem em sala de aula, em eventos acadêmicos e, com eles, o convívio social. O segundo momento, o mundo pandêmico e o isolamento. Embora realizando a pesquisa e a escrita da dissertação sem o convívio pessoal, a rede de apoio de antes e durante a pandemia foi condição imprescindível para a conclusão do Mestrado em História. Por isso, posso dizer que essa dissertação não se constituiu de forma individual.

São muitas as pessoas que fizeram parte desse processo. Quero expressar meu profundo agradecimento, em primeiro lugar, aos meus pais, Linda e Rubens, ao meu marido Gustavo e às minhas irmãs Ranni e Rebecca, por me apoiarem a trilhar os caminhos da História e por poder dividir com cada um as descobertas e experiências desde a graduação. Vocês são suporte e força em minha trajetória.

Agradeço especialmente ao meu orientador Prof. Dr. Fernando Atique, que desde a graduação acredita em meu trabalho e me incentiva a prosseguir com a pesquisa histórica, me auxiliando em todos os momentos necessários até a finalização dessa dissertação. Agradeço por sua paciência e compreensão durante o processo de escrita em um período de tantas dificuldades pelo qual temos enfrentado. A você, minha terna gratidão.

Agradeço à Universidade Federal de São Paulo que possibilitou a realização dessa pesquisa e que desde meu ingresso na graduação, há dez anos, contribui para minha formação pessoal e acadêmica.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), por meio do acordo CAPES, pela outorga da bolsa de Mestrado – Processo nº 2017/24862-2, imprescindível para que a pesquisa fosse consolidada.

Agradeço ao Prof. Dr. Janes Jorge e Prof.^a Dr.^a Cristina de Campos por aceitarem o convite para minha banca de qualificação e defesa, pelos auxílios e sugestões para o prosseguimento da pesquisa e escrita, tão importantes para a conclusão desta dissertação. À Prof.^a Dr.^a Josianne F. Cerasoli, por aceitar o convite para suplente e pelas considerações feitas em debates, que levaram a novos questionamentos e análises no transcorrer deste trabalho.

Aos professores e coordenadores do Departamento de Pós-Graduação em História, Prof.^a Dr.^a Maria Luiza de Oliveira, Prof. Dr. Bruno Feitler e Prof.^a Dr.^a Fabiana Schleumer, por todo suporte durante os anos de Mestrado. Agradeço aos professores do Departamento de História que colaboraram diretamente em minha formação, especialmente à Prof.^a Dr.^a Andrea Slemian, Prof. Dr. Clifford Andrew Welch e Prof. Dr. Luis Ferla, pelas considerações e contribuições que foram incorporadas à dissertação. Estendo meus agradecimentos aos secretários da Pós-graduação em História, Vilma Gama da Silva Castro e Ailton Mesquita Lima, que me auxiliaram em diversos momentos no decorrer dos anos de Mestrado.

Agradeço aos Professores e Mestres de outras instituições que contribuíram de modo significativo para a escrita da dissertação, por meio de reflexões e debates, particularmente ao Prof. Dr. Sidney Bernardini (UNICAMP); Prof. Dr. Hugo Segawa (FAU-USP), Prof.^a Dr.^a Monica Junqueira de Camargo (FAU-USP), Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira (UNESP), Prof.^a Dr.^a Cristiane Gonçalves (UFMG), Walter Pires (DPH) e Cristina Mehrrens (*University of Massachusetts Dartmouth*, USA). Minha gratidão a todos.

Aos colegas de turma de 2018 do Programa de Pós-Graduação em História, pelo companheirismo, risadas, conversas e almoços depois das aulas, tornando os anos do Mestrado tão especiais. Agradeço aos amigos e amigas que me acompanham desde a graduação e aos novos que o Mestrado me deu: Claudia Rezende, Adriana Rodrigues, Ana Maria Barbour, Camila Medina, Juliana Carvalho, Orlando Guarnier, Renan Santos e Brenda Moraes.

Agradeço especialmente a Rafaela Cristina Avelar, querida amiga que tive o privilégio de dividir tantos momentos e conquistas desde a graduação e que pudemos, mais uma vez, partilhar tantas outras no Mestrado. A Jorge Edson, que em pouco tempo tornou-se um grande amigo da vida e de profissão. Aos dois, minha admiração e amizade.

Aos amigos do Grupo de Pesquisa CAPP- Cidade, Arquitetura e Patrimônio em Perspectiva Histórica, pelo auxílio no processo de pesquisa, pelas sugestões, diálogos e amizade. Agradeço especialmente ao Lucas Knabben, companheiro nas pesquisas sobre a Zona Norte, por me ajudar em vários momentos, por sua solicitude e pelas conversas que contribuíram para essa escrita. À querida Maíra Barros, pela amizade que construímos em pouco tempo e apoio em diversas situações. Estendo meus

agradecimentos à Aline Canuto, Jaíne Diniz, Leonardo Marques Silva, Leonardo Novo, Philippe Arthur Reis, Hennan Gessi, Osvaldo Meca, Vinicius Angelon, Paula Broda e Maíra Rosin, pela amizade, incentivos e contribuições incorporadas à dissertação.

Meu agradecimento especial aos queridos amigos que a História e a Cidade me trouxeram: Renata Geraissati e Diógenes Souza, sempre solícitos e companheiros de pesquisas. Michele Dias, Vanessa Lima e Carlos Thaniel Moura, minha sincera gratidão por estarem sempre presentes, pelas risadas, pelas aflições amenizadas, pelo auxílio durante os anos de Mestrado e por tantos momentos compartilhados. A todos, muito obrigada por sempre reforçarem nossos laços, independentemente da distância.

Às equipes do Arquivo Público do Estado de São Paulo, Museu Paulista da USP e do Arquivo Histórico Municipal, por sempre me receberem bem, auxiliando no que fosse preciso para localizar os documentos necessários para a pesquisa. Agradeço especialmente à Tomico M. Hashimoto Mitumori, do AHM, por ajudar em vários momentos, me direcionando quando ainda procurava entender o acervo e pelas conversas, sempre agradáveis. Você foi fundamental para que a pesquisa fosse realizada. Agradeço também à Maria Veralúcia Gomes pelo auxílio à pesquisa no Arquivo e aos demais funcionários do edifício, que sempre me receberam com sorriso no rosto, tornando os dias na instituição ainda mais agradáveis.

À Gabrielle Nascimento, amiga que a cidade de Três Corações me deu. Obrigada por me ajudar no processo de escrita da dissertação, pelos conselhos e companheirismo. Agradeço à Jéssica Ferreira e Dr. Ciro Couto, pois ajuda de vocês foi fundamental para o processo de conclusão da escrita e para minha saúde em tempos pandêmicos.

Ao meu tio Roberto Marcondes, por contar as histórias da família, do *Tramway* da Cantareira e suas memórias sobre a Zona Norte. Seus relatos tornaram-se fundamentais para os questionamentos levantados nessa pesquisa.

Por fim, à comunidade acadêmica e a todos que lutam pela valorização da Pesquisa no Brasil. Nossa luta continua.

RESUMO

Apresentamos nesta dissertação aspectos do processo de urbanização da Zona Norte da cidade de São Paulo, com ênfase na formação e ocupação territorial da área servida pelo Tramway da Cantareira. Nosso recorte temporal está compreendido entre 1893 e 1924, quando, respectivamente, teve início a construção da linha férrea e o primeiro ano em que arruamentos da região do além bairro de Santana, compreendidos como parte do perímetro rural, aparecem no mapa da cidade de São Paulo. Por meio da análise das relações e tensões estabelecidas entre poderes públicos, moradores e investidores da região, identificamos que os melhoramentos em infraestruturas, investidos pelo poder público nos primórdios do governo republicano, não eram exclusivos da área consolidada como cidade, mas também reverberavam entre as demandas dos moradores e de investidores privados do perímetro suburbano e rural na região Norte. Tornou-se, então, importante compreendermos quem eram os grupos e indivíduos atuantes nesse processo, quais as principais demandas solicitadas e quais serviços foram ou não atendidos. Por meio da análise da formação desses espaços, apontamos indícios que esclarecem qual era o lugar da Zona Norte dentro dos interesses de expansão da cidade de São Paulo.

Palavras-chave: Zona Norte; Infraestruturas; Tramway da Cantareira; Urbano; Rural.

ABSTRACT

In this master's thesis, we present some aspects of the North Zone urbanization process in São Paulo city, with emphasis on the formation and territorial occupation of the area nearby the Cantareira Tramway, between 1893 and 1924. It was, during this period that, respectively, occurred the construction of the railway line and also the first year in which the streets in the area beyond the Santana area, understood as part of the rural perimeter, appeared on the map of São Paulo. Through the analysis of the relations and tensions established between public authorities, residents, and investors in this region, we identified that the improvements in infrastructures, invested by the public administration in the early days of the Republican Government, were not exclusive to the consolidated area as a city, but also reverberated among the residents' demands and the private investors from the suburban and rural perimeter in the North area of the city. It became, therefore, important to understand who were the active groups and individuals in this process, what were the main demands requested by them, and which services were or were not answered. By analyzing the formation of these spaces in São Paulo, we indicate evidence that clarifies the place of the North Zone within the interests of expansion in the city.

Keywords: São Paulo's North Zone; Infrastructures; Cantareira Tramway; Urban; Rural.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Anúncio da Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo.....	37
Figura 2- Cartão Postal “Um caipira fazendo cestas”.....	41
Figura 3- Cartão Postal Mercado dos Caipiras.....	44
Figura 4- Representação das principais estradas e caminhos entre a Ponte Grande e a Serra da Cantareira.....	47
Figura 5- Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos”, de 1881.....	49
Figura 6- Pormenor da “Planta da Cidade de São Paulo com indicação do eixo dos encanamentos assentados nas ruas e praças para o serviço de iluminação a gás e dos limites da décima urbana”, de 1896.....	50
Figura 7- Lista de trabalhadores no aterrado de Santana, em 1789.....	52
Figura 8- Pormenor do “Mappa da Capitania de S. Paulo e seu sertão”.....	53
Figura 9- Comitiva de Dom Pedro II sobre a Ponte Grande, em 1855.....	58
Figura 10- Cartão Postal do Núcleo Colonial Nova Europa.....	60
Figura 11- Casa provisória em um Núcleo Colonial não identificado.....	60
Figura 12- Sede da antiga Fazenda Santana.....	62
Figura 13- Planta do Núcleo Colonial de Santana.....	63
Figura 14- Lista com a relação de nomes dos colonos de Santana e seus respectivos lotes.....	65
Figura 15- Pedido de terras pelo Major Antonio Luiz Rodrigues em 1887.....	73
Figura 16- “Projeto de uma casa a construir-se na rua Alfredo Pujol nº85, propriedade de Da Angela Turra”.....	76

Figura 17- “Planta da Cidade de São Paulo incluindo a nova zona a conceder-se a Intendência Municipal”.....	79
Figura 18- Pormenor da Planta da “Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, secção do Tietê, Tramway da Cantareira em Construção”.....	81
Figura 19- Anúncio no <i>Correio Paulistano</i>	82
Figura 20- Pedido de aforamento de três terrenos na rua Voluntários da Pátria pela família Sacco.....	83
Figura 21- Planta Geral da Capital de São Paulo, de 1897.....	86
Figura 22- Pormenor da Planta da Capital de São Paulo, de 1897.....	87
Figura 23- Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo e dos terrenos desapropriados para o seu abastecimento d’água em 1900.....	94
Figura 24- Sifão do Cassununga.....	95
Figura 25- “Pessoal da Repartição de Águas e Esgotos”.....	96
Figura 26- “Pessoal auxiliar técnico da canalização da cidade”.....	97
Figura 27- “Quebramento de pedra para o concreto”.....	98
Figura 28- “Interior do rancho do pessoal operário do Guarahú”.....	99
Figura 29- Carro de bonde na estação Mandaqui.....	101
Figura 30- Planta da Comissão de Saneamento do Estado de S. Paulo, seção Tietê, Tramway da Cantareira em Construção.....	102
Figura 31- “Chantier da passagem do cano de 0,60 sobre o Tietê”.....	104
Figura 32- <i>Correio Paulistano</i> , “Comissão de Saneamento do Estado de S. Paulo, Tramway da Cantareira”.....	107
Figura 33- “Serra Cantareira, 14 de novembro de 1894”.....	111
Figura 34- Estação Cantareira, início do século XX.....	112
Figura 35- Parque da Cantareira, 1896.....	113

Figura 36- Cartão Postal da Cantareira, 1904.....	114
Figura 37- Cartão Postal da Serra da Cantareira.....	114
Figura 38- Cartão Postal da Cantareira.....	115
Figura 39- Cartão Postal da estação do <i>Tramway</i> da Cantareira.....	115
Figura 40- Estação inicial do <i>Tramway</i> da Cantareira, 1912.....	117
Figura 41- Edifício da estação inicial do <i>Tramway</i> da Cantareira.....	118
Figura 42- Cartão Postal da Estação do <i>Tramway</i> da Cantareira, 1910.....	118
Figura 43- Planta da Estação Santana, 1922.....	119
Figura 44- Estação Santana, na década de 1940.....	119
Figura 45- Estação Nova Parada Sete.....	120
Figura 46- Pormenor da Planta da Repartição de Águas e Esgotos, 1902.....	126
Figura 47 - Anúncio de venda de terrenos em Santana, 1898.....	130
Figura 48- Anúncio de venda de uma chácara em Santana, 1898.....	130
Figura 49- Planta de uma casa para operário, propriedade de Marco Carlotte, 1886.....	132
Figura 50- Planta de casa geminada, de Silvestro Berchelli, 1896.....	132
Figura 51- Planta de construção de dois imóveis, de propriedade de Silvestro Berchielli, 1896.....	133
Figura 52- Planta da propriedade de João Mathias Coelho, 1896.....	133
Figura 53- Pedido de construção de cocheira para um cavalo, na rua Voluntários da Pátria.....	134
Figura 54- Pormenor da Planta da Repartição de Águas e Esgotos da Capital, com indicação do Distrito de Paz de Santana, 1902.....	137
Figura 55- Lista com assinatura de moradores de Santana, 1908.....	140
Figura 56- Croqui da linha telefônica da Companhia Rede Telefônica Bragantina, 1910.....	142
Figura 57- Pormenor da Planta de Redes e Esgotos de São Paulo, 1901.....	143

Figura 58- Construção de uma casa na rua Duarte de Azevedo, nº 77, 1914.....	144
Figura 59- Planta de uma chácara na rua Voluntários da Pátria, 1914.....	144
Figura 60- Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo, 1914.....	146
Figura 61- Ponte Grande, 1908.....	147
Figura 62- Abaixo-assinado, 1921.....	150
Figura 63- Anúncios de vendas de terrenos por Emílio Rangel Pestana, 1894.....	153
Figura 64- “Planta de medição e divisão da Fazenda Cachoeira”.....	154
Figura 65- Projeto de melhoramentos na Estrada do “Bairro” Branco – Tremembé, 1905.....	155
Figura 66- Pormenor da Planta da estrada do Mandaqui, 1914.....	156
Figura 67- Pedido de pagamento da estrada do Barro Branco que liga à Guapira, 1915.....	159
Figura 68 – Planta do projeto de abertura de estrada que liga a Avenida Pedro Vicente até a Estrada do Guapira.....	160
Figura 69- Modelos de carros e tratores importados, 1914.....	162
Figura 70- Croqui de trecho do percurso da estrada da Cantareira, 1915.....	163
Figura 71- Placas de sinalização, 1915.....	164
Figura 72- Comitiva do I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem na região da Cantareira, 1917.....	165
Figura 73- Planta das estradas de rodagem do município de São Paulo, 1918.....	166
Figura 74- Pormenor do mapa das estradas de rodagem do município de São Paulo, 1918.....	167
Figura 75- Processo de macadamização da Estrada da Cantareira, em 1928.....	168
Figura 76- Processo de macadamização da Estrada da Cantareira, 1928.....	168
Figura 77- Planta de Alinhamento da rua Moreira de Barros, no Alto de Santana, 1921.....	169
Figura 78- Pormenor da Planta da Rua Dr. César, 1921.....	169

Figura 79- Estrada da Cantareira, 1920.....	170
Figura 80- Imediações do Tremembé, por volta de 1920.....	173
Figura 81- Cantareira, com o trem chegando na estação.....	174
Figura 82- Pessoas na estação Cantareira.....	175
Figura 83- Crianças e homens ao lado do trem, na estação da Cantareira.....	176
Figura 84- Estrada da Cantareira com estrada para Guapira, 1920.....	178
Figura 85- Assinatura dos requerentes do Guapira, 1919.....	183
Figura 86- Albertina de Azevedo Guedes e criança, 1918.....	189
Figura 87- Panfleto de anúncio dos terrenos de Vila Mazzei, 1916.....	190
Figura 88- Anúncio de venda de casas na Vila Mazzei, 1922.....	191
Figura 89- Anúncio da inauguração da Estação Vila Mazzei, 1925.....	192
Figura 90- Inauguração da estação Vila Mazzei, 1925.....	193
Figura 91- Planta do loteamento de Vila Pauliceia, 1922.....	194
Figura 92- Relação de distritos e número de prédios construídos entre 1913 e 1919.....	195
Figura 93- Terreno pertencente ao espólio do Conde Siciliano, 1924.....	196
Figura 94- Loteamento de Guilherme Christoffel, 1925.....	197
Figura 95- Planta da Vila Aurora, 1924.....	198
Figura 96- Croqui para construção de casa operária, 1942.....	199
Figura 97- Clementina Adelaide Marcondes e Francisco Ribeiro Marcondes.....	200
Figura 98- Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo, indicando comércios e indústrias, 1924.....	211

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Mapa georreferenciado apresentando o percurso do <i>Tramway</i> da Cantareira.....	39
Mapa 2- Mapa da localização onde outrora compreendia o Núcleo Colonial de Santana.....	64
Mapa 3- Percurso do Tramway da Cantareira.....	109
Mapa 4- Recorte do mapa Político Administrativo da cidade de São Paulo.....	160
Mapa 5 – Mapa georreferenciado, mostrando a disposição dos loteamentos Jardim Santana, família Conde Siciliano, Vila Pauliceia, Vila Mazzei, Vila Aurora e Vila Albertina em relação ao traçado do <i>Tramway</i> da Cantareira.....	201

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.....	135
-----------------------	------------

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	57
Tabela 2	67
Tabela 3	77
Tabela 4	131
Tabela 5	203
Tabela 6	205

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHM – Arquivo Histórico Municipal (São Paulo)

APESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

CPOR – Centro de Preparação de Oficiais da Reserva de São Paulo

DPH - Departamento do Patrimônio Histórico do Município de São Paulo

EFLCH-UNIFESP – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo

FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

FAU – USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

FFLCH-USP – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo

IHGB - Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

RAE – Repartição de Águas e Esgotos

SABESP – Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo

T.C – *Tramway* da Cantareira

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo

USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	22
CAPÍTULO 1: ENTRE ESTRADAS E CAMINHOS: ASPECTOS DA CONFORMAÇÃO ESPACIAL DA REGIÃO NORTE DA CAPITAL	36
1.1 Santana, arrabalde em formação: processo de abertura de estradas e ocupação entre os séculos XVIII e XIX.....	48
1.2 As ocupações ao redor das estradas.....	56
1.3 Primeiros loteamentos: os casos do Núcleo Colonial de Santana e da Cia. Predial.....	58
CAPÍTULO 2: NOS TRILHOS DO TRAMWAY DA CANTAREIRA: DA CONSTRUÇÃO AOS CARTÕES-POSTAIS	90
2.1 Águas da Cantareira para a cidade paulistana.....	90
2.2 Um trem para Cantareira: engenheiros, construção e desapropriações.....	99
2.3 O percurso da linha e estações (1893-1924).....	106
2.4 Estações Tamanduateí e Cantareira nos cartões-postais e fotografias: aprazíveis locais, interesses governamentais.....	110
CAPÍTULO 3 - NOS CAMINHOS DO TRAMWAY DA CANTAREIRA: DEMANDAS SOCIAIS E PODERES PÚBLICOS NO PROCESSO DE INFRAESTRUTURAÇÃO DA REGIÃO NORTE PAULISTANA	121
3.1 Atuações sociais e poderes públicos na infraestruturação do espaço.....	123
3.2 Santana em análise: melhoramentos em um arrabalde paulistano	125
3.3 Solicitações suburbanas, incipientes melhoramentos.....	136
3.4 O rural em evidência: intervenções públicas nos caminhos rumo à Serra da Cantareira.....	152
CAPÍTULO 4 - AS DIVERSAS FACES DAS COLINAS DA REGIÃO NORTE	172
4.1 Dos habitantes ao poder público: demandas rurais nos requerimentos e ofícios.....	172
4.2 Lágrimas Vertidas.....	180
4.3 O rural <i>versus</i> o suburbano: disparidades de investimentos públicos ao redor do <i>Tramway</i> da Cantareira.....	184
4.4 A Década de 1920 e a formação de novos bairros.....	187
4.4.1 Vila Albertina.....	187
4.4.2 Vila Mazzei.....	189

4.4.3 Vila Pauliceia.....	194
4.4.4 Loteamento da família Siciliano no Alto de Santana.....	196
4.4.5 Jardim Sant' Anna.....	197
4.4.6 Vila Aurora.....	198
4.5 Comércios e Indústrias.....	201
4.6 Entre estações e melhoramentos: nasce uma nova configuração ao Norte.....	212
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	214
REFERÊNCIAS.....	221
APÊNDICES.....	233

INTRODUÇÃO

Zona Norte de São Paulo, 2012. Na fazenda Santa Maria, nas imediações do bairro Tremembé, um grupo de moradores demonstrou preocupação com as obras do trecho norte do Rodoanel, realizadas pelo Governo do Estado de São Paulo.¹ Tratava-se de moradores que trabalhavam como agricultores na fazenda da família Alcântara Machado e que estavam estabelecidos no local há gerações, desde as primeiras décadas do século XX.

As famílias da chamada colônia de Santa Maria, formadas por mais de 200 pessoas entre portugueses e descendentes, demonstraram descontentamento ao saberem que, para as obras do Rodoanel progredirem, teriam de sair de suas casas. Pelos planos, a fazenda seria cortada por um elevado e os agricultores impedidos de prosseguirem no local com suas lavouras de coentro, gengibre, chuchu, dentre outras leguminosas, sustento das famílias. Mas essa é apenas uma parcela dos moradores que têm na agricultura seu modo de vida e ganho de renda e que estão sendo afetados pela chegada do Rodoanel. Além disso, o local é formado por percursos d'água preservados devido à proximidade com o Parque Estadual da Cantareira.

Atualmente, em 2021, ao observarmos a Serra da Cantareira, vemos que, de fato, o Rodoanel cortou a fazenda e outras propriedades, mas não sabemos se as famílias foram realocadas dentro da propriedade ou se tiveram que sair da vida roceira, se foram indenizados ou esquecidos pelo governo frente aos constantes impasses e problemas para continuação das obras, ainda sem previsão de conclusão. O fato é que esse espaço, aos pés da Serra da Cantareira, é um exemplo de cultura secular que a Zona Norte pode preservar e que atravessou o século XXI: o cultivo da terra.

Em outro ponto da Cantareira vemos um trecho do elevado passando rente ao que hoje é denominado Clube de Campo da Cantareira, pertencente à Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo, a SABESP. Talvez, muitos dos que frequentam a área para lazer não tenham ideia de que aquele espaço foi, em fins do século

¹ CORREA, Vanessa. “Rodoanel cortará fazenda de agricultores portugueses na zona norte”. 05 de agosto de 2012. Folha de São Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/1131694-rodoanel-cortara-fazenda-de-agricultores-portugueses-na-zona-norte.shtml>. Acesso em: 15 jun. 2021.

XIX, sinônimo de *progresso*. Os atuais pescueiros nada mais eram do que os primeiros reservatórios construídos para o abastecimento de água da cidade de São Paulo. Por causa da necessidade deles, dentro do sistema de provisão de água para a capital de São Paulo, uma pequena linha férrea foi implantada para auxiliar as obras em 1893, e posteriormente usada por diversos indivíduos, dentre eles agricultores locais que se dirigiam à cidade com seus produtos.

Naquele momento, preservar a Cantareira era fundamental para suprir a necessidade de água potável para a população e garantir a produção hortifrutigranjeira. Nos dias atuais, o “progresso” veio em forma de concreto para atender a necessidade de desafogar o trânsito de veículos de São Paulo. Na Cantareira, o “progresso” do século XXI se sobrepôs, literalmente, ao progresso do XIX, fazendo com que os moradores locais passassem por problemas que não imaginavam chegar com avisos de desapropriações. Afinal, na implantação de melhorias estão imbricadas tensões e conflitos.

Além disso, a região da Cantareira vem ao longo dos anos sendo alvo de especulação imobiliária, com a construção de habitações que chegam a custar milhões de reais. Por outro lado, também é uma área que concentra ocupações e invasões, constituindo comunidades pobres que sofrem com falta de infraestruturas e negligência governamental por se tratar de áreas irregulares à luz da titularidade da terra.

Mas não somente a Cantareira foi alvo de especulações e tensões. Se imaginarmos a descida da serra, acompanhando o percurso da ferrovia que foi instalada em fins do século XIX, passando por Tremembé e Jaçanã, pelo vale do Mandaqui, outeiros e colinas do Tucuruvi que se estendem até o Alto de Santana e percorrendo as ruas e avenidas do bairro, chegando às margens do rio Tietê (ver Apêndice 1), podemos nos questionar sobre o processo histórico de formação urbana de todo esse espaço, mas que preservou, mais ao Norte, aspectos rurais.

Com isso, podemos demonstrar as tensões sociais e as disputas por espaços que estiveram presentes em diversos momentos da história da Zona Norte de São Paulo, ocorrendo de forma mais expressiva desde o século XIX, quando as mudanças sociais, políticas e econômicas foram fundamentais para o processo de melhorias em infraestruturas no Brasil.

A implementação desses melhoramentos foi essencial durante os anos em que a população das cidades aumentava em decorrência da produção e comercialização do café. A construção de estradas de ferro, tanto por empresas nacionais quanto internacionais, possibilitou a otimização do transporte desse e de outros produtos, gerando crescimento da economia, ligação entre cidades e consequente expansão da malha urbana e formação de novos povoamentos. A então Província de São Paulo foi favorecida principalmente pela estrada de ferro que ligava Jundiaí ao porto de Santos, construída entre 1856 e 1867, que posteriormente seria expandida para diversas regiões (SAES, 1981).

Os lucros oriundos da comercialização do café favoreceram seus produtores, que fixavam residência e aplicavam seus capitais na cidade, principalmente em comércio e serviços, uma vez que os negócios estabelecidos entre vendedores e compradores de café tinham a capital como palco das transações comerciais, principalmente com o mercado estrangeiro (CAMPOS, 2005, p. 190), mas que também estimulou o crescimento de indústrias nos centros urbanos.

Tais melhoramentos na cidade de São Paulo tiveram início por volta de 1860, com pavimentação de ruas, construção de penitenciária e matadouros, iluminação pública, serviço telefônico e obras de saneamento. Nessa última categoria concentraram-se grande parte dos projetos do poder público, destacando, entre eles, o que era voltado ao abastecimento de água na cidade. Em 1877, com a fundação da empresa privada Companhia Cantareira e Esgotos, deu-se início às obras de captação de águas de mananciais da Serra da Cantareira para atender às demandas da cidade (CAMPOS, 2005, p. 195).

Entre 1880 e 1892, as obras ocorreram com morosidade, não acompanhando o crescimento acelerado da cidade, continuando escasso o abastecimento de água. O descompasso com o aumento populacional e urbano e consequentes déficits causados à empresa, por investir mais do que arrecadava, levaram a Companhia a ser encampada pelo Estado, passando a ser denominada Repartição de Água e Esgotos da Capital, sob comando da Superintendência de Obras Públicas da Secretaria de Agricultura do governo estadual. Esta secretaria teve papel fundamental nas políticas de infraestruturação do território paulista, onde investiram principalmente em “indústria agrícola, viação pública, [na] organização das terras públicas e colonização, imigração e trabalho, obras públicas em geral e de saneamento” (BERNARDINI, 2008, não paginado).

Como forma de agilizar as obras de construção dos reservatórios na Serra da Cantareira, a repartição estudou um meio de transporte que pudesse vencer as escarpas da região Norte, investindo, em 1893, na construção da estrada de ferro que levaria os materiais de construção de forma rápida e eficiente aos canteiros nas cotas mais altas da capital. No relatório da Secretaria de Agricultura, sob a qual a repartição estava subordinada, justificou-se também que o *Tramway*,

além de servir para a construção e conservação dos serviços de água, viria prestar serviço aos agricultores da zona percorrida e contribuir para o maior povoamento desta, em benefício do abastecimento da cidade de gêneros alimentícios, lenha e pedra de construção (BRITTO, 1993).

A região Norte da cidade, em meio a esse contexto, preservava aspectos rurais, devidos, em parte, pelas dificuldades de ocupação, pelos acidentes geográficos que compunham a região e consequentes problemas de acesso (AZEVEDO, 1958). Somava-se também a esses fatores o interesse do governo em manter esta área como produtora agrícola, correspondente a terras que atualmente estão divididas entre os distritos de Santana, Tremembé, Jaçanã, Mandaqui, Tucuruvi e a região da Casa Verde (TORRES, 1970). Esse interesse tinha o objetivo de aumentar a produção de hortaliças e de carvão para abastecimento da cidade, devido ao aumento populacional e à necessidade das indústrias em crescente instalação na cidade (LANGENBUCH, 1968).

A partir de 1894, o *Tramway* passou a ser utilizado como transporte de passageiros; inicialmente, como trem de recreio que, aos finais de semana, levava pessoas interessadas em observar as represas. Tal conduta era uma forma de promover a ação do governo no que diz respeito ao abastecimento de água na cidade, mostrando as obras à população como marco de progresso, importante para a consolidação do governo republicano.

Posteriormente, a linha passou a atender diariamente os residentes da região da linha férrea que se dirigiam para a cidade. Até 1908, a linha contou com o ramal de 12 quilômetros de extensão, que, saindo da estação Tamanduateí seguia em direção à serra, cuja estação final era na área dos reservatórios da Cantareira. Nesse mesmo ano, o governo autorizou que um novo ramal fosse construído para atender ao Hospital dos Lázaros, localizado no Guapira, inaugurado em 1910. Em 1915, o *Tramway* chegou à Conceição de Guarulhos, atendendo também à população da região, contando com 24 quilômetros de extensão em 1947, quando foi estendida até Cumbica (SEVÁ, 1979).

A chegada do *Tramway* na região Norte foi fundamental para o processo de desenvolvimento local, somado aos interesses de empresas privadas e do próprio governo. A abertura de estações ao longo da linha férrea durante o processo de construção dos dois ramais evidencia esses interesses e a vocação que a região foi estabelecendo. Como exemplo, a abertura da estação Invernada, em 1908, serviria para atender à Invernada² da Força Pública, no Barro Branco, e a do Horto, ao Horto Botânico, ambos sob tutela do governo do Estado, que tinham como principais funções preservar as matas da Serra da Cantareira e, no caso do Horto, “explorar novas espécies de aplicação medicinal, têxtil, industrial ou forrageira” (BERNARDINI, 2008, p. 125).

Essa colocação nos leva para outro ponto, o de que o *Tramway* não foi construído, em primeiro lugar, para atender aos moradores da região, mas sim, às políticas de saneamento, inicialmente com as obras dos reservatórios e todo o complexo que se estruturava ao seu redor para preservação, e posteriormente com o hospital dos Lázarus, no Guapira, região distante da cidade, cujo clima saudável era importante para o tratamento dos pacientes.

Como mostrou Sidney Bernardini (2008), o investimento em saneamento na cidade estava atrelado à proteção dos mananciais de águas para abastecimento. Neste caso, a preservação de áreas de floresta envoltória precisaria ser mantida até certo limite, o que poderia ocasionar tensões entre poder público e habitantes.

Apesar dos diversos problemas que o transporte apresentou durante seu período operacional (1893-1965), que iam desde déficits aos cofres públicos por seu custo de manutenção e baixo lucro, até problemas com acidentes constantes na linha, o trem permanece até os dias atuais na memória social como elemento representativo do cotidiano dos grupos que dele usufruíam, sendo, talvez, a música *Trem das Onze*, o ícone nacional desta ferrovia, uma composição de Adoniram Barbosa, datada de 1964.

Para compreender mais sobre as relações estabelecidas entre poder público, moradores, investidores e o processo de consolidação da ferrovia, buscamos identificar as pesquisas realizadas sobre a área. Entre os primeiros pesquisadores que se debruçaram sobre os estudos da Zona Norte, embora não de maneira exclusiva, destacamos os

² *Invernada* é um lugar destinado ao descanso de muare, como também de recomposição de energias de soldados envolvidos com atividades militares. Em São Paulo, a invernada da Força Pública servia de lugar de descanso aos soldados e demais patentes, e de espaço de criação de cavalos utilizados pela corporação.

geógrafos Jürgen Richard Langenbuch (1968), Aroldo de Azevedo (1958) e Aziz Ab'Saber (1957), importantes quanto às análises referentes ao uso do solo, ocupação e processos de urbanização, abordando aspectos abrangentes sobre esses temas, mas que nos possibilitam compreender aspectos da formação local.

Em relação ao *Tramway* da Cantareira, podemos destacar trabalhos como a monografia de Andrea Sevá, intitulada *Estudo da área de influência do Tramway da Cantareira*, apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em 1976. Trata-se de um dos primeiros trabalhos a abordar o assunto de forma específica, considerando o *Tramway* como um dos principais responsáveis por impulsionar a ocupação da Zona Norte da cidade, enfatizando aspectos históricos. No entanto, a abordagem foi feita especialmente em relação às etapas de construção, cuja análise tem foco principal no processo de mudança do trem para o metrô como meio de transporte.

Posteriormente, em 2001, outro trabalho que aborda esse assunto foi apresentado à mesma faculdade, intitulado *Transporte e uso do solo: um estudo sobre a expansão urbana do distrito de Santana, Zona Norte de São Paulo*, considerando a implantação do *Tramway* da Cantareira e do *Metrô*, uma dissertação de mestrado de Orlirio de Souza T. Neto. A dissertação aborda a relação entre transporte e uso do solo com a implantação do *Tramway* da Cantareira e, posteriormente, da linha Norte-Sul do metrô e os consequentes impactos nesse local da cidade.

Recentemente, em 2018, a Tese de doutoramento de Stanley Plácido da Rosa Silva, intitulada *O Tranway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965)*, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH-USP, veio a somar os estudos sobre a ferrovia e sua importância para a área que estava implantada, enfatizando aspectos econômicos fomentados pela linha.

De maneira geral, dentro do recorte cronológico estipulado por esse projeto, esses trabalhos contemplam a análise histórica com base nos trabalhos dos geógrafos supracitados, principalmente de Langenbuch, e da historiadora Maria Celestina T. M. Torres, autora do livro *O bairro de Santana*, publicado em 1970 dentro da Coleção História dos bairros de São Paulo, promovida pelo Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, que apresentou aspectos gerais de formação do bairro entre os séculos XVII e XX.

Dentro desses trabalhos, no entanto, foram pouco contemplados os aspectos sociais dentro desse processo de ocupação e desenvolvimento.

A historiadora Josianne Francia Cerasoli, na tese *Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX*, defendida em 2004 na Universidade Estadual de Campinas, buscou compreender a atuação política de habitantes da cidade de São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX, principalmente durante o processo de infraestruturação de obras públicas. O trabalho mostra que nas “relações políticas e sociais emerge um cenário de modernização, plural, tensa e negociada, envolvendo diferentes interesses e projetos” (CERASOLI, 2004, p. 3).

Buscamos, então, compreender esses aspectos em relação aos diferentes interesses dos grupos citados para a região Norte, estabelecidos não no espaço citadino, mas no rural e suburbano e que, embora não tão distante da área urbana, e talvez por esse motivo, requeria os melhoramentos que ocorriam na cidade.

APORTE TEÓRICO E METODOLÓGICO

As infraestruturas que na cidade de São Paulo se consolidavam durante as últimas décadas do século XIX e início do século XX atingiram a área além-Tietê de forma mais expressiva entre as décadas de 1930 e 1950 (TORRES, 1970). No entanto, isso não quer dizer que esse espaço esteve fora de debates e de interesses sociais e governamentais antes desse período. Pelo contrário, as tensões existiam, e os grupos se manifestavam de diferentes formas.

As demandas partiram de diferentes grupos, com interesses diversos, estando entre eles moradores, autoridades públicas e investidores privados. Dessa forma, compreendemos para esse trabalho a necessidade de esclarecer a atuação desses grupos, não como observadores passivos, mas como partícipes do processo de formação desse espaço.

Despontam, então, as seguintes questões: “Quem eram os moradores e investidores da região servida pelo *Tramway* da Cantareira e de que forma participavam das questões referentes aos processos de infraestruturação que ocorriam em São Paulo,

demandando melhoramentos para suprirem suas necessidades e expandirem seus negócios nas áreas delimitadas como suburbana e rural?"; "Qual foi o posicionamento do poder público em relação a essas demandas?"; "Como essas relações se refletiram na formação desse espaço e qual o lugar da região Norte dentro dos interesses de expansão da cidade?"

Como estratégia para a construção dessas respostas, recorreremos à História. O número de historiadores que se dedicam aos estudos sobre história urbana tem aumentado ao longo dos anos. A Escola dos Annales e a emergência da chamada Nova História, possibilitou a atuação do campo historiográfico em diálogo com outras áreas do conhecimento, ampliando os tipos documentais para uso dos historiadores. Os debates tangenciam não apenas as questões sobre Arquitetura, de projetistas ou de mudanças urbanas, mas insere-as em análises que as historicizam, utilizando-se dessas diferentes fontes documentais para aprofundar os debates e ampliar as possibilidades de estudos sobre as questões urbanas.

Devemos considerar que a história urbana e das cidades foram estudadas principalmente por sociólogos, geógrafos, arquitetos e urbanistas, além de memorialistas, nem sempre com formação em História. No entanto, as novas perspectivas de abordagens para os estudos históricos trazidas pelos *Annales* contribuíram para o interesse pelo urbano, pela cidade e pelos processos de urbanização entre diversos historiadores que passaram a considerá-los importantes para suas análises. Entre esses historiadores estão Marc Bloch, Lucien Febvre e, posteriormente, na década de 1970, Fernand Braudel, que compreendia a cidade como espaço de formação de estruturas do cotidiano e o urbano como influenciador do desenvolvimento da vida material, ou seja, considerando-os como espaços e processos de construção social e econômica (DEAECTO, 2009, p. 1).

É dentro dessa perspectiva que inserimos as principais discussões desta dissertação. As questões sociais que permearam nossa pesquisa referem-se principalmente às relações entre diferentes grupos, de políticos influentes a pessoas ditas comuns e que possuíam pouco espaço dentro de abordagens sobre a história da cidade de São Paulo.

Para isso, foi importante a aproximação da História a outras disciplinas das Ciências Sociais. Propondo uma "história-problema", em conjunto às demais temáticas das Ciências Humanas, os historiadores da História Social buscavam novos métodos e

abordagens em suas pesquisas. Um dos primeiros historiadores a evidenciar essa aproximação foi Marc Bloch, utilizando-se de diversas fontes e recorrendo à Linguística, à Arqueologia e à Geografia Social (BLOCH, 1939).

A atuação de Lucien Febvre frente aos incentivos à cooperação entre as Ciências Sociais colocou a História numa posição de destaque entre elas, sendo a defesa da aproximação entre História e Sociologia continuada por seu sucessor Fernand Braudel. No entanto, a subdisciplina História Social se fragmentou entre os historiadores sociais, abrindo espaço para a micro-história, que demonstrou a possibilidade de se fazer história a partir de um ponto de vista particular e reduzido, a fim de que tenhamos novas perspectivas sobre o tema de estudo, em contraponto à história da longa duração.

Nesse sentido, para nossa pesquisa e metodologia de análise, nos pautamos na perspectiva da micro-história, especialmente no estudo dos indícios, modelo epistemológico apresentado por Carlo Ginzburg, analisando os vestígios e encadeando seus significados, capazes de nos responder às questões e objetivos propostos.

Em uma de suas principais obras, *O Queijo e os Vermes*, o historiador nos apresentou como metodologia para contar a história de Domenico Scandella, o moleiro Menocchio, a utilização de diversas fontes “fragmentadas” e provenientes de diversos arquivos. Por meio desse método, buscaremos as vozes silenciadas desses indivíduos, evidenciando na história dessas pessoas a relação com o contexto de urbanização da cidade de São Paulo, mostrando que esses, localizados em uma área afastada da cidade, não estavam inertes às suas mudanças e agiam se posicionando sobre elas.

O que Ginzburg nos coloca é que para compreender as pessoas “comuns”, muitas vezes a busca por vestígios é necessária, visto que a própria documentação pode se encontrar esparsa. Para ele, “mesmo uma documentação exígua, dispersa e renitente pode, portanto, ser aproveitada” (GINZBURG, 2006, p.16).

Retomando importantes formulações teóricas para os estudos sobre a História Social, utilizamos pesquisadores que entendem a urbanização como elemento fundamental das relações entre grupos, estando entre eles o geógrafo Henri Lefebvre e o arquiteto, urbanista e sociólogo Nestor Goulart Reis Filho. Um aspecto importante realizado por Lefebvre é o de delimitar que o espaço urbano pós-industrialização se refere não apenas à formação de edificações e cidades, mas ao “conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo”, entendendo a urbanização como um processo que

vai da “pura natureza”, ou ausência de intervenções humanas, “à culminação do processo” (LEFEBVRE, 2008, p.18), ou seja, à presença de elementos urbanos, tanto material quanto imaterial. Para ele,

este eixo é ao mesmo tempo espacial e temporal: espacial, porque o processo se estende no espaço que ele modifica; temporal, uma vez que se desenvolve no tempo, aspecto de início menor, depois predominante, da prática e da história (LEFEBVRE, 2008, p.18).

No Brasil, os estudos sobre a urbanização ganharam força a partir dos anos 1950, destacando os trabalhos de Aroldo de Azevedo, Milton Santos e de Nestor Goulart Reis Filho. Reis Filho compreende que a urbanização está atrelada à ideia de cidade e configura-se como um “processo social”, cujo desenvolvimento

provoca o aparecimento e transformação de núcleos, como consequência das interações humanas em que implica. Ocorre o processo de urbanização quando em uma sociedade existe uma divisão social do trabalho (...) e o aparecimento de uma economia urbana (REIS FILHO, 2000, p. 200).

Utilizamos para a pesquisa as compreensões sobre urbanização formuladas por Henri Lefebvre e Nestor Goulart Reis Filho para entendermos a participação de diferentes grupos sociais no processo de infraestruturação da Zona Norte. Como apresentou Reis Filho, o que se configura materialmente no espaço só poderia ser entendido a partir das relações entre agentes sociais, responsáveis pela sua produção e transformação do território.

O processo de urbanização na virada do século XIX para o XX era compreendido pela expansão territorial e adensamento, tanto de edificações quanto de pessoas, construções de equipamentos urbanos e vias públicas, regrados por diversos interesses sociais e políticos.

Para compreender como se constituía socialmente a região Norte da cidade de São Paulo buscamos por esses indícios, principalmente em arquivos públicos e em fontes que, embora produzidas e armazenadas por órgãos oficiais, demonstram as formas de posicionamento desses indivíduos em busca de melhorias em seu cotidiano. Analisamos principalmente fontes das seguintes instituições:

- **Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo**, onde localizamos diversos documentos dirigidos à Câmara Municipal de São Paulo, dentre eles ofícios, projetos de lei e requerimentos;³

- **Arquivo Histórico Municipal de São Paulo**, que guarda processos que demonstram as obras públicas e particulares realizadas na região, possibilitando compreender as demandas de grupos e as ações dos órgãos públicos; *a priori*, durante a produção do projeto de pesquisa, buscamos nessa instituição identificar por quais meios encontraríamos conteúdo documental sobre a área suburbana de Santana e principalmente rural. Deste modo, identificamos nos documentos que as estradas e caminhos eram utilizados como principais referências para pedidos de construções por meio de requerimentos e ofícios, produzidos pelos munícipes na área rural, salvo o bairro de Santana que possuía loteamentos com logradouros cujas nomenclaturas eram reconhecidas pelo poder municipal desde o final do século XIX. Por este motivo e de modo que pudéssemos nos aproximar de áreas rurais ao Norte, selecionamos as seguintes estradas próximas à linha férrea do *Tramway* da Cantareira para serem analisadas: Estrada de Água Fria; Estrada da Cachoeira, Estrada da Cantareira, Estrada do Guapira, Estrada do Mandaqui e Estrada do Tremembé.

Diante desse quadro, optamos por trabalhar especificamente com a série Obras Públicas do fundo documental Prefeitura Municipal de São Paulo, utilizando-as como principais fontes para análise, uma vez que, sendo necessário o estabelecimento de um recorte documental, estas nos mostraram grande relevância de pedidos de diversos interessados na região de estudo, bem como da própria edilidade no que diz respeito aos investimentos públicos por ela implementada.

- **Arquivo Público do Estado de São Paulo**, onde localizamos fontes textuais e iconográficas referentes ao processo de construção das represas na Serra da Cantareira e do *Tramway* homônimo, de documentos referentes ao Núcleo Colonial de Santana, além de ampla cartografia, fundamentais para apreensão do espaço estudado.

³ De acordo com o Dicionário da Língua Portuguesa *Michaelis*, Ofício significa “Comunicação em forma de carta, expedida por autoridades, associações e secretarias sobre assunto de caráter institucional, que obedece a certas exigências formais e que é escrita em papel de formato próprio (formato ofício)”; Requerimento: “Ação ou efeito de requerer mediante petição por escrito, segundo certas formas legais, endereçada à autoridade pública competente.”. Um Projeto de Lei configura-se em uma proposta que pode se tornar Lei.

- **Museu Paulista da Universidade de São Paulo**, localizamos fotografias, mapas e plantas da Coleção Aguirra⁴, fundamentais para as análises que serão apresentadas.

- **Jornais e periódicos**, que nos auxiliaram na compreensão de pontuais dinâmicas sociais que se estabeleciam na região, assim como as informações administrativas, como as publicadas no *Diário Oficial do Estado de São Paulo* e nos jornais *Correio Paulistano*, *O Comércio* (SP e RJ) e *O Estado de S. Paulo*.

Por meio da análise desses documentos, analisamos aspectos do espaço que se formava por meio da ação dos grupos interessados, averiguando, nesse ponto, o poder político representado nessas fontes. A partir desses estudos, compreenderemos processos de formação territorial do espaço, produzido pelas relações sociais.

Desse modo, por meio da análise dos indícios, buscamos compreender a atuação dos setores sociais elencados – moradores, proprietários e poderes públicos, que nos mostraram novas faces pertencentes à região de estudo, entendendo a atuação desses indivíduos no processo de formação do território estudado, salientando que essas particularidades se relacionam com o contexto total em que elas se inserem. A esta busca, Fernando Atique e os pesquisadores do grupo de pesquisa CAPPH – Cidade, Arquitetura e Preservação em Perspectiva Histórica têm se referido como a pesquisa pela “face social da urbanização”.

Devemos considerar, no entanto, o impacto que a pandemia teve no processo de escrita da dissertação. Embora tenhamos conseguido diversas fontes, enquanto buscávamos na documentação do APESP novas informações sobre a construção do *Tramway* da Cantareira, a pandemia de Covid-19 foi decretada e o trabalho de pesquisa foi interrompido. Por esse motivo, lacunas ficaram abertas, embora estejam apontadas de modo que possibilidades de pesquisas futuras possam ocorrer.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

⁴ João Batista de Campos Aguirra (1871- 1962) foi arquivista, pesquisador e sócio do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGB), responsável por compilar diversos documentos, entre textuais, iconográficos e cartográficos, relacionados ao processo de formação urbana de São Paulo e de outros Estados brasileiros. O acervo foi comprado pelo Museu Paulista da USP na década de 1960, compondo atualmente a Coleção João Batista Aguirra (PIRES, 2003).

No capítulo 1, *Entre estradas e caminhos: aspectos da conformação espacial da Região Norte da capital*, apresentamos questões referentes à área rural da região Norte da cidade de São Paulo, com ênfase nos aspectos físicos, indicando as principais estradas e caminhos que perpassavam o território de estudo no final do século XIX e início do XX. Desse modo, identificamos alguns núcleos populacionais anteriores à construção do *Tramway* da Cantareira, em especial o Núcleo Colonial de Santana e loteamentos realizados na área, como o da Cia Predial. Do mesmo modo, trouxemos à luz alguns pequenos investidores locais para que pudéssemos compreender quem eram esses habitantes que ocupavam a região e vivenciaram as modificações no cotidiano causadas pela implantação da linha férrea.

O segundo capítulo, *Nos trilhos do Tramway da Cantareira: da construção aos cartões-postais*, procuramos abordar alguns aspectos referentes à construção da linha férrea, que estava diretamente ligada às obras das represas na Serra da Cantareira. Conseguimos identificar alguns engenheiros participantes das duas obras, *pari passu* à apresentação dos processos de construção tanto da linha tronco principal quanto de seu ramal para Guapira e Guarulhos. Por fim, nos debruçamos na iconografia amealhada para analisarmos os sujeitos que participaram das obras dos reservatórios, dos frequentadores do Parque da Cantareira e do edifício da estação do Tamanduateí, na Várzea do Carmo, de modo que pudemos construir uma narrativa pautada nos primórdios do governo republicano, cujos investimentos públicos eram constantemente registrados e divulgados como modo de promover e auxiliar o processo de consolidação do novo regime. Devemos considerar, contudo, que esse capítulo precisou ser adaptado frente aos escassos materiais que conseguimos coletar devido à pandemia.

No capítulo três, *Nos Caminhos do Tramway da Cantareira: demandas sociais e Poderes Públicos no processo de infraestruturação da região Norte Paulistana* analisamos os processos relacionados à infraestruturação do espaço entre 1893 e 1924, enfatizando as principais obras realizadas pela edilidade nas áreas suburbana e rural em estudo. Para isso, buscamos apresentar a face social desses requerentes, ou seja, quem eram esses sujeitos e a constância de suas solicitações, compreendendo suas formas de atuação nesse processo.

Do mesmo modo, destacamos a atuação dos poderes públicos analisando as principais incumbências da Câmara Municipal e da Secretaria de Obras Públicas do

governo estadual em relação às políticas de infraestruturação do espaço, uma vez que essas instituições eram as responsáveis pela execução de obras públicas, cujas solicitações da população e de empresas privadas eram realizadas por meio de ofícios, abaixo-assinados e requerimentos. Em certos casos, ao partir da leitura bibliográfica e de fontes documentais, compreendemos que suas atuações ocorreram devido à importância política e social, o que facilitava a aprovação pela prefeitura municipal ou governo estadual de novas construções na região.

O quarto e último capítulo, *As diversas faces das colinas da região Norte* versa, num primeiro momento, sobre os investidores privados das áreas suburbana e rural no que se refere aos loteamentos que deram origem a bairros, dentre eles, família Vicente de Azevedo (Vila Albertina), família Mazzei (Vila Mazzei) e algumas empresas responsáveis por lotearem espaços próximos ao *Tramway* da Cantareira, como Vila Aurora e Vila Pauliceia. Num segundo momento, apresentamos que o processo de modificação no território deu suporte para que diversos grupos sociais investissem em negócios próprios, nos indicando quais locais concentravam comércios e indústrias. As análises supracitadas nos permitem compreender o processo de adensamento ao redor da linha e proximidades, e a configuração espacial da região de acordo com as demandas sociais e de políticas de obras públicas.

CAPÍTULO 1: ENTRE ESTRADAS E CAMINHOS: ASPECTOS DA CONFORMAÇÃO ESPACIAL DA REGIÃO NORTE DA CAPITAL

Correio Paulistano. Quinta-feira, 9 de dezembro de 1897

Na Cantareira. Domingo. Dia esplendido. Sol forte. Trem de uma hora. Carro especial para convidados. Um convescote, vulgo *pic-nic*. Muita gente. Corretas matronas, gentis senhoritas, delicados rapazes, uma sociedade escolhida e fina. A hora marcada, apito da locomotiva. Comboio em marcha. Estradinha modesta, pouco mais de 50 centímetros entre trilhos. Uma caixinha de fósforos cada carro. Bela viagem. À direita e à esquerda grandes roças, extensos parreirais e chácaras bem tratadas. [...] Passamos Sant’Anna com suas casinhas alvas e de aspecto garrido; Mandaqui, em cuja estação vê-se jardim enfeitado de *cattleias solferinas* vulgares; Tremembé, com enorme pedreira e um campo de jabuticabeiras colossais. Trinta minutos depois, Cantareira. [...] Bonita estação. Penetramos arraiais onde se encontram os reservatórios, três grandes tanques, dois em reparos [...] Minutos depois, chegada ao *chalet*. [...] Depois da refeição, passeio. [...] às 4 ½ a sociedade do convescote marchou para a estação. Às 5 o trem tomou a direção da cidade. Às 5 ½ ponto terminal. (LOPES, João: “Indiscrições”. *Correio Paulistano*. São Paulo, 09 de dezembro de 1897. p. 1).

No final do século XIX, um tipo de transporte inaugurado para vencer as barreiras físicas das colinas e outeiros rumo à Serra da Cantareira foi apresentado à sociedade paulistana: o *Tramway* da Cantareira. Se buscarmos o significado da palavra *Tramway*, veremos que se tratava de uma linha férrea, cuja bitola era estreita, não ultrapassando 1 metro, e servia para deslocamento de pequenas locomotivas que poderiam ser movidas a vapor, muares ou eletricidade, dentro de um mesmo município, principalmente – mas não exclusivamente, na área urbana.⁵

O *Tramway* da Cantareira, inaugurado em 1893 para auxiliar a construção dos reservatórios de água que abasteceriam a cidade de São Paulo, ligava a área urbana até a rural por um caminho de 12 quilômetros. Inicialmente, os trens que partiam da Rua São Caetano, na região do Pari, foram utilizados exclusivamente para o transporte de materiais

⁵ Informações retiradas da plataforma <http://netleland.net/hsampa/hbondes/etimologia.html>. Acesso em: 3 jun. 2021.

de construção e, a partir de 1894, a “sociedade do convescote” pode usufruir de trens que partiam aos finais de semana para passarem tardes agradáveis na Serra da Cantareira.

Inicialmente, as únicas passagens disponibilizadas eram de “Primeira Classe”, custando 3\$000, valor considerável para um transporte ⁶, demonstrando a quem os reservatórios deveriam impressionar e beneficiariam em um primeiro momento, além de selecionar o espaço da Serra para deleite e lazer, uma forma de promoção das melhorias públicas sob responsabilidade do recém-formado governo republicano.

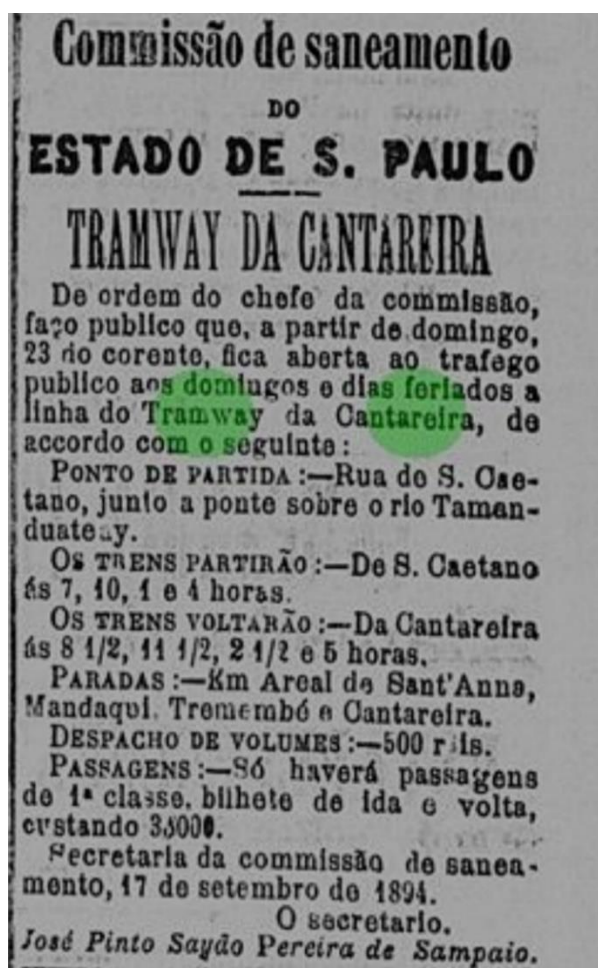


Figura 1- Anúncio da Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo informando sobre datas, horários e valores de passagens da linha *Tramway* da Cantareira. **Fonte:** Correio Paulistano, 25 de setembro de 1894, p. 3.

No entanto, a paisagem bucólica e aprazível relatada pelo autor João Lopes⁷ não revela os indivíduos que ocupavam as “casinhas alvas e de aspecto garrido” em Santana,

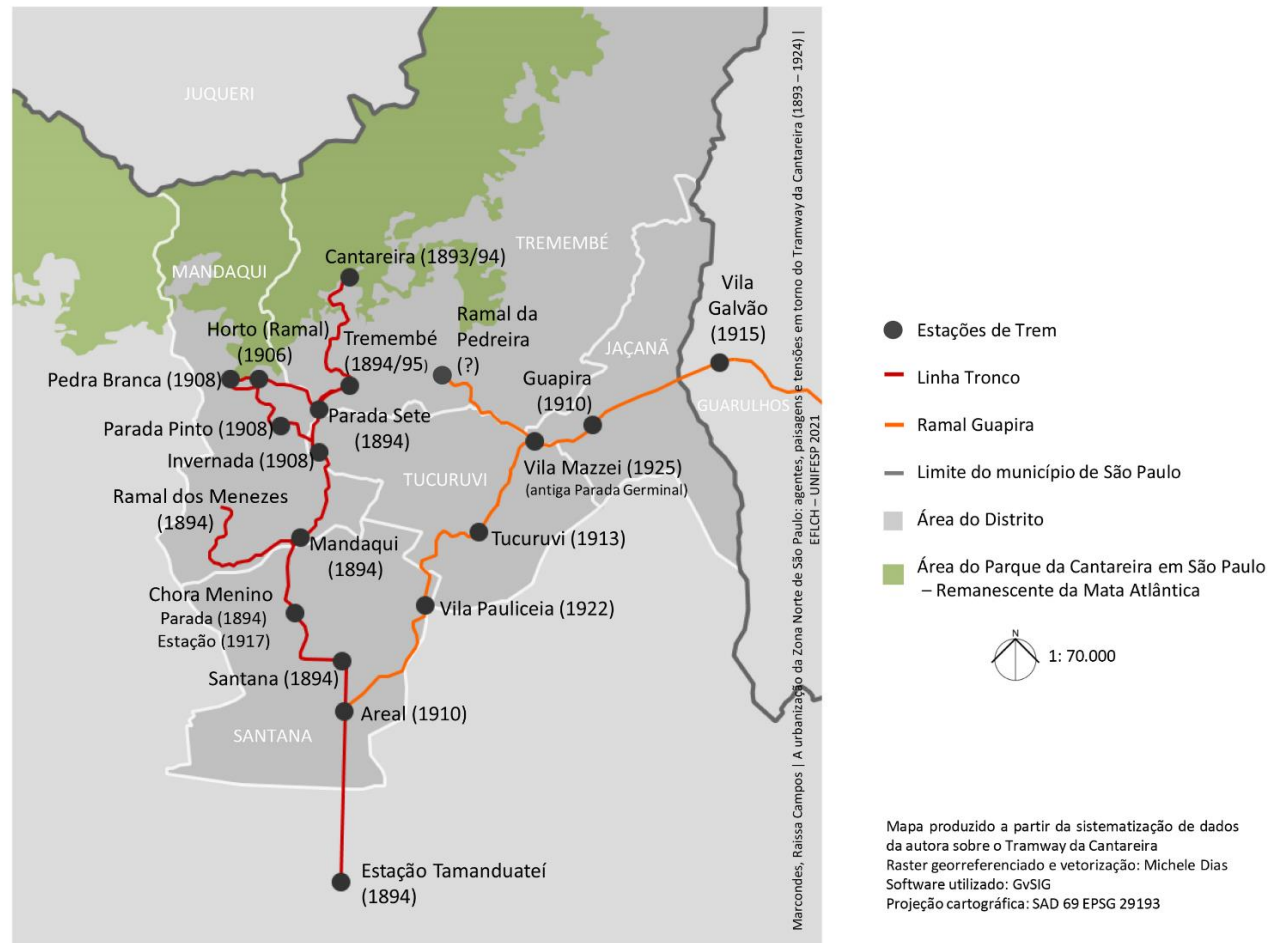
⁶ Nesse mesmo período, o valor de passagens de bondes entre Vila Mariana e Ponte Grande custava 100 réis por trecho e 200 réis sem parada. **Fonte:** O Estado de S. Paulo. 21 de outubro de 1894, p. 1.

⁷ Até o momento, não localizamos informações sobre este escritor do *Correio Paulistano*, podendo ser, inclusive, pseudônimo do escritor, como era costume à época.

ou os que trabalhavam nas “grandes roças”, nos “extensos parreirais” ou na pedreira em Tremembé. A estes, não lhes foi permitido usufruir do transporte num primeiro momento, apenas quando os trens passaram a circular de forma rotineira e paulatinamente foram atendendo à população suburbana e rural, circundada em sua extensão.

Para João Lopes, “uma caixinha de fósforos cada carro”, talvez muito pequenos para transportar a “sociedade escolhida e fina” que acompanhava, mas para os habitantes ao redor da linha férrea, o *Tramway* significava a possibilidade de melhoria de acesso à cidade e a outras áreas antes só alcançadas por estradas de terra e sinuosos caminhos, que conduziam ao ponto de travessia do Tietê.

O *Tramway* da Cantareira, nos primeiros anos de atividade, realizava um percurso que se iniciava na área consolidada como “cidade” e, ao Norte, adentrava a região em que se encontrava o bairro de Santana, rumo à Serra da Cantareira, perpassando pequenas e grandes propriedades de terras em locais como Mandaqui e Tremembé. No início do século XX, a linha se expandiu em direção ao Tucuruvi, Guapira e Conceição de Guarulhos, atendendo a outros moradores ao seu redor e aos interesses de investidores particulares, questão que será abordada no capítulo 4.



Mapa 1– Mapa georreferenciado apresentando o percurso do *Tramway* da Cantareira, com as estações e paradas abertas entre os anos de 1893 e 1925, construído a partir da base de dados do Geosampa, com informações sobre as linhas do mapeamento Sara Brasil (1930). Produção: Michele Dias.

Por ora, vale observar que estas áreas, com um pequeno número de povoados constituídos ainda antes do século XIX, tiveram suas funções consolidadas a partir do processo de urbanização da cidade de São Paulo, uma vez que

Além dos loteamentos, as reformas urbanísticas da capital também interferiram na manutenção de lavouras próximas ao centro, deslocando algumas atividades para regiões no entorno da cidade. Primeiramente, do centro para áreas pantanosas e de várzea; depois, para espaços mais distantes, como São Bernardo, Mogi das Cruzes, Santana do Parnaíba, Santana, Guarulhos (Nossa Senhora da Conceição de Guarulhos), Nossa Senhora do Ó, Mairiporã (Juqueri), entre outras localidades que, desde o século XVII, forneciam alimentos para São Paulo (MANZONI, 2019, p. 41).

Neste aspecto, uma questão importante foi levantada por Maurício Érnica em *Terra Paulista: a formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra*, quando escreveu sobre as áreas rurais do interior paulista, cujas considerações cabem, com ressalvas, aos arrabaldes da cidade de São Paulo. À estas couberam diferentes papéis, como as representações na literatura e nas artes plásticas, mas “ao mesmo tempo, porém, os populares pobres e os caipiras viram-se expulsos das regiões da cidade que simbolizariam a modernidade e não participariam plenamente do novo mundo do trabalho assalariado urbano” (ÉRNICA, 2004, p. 180).



Figura 2 – Cartão-postal “Um caipira fazendo cestas”, dos Editores Vanorden & Co, postado em 1902. A imagem apresenta um “caipira”, morador de área rural não identificada, fazendo cestas em frente a uma pequena moradia de pau-a-pique. Além da casa, destacam-se outros elementos do mundo rural: cercas de madeira, árvores e a própria vestimenta do homem que produz os cestos, com destaque para o chapéu, elemento popularmente representado em pinturas e fotografias do final do século XIX e início do XX, como na pintura “O Violeiro”, de Almeida Júnior, de 1899, do movimento Realismo no Brasil. **Fonte:** Acervo da autora.

A vida rural, romantizada em crônicas, poemas e comercializada em cartões-postais, cortina realidades de pobreza, dificuldades, mas também de lutas por melhores condições na vida rural, contando que nosso espaço de estudo não era extremamente afastado da cidade.

Esta dicotomia *rural versus urbano* esbarra num tema crucial para o entendimento desses problemas: a questão dos usos da terra e a forma como ao longo dos séculos XIX e XX a legislação urbana buscou delimitar o que era permitido ou não conter na área consolidada como cidade. Raquel Rolnik em *A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, publicado em 1997, nos aponta alguns indícios que

são fundamentais para compreensão da separação destes espaços a partir da análise das leis de terras urbanas do final do século XIX.⁸

Dentre elas, destacamos o Código de Posturas de 1886 que apresentava elementos definidores do que era o perímetro urbano, suas especificações e regras a serem executadas, espaço que se valorizava no mercado imobiliário, e em que as leis do que e como era permitido construir se diferenciava da zona rural, local em que “as construções poderiam se dar de forma distinta” (ROLNIK, 1997, p. 48). Ao estabelecer uma legislação formulada para a área urbanizada, como a proibição de construção de cortiços e fábricas com determinados tipos de produção, regras para abertura de ruas e obrigatoriedade de alinhamento, ocasionava a demarcação de zonas urbanas, valorizando a área central e expulsando a população pobre para áreas ao redor da cidade. Em 1917 outras duas zonas foram estabelecidas, a central e suburbana que, embora já apresentadas em plantas da cidade em períodos anteriores, foram aprovadas apenas no ano de 1920 (ROLNIK, 1997, p. 48).

Nestas áreas ao redor da cidade encontravam-se elementos que não eram mais permitidos dentro do perímetro urbano, como criação de animais para abate e consumo e produção agrícola, de acordo com o Código de Posturas de 1886. Com isso, a área urbana, na virada do século XX, era a maior beneficiadora de melhoramentos em infraestruturas. Coube às áreas suburbanas e rurais números menos expressivos de investimentos por décadas, mas que, com o crescimento populacional da cidade em meados do século XX, precisaram acomodar este contingente, levando a edilidade a tomar providências que garantiriam melhoramentos para fomentar a ocupação local (BONDUKI, 1998).

Desponta também que, durante a leitura das fontes levantadas, destacamos uma referência específica dada à área rural: a de “não merecedora de melhoramentos”⁹ e que, portanto, estas diferenciações entre áreas que recebiam melhoramentos ou não foram fundamentais para manter as características rurais da região Norte, bem como determinou seus moradores e quais as produções que cabiam a ela.

⁸ Nesta obra, Rolnik analisa o processo histórico de formação da legislação urbana da cidade de São Paulo, ou seja, o “conjunto de leis, decretos e normas urbanísticas e de construção que regulam a produção do espaço da cidade” (ROLNIK, 1997, p. 13), buscando esclarecer seus impactos sociais, políticos e culturais em sua formação.

⁹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, documento nº 17022, ano 1919.

Os arrabaldes da cidade formavam um cinturão de chácaras, ou chamado “cinturão caipira” (LANGENBUCH, 1968, p. E + 27), cujo próprio termo

remete à múltiplas experiências sociais que incluem áreas de cultivo agrícola, produção de alimentos e animais, coleta de frutas, pescaria, transporte e comércio de gêneros alimentícios e outras vivências de trabalhadores nacionais, brancos pobres, mestiços, caipiras e negros na cidade. (MANZONI, 2019, p.88)

Os indivíduos dos arrabaldes, especificamente entre Santana e Cantareira, passavam por diversas dificuldades relacionadas a uma economia informal. Nessa realidade,

os caipiras, populações rurais pobres que exploravam pequenos lotes de terras nas adjacências de São Paulo, geralmente possadados, trocavam o excedente de sua produção, voltada para a subsistência, com artigos de primeira necessidade, fornecidos pelos ambulantes que transitavam na sua vizinhança (PINTO, 1994, p. 132).

Do mesmo modo, dependiam do acesso até a cidade para vendas e trocas. Porém, a ausência de infraestruturas e a negligência dos poderes públicos frente aos problemas enfrentados pelos habitantes e transeuntes da região era mais um desafio.¹⁰ Inúmeras eram as dificuldades enfrentadas por esta população, a começar pela forma de locomoção dentro da área rural e para a área urbana, uma vez que suas produções eram comercializadas em mercados na cidade, como o Mercado dos Caipiras (OLIVEIRA, 2005, p. 75).

¹⁰ Estas dificuldades e as demandas destes grupos serão analisadas no capítulo 3.



Figura 3 – Cartão-postal circulado por volta de 1900, com imagem de trabalhadores do Mercado dos Caipiras localizado no segundo plano da imagem, atrás da área de pouso dos animais. Os “caipiras” tinham como principais características o trabalho e moradia vinculados às áreas rurais (MANZONI, 2019, p. 81). Nas palavras de Maria Luiza de Oliveira (2005, p. 76), “se o rural podia ser sedutor na pintura, para muitos não era no convívio diário”, uma vez que enfrentavam problemas diversos, desde o processo de produção agrícola até a venda destes produtos na região da Várzea do Carmo, devido às enchentes constantes na região e sujeira local que colocava em risco a saúde destes indivíduos e a qualidade dos produtos comercializados. **Fonte da imagem:** <https://vejasp.abril.com.br/cultura-lazer/feiras-livres-sao-paulo-historia/>. Acesso em: 22 jan. 2021.

As estradas e caminhos, importantes vias de ligação que, junto ao *Tramway* da Cantareira, eram os principais meios de se locomoverem até a cidade, foram frequentemente assunto nas reclamações pela população ao município devido aos problemas de conservação e manutenção.

Em 16 de junho de 1909, o Presidente da Câmara Municipal de Juqueri, João Arantes Fagundes, enviou à Câmara Municipal da cidade de São Paulo um pedido que demonstra bem esta questão:

Senhores Presidente e Vereadores da Câmara municipal da capital.

Tendo a Câmara municipal desta Vila, feito os reparos necessários na estrada que desta Vila vai a São Paulo, até as divisas deste município por conta própria e daquele ponto até a estação da Cantareira, por conta do Governo do Estado, existe um trecho de 4 quilômetros mais ou menos, da estação da Cantareira ao Barro Branco e Água Fria, que se acha intransitável, e como essa estrada é a única que põem o mercado da capital comunicação com os municípios de Juqueri, Nazaré, Santo Antônio e outros, esta Câmara vem solicitar a vossa cooperação no sentido de ser feito os reparos necessários naquele trecho da referida estrada, pois como será fácil de verificar-se pela escrituração do mercado da rua 25 de Março, os municípios acima concorrem com grande contingente para o fornecimento de gêneros alimentícios à capital, razão pela qual torna-se de urgente necessidade os reparos pedidos. Confiados os atos de verdadeiro altruísmo por vós praticados, esta Câmara espera ver seu apelo correspondido com solicitude.

Saúde e Fraternidade, João Arantes Fagundes.¹¹

O pedido feito pelo Presidente da Câmara, Arantes Fagundes, demonstra a fundamental importância das estradas tanto para o escoamento de gêneros alimentícios para a capital, quanto para a economia destes municípios. Neste caso, o documento faz menção à estrada da Cantareira, ou antigo caminho para Juqueri, indicado na figura 4 pela cor verde.¹²

Do mesmo modo, estas estradas nos possibilitam compreender de que forma grupos se instalaram ao seu redor e constituíram povoamentos antes da chegada do *Tramway* da Cantareira. Nas leituras bibliográficas sobre o local de estudo, nota-se que há uma percepção restrita sobre a ocupação desta região, em que consideram principalmente o início do século XX como marco deste processo, abordando que alguns bairros somente surgiram ou foram povoados com a chegada do trem. Esta visão leva a esmaecer o passado destes espaços nos períodos colonial e imperial, em que se formaram alguns agrupamentos ao redor destas estradas, ainda que de forma incipiente.

Ademais, algumas estações do T.C construídas nos primeiros anos de atividade podem reforçar a ideia de que o espaço não era em sua maioria inóspito, pois foram abertas em pontos estratégicos, como Santana, Mandaqui e Tremembé. O percurso dos

¹¹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras, série Obras Públicas, caixa 12, 1909, processo nº 25484.

¹² O município de Juqueri foi desmembrado na década de 1940 e atualmente corresponde aos municípios de Franco da Rocha, Mairiporã, Caieiras e Francisco Morato.

trilhos nos levou à definição de três estradas próximas à linha férrea e que, no processo de infraestruturação da região, foram fundamentais: Estrada do Guarahú, Estrada da Cantareira e Estrada da Cachoeira.¹³

¹³ Estas estradas receberam diferentes nomes desde suas aberturas, no entanto, neste trabalho, utilizaremos os nomes de acordo com o período que serão apresentadas.



- Estrada do Guarahú
- Antigo Caminho para Juqueri (formado pelos trechos da Rua Voluntários da Pátria, Estrada de Água Fria e da Cantareira)
- Estrada da Cachoeira (Atual Av. Coronel Sezefredo Fagundes)

Figura 4 - Representação das principais estradas e caminhos entre a Ponte Grande e a Serra da Cantareira, a partir da Planta das Estradas de Rodagem do Município de São Paulo, de 1918, grifadas pela autora. Escala 1: 50000. **Fonte:** Acervo Cartográfico do Museu Paulista da Universidade de São Paulo.

A figura 4 apresenta as três estradas principais, sendo que as denominadas Guarahú e Cachoeira partiam do entroncamento com a Estrada da Cantareira, outrora conhecido como Caminho para Juqueri, que partia do bairro de Santana. A este caminho foi dado, ao longo do século XIX, diferentes denominações para seus trechos: estrada do aterrado de Santana, rua Voluntários da Pátria, estrada de Água Fria e estrada/caminho da Cantareira. É este antigo caminho o principal elo entre as áreas mais extremas ao Norte com a cidade de São Paulo e é a partir dela que analisaremos os primórdios de ocupação da região e de seus moradores, considerando inicialmente o espaço de Santana.

1.1 Santana, arrabalde em formação: processo de abertura de estradas e ocupação entre os séculos XVIII e XIX

Amália Cristóvão dos Santos no livro *Em Obras: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809* discorre que “a freguesia de Santana foi oficializada com o intuito claro de consolidar a ocupação de uma área de entroncamento de caminhos, na saída de São Paulo” (SANTOS, 2015, p. 116), especificamente em direção à Juqueri, Atibaia e Bragança Paulista, rumo ao sul de Minas Gerais.

Embora contasse com a presença de Jesuítas desde o século XVII, Santana foi fundada oficialmente em 1775 pelo Capitão Diogo Antônio, que tinha como missão fomentar o povoamento desta vila, assegurando um território estratégico para as rotas de comunicação com outras áreas da Colônia, fundamentais para o comércio e exploração pela Coroa portuguesa. Santos identificou no Fundo da Câmara Municipal de São Paulo o que poderiam ser os primeiros serviços de obras públicas realizadas no local, ocorridas a partir de 1777, quando iniciou o processo de conserto do caminho para Juqueri e, com ele, as obras da Ponte Grande e do aterrado de Santana (SANTOS, 2015, p. 117), desvelando que esta região já era importante rota utilizada.

Localizamos no Arquivo Histórico Municipal de São Paulo outras obras que ocorreram no mesmo local nos anos posteriores, como em 1788, na Ponte de Santana, 1789, no aterrado de Santana e em 1794 no caminho de Santana.¹⁴ Santos também as aborda em seu livro, demonstrando a frequência de obras no local, sendo, em sua maioria, pedidos de consertos e construções de pontes, aterrados e caminhos (SANTOS, 2015,

¹⁴ Todas os documentos mencionados encontram-se no Arquivo Histórico Municipal, fundo Câmara Municipal de São Paulo, série Obras Públicas, caixa 42.

p.118). Não iremos reproduzir ou analisar novamente estes documentos, uma vez que a autora os faz com minucioso cuidado e apresenta outros que não tivemos acesso, porém, ressaltamos aqui a importância da construção do aterrado, considerando que esta área de várzea de rio dificultava o acesso ao Norte. O aterrado, neste caso, serviu para facilitar a circulação local e favorecer a ocupação de uma área próxima à cidade, entre dois rios importantes: Tietê e Tamanduateí. A “Planta da cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos”, produzida pelo engenheiro Henry B. Joyner em 1881, indica um trecho do aterrado de Santana, grifada na imagem abaixo:

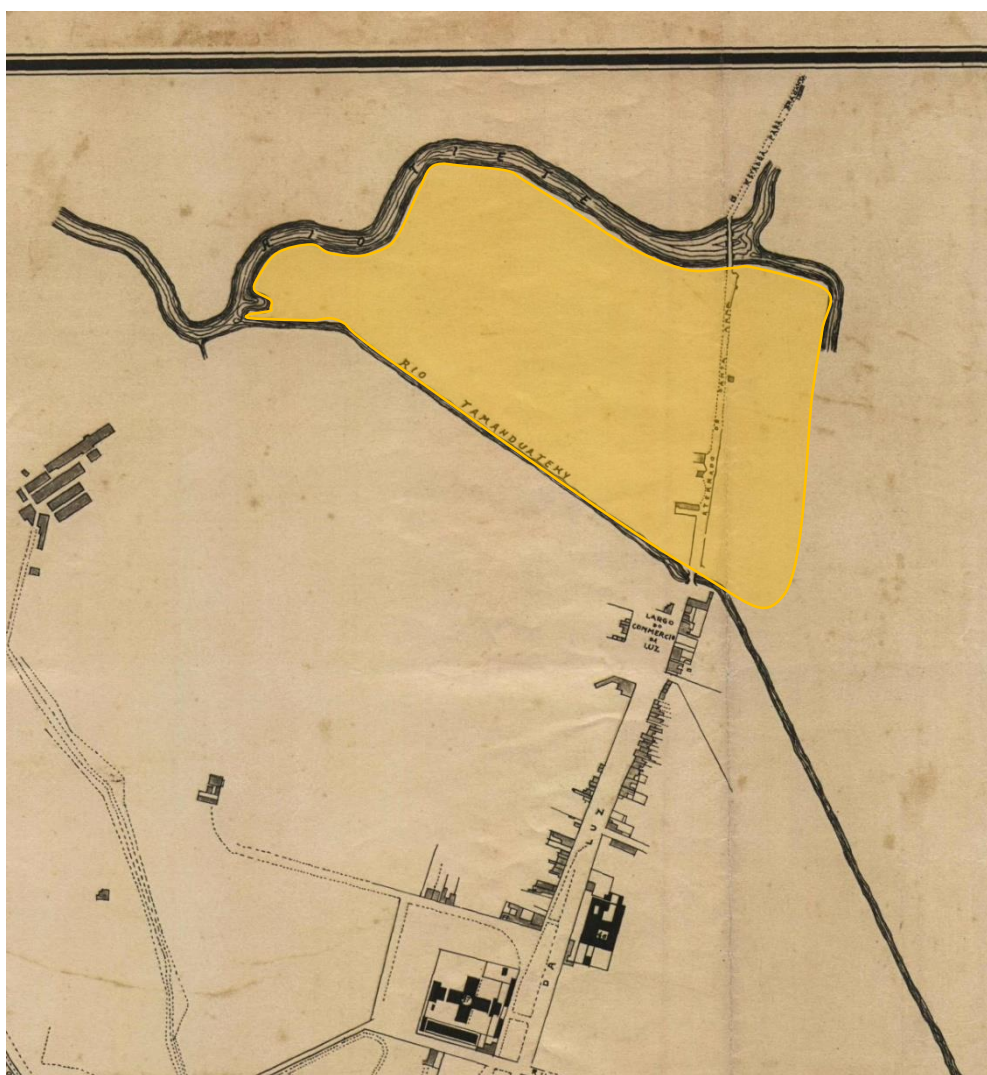


Figura 5 - Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos”, de 1881. Autor: Henry B. Joyner. Em amarelo [grifo da autora], o aterrado de Santana, indicando o rio Tietê como limite ao Norte e, ao sul, o Tamanduateí. **Fonte:** <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1881.htm>. Acesso em: 24 jan. 2021.

A “Planta da Cidade de São Paulo com indicação do eixo dos encanamentos assentados nas ruas e praças para o serviço de iluminação a gás e dos limites da décima urbana” (figura 6), de 1896, indica que o aterrado de Santana se estendia para além dos limites dos rios alcançando o Areal (atual bairro do Carandiru).

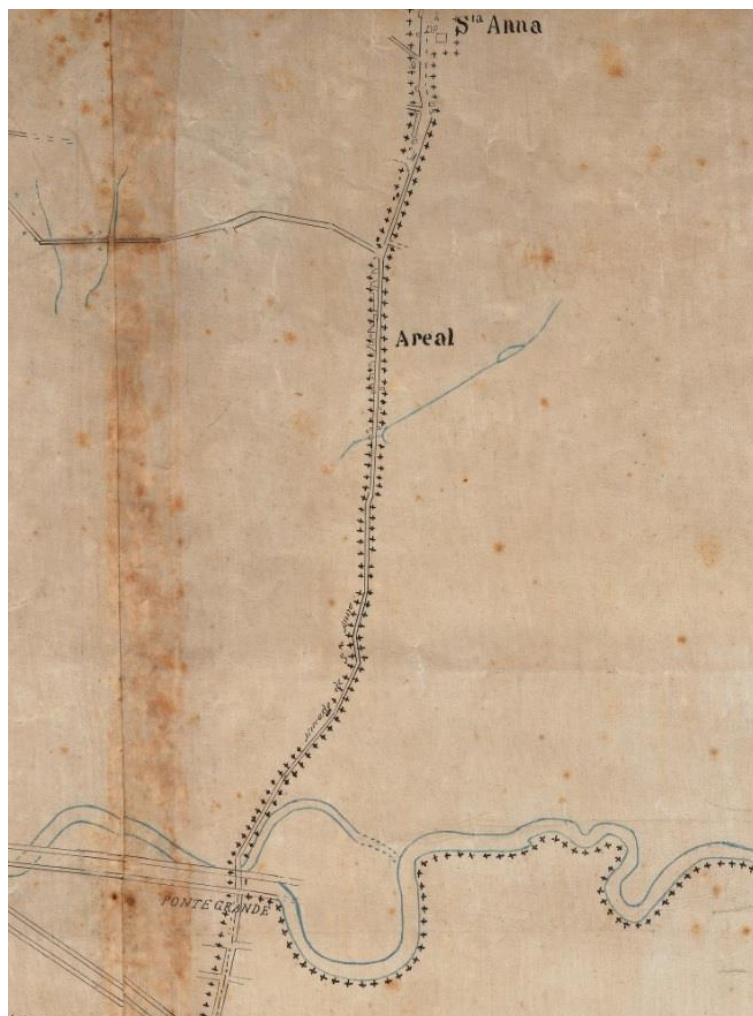


Figura 6 – Pormenor da “Planta da Cidade de São Paulo com indicação do eixo dos encanamentos assentados nas ruas e praças para o serviço de iluminação a gás e dos limites da décima urbana”, de 1896, mostrando que o aterrado de Santana se estendia pela rua Voluntários da Pátria, indicado na imagem por “aterrado de Santana”, alcançando a área do Areal. **Fonte:** Biblioteca Mário de Andrade. Disponível em: *Google Arts and Culture*: <https://g.co/arts/o9GrdWoXSqyogAC97>. Acesso em: 24 jan. 2021.

Portanto, com as informações contidas nas duas plantas, podemos entender que o aterrado de Santana era extenso, abarcando os limites dos rios Tamanduateí e Tietê, adentrando também as terras rumo ao Areal.

Em 1789 a população local foi designada para as obras no aterrado em que deviam participar de forma compulsória ou remunerada. John Manuel Monteiro em *Negros da Terra: índios de bandeirantes nas origens de São Paulo* (1994), ao abordar os caminhos que perpassavam o território paulista, salienta que

A documentação colonial destacava três tipos de caminhos: reais, de bairro e particulares. Os caminhos reais, que incluíam as trilhas entre vilas, [...] eram mantidos pelas câmaras municipais. Por seu turno, a manutenção dos caminhos que proporcionavam acesso aos bairros rurais cabia aos moradores, sempre sob orientação dos capitães dos bairros. Devendo-se à iniciativa privada, os caminhos particulares saíam das principais fazendas da região (MONTEIRO, 1994, p. 122).

Nas palavras de Amália dos Santos (2015, p. 117), “era o trabalho compulsório dos homens livres, ou seja, o trabalho realizado em função da obrigação dos moradores com os espaços da cidade, representada pela administração pública”. Dentre estes trabalhadores, Santos encontrou mulheres, escravos e escravas enviados por seus senhores para o serviço braçal junto com homens livres.

Nestor Goulart Reis Filho, ao indicar cinco principais caminhos¹⁵ que saíam de São Paulo durante o período colonial, cita que um deles era o que “partia de Santana, levava a Atibaia e Bragança, ao sul de Minas e São João del Rei” (FILHO, 2010, p. 29). Deste modo, Ponte Grande, aterrado de Santana e o Caminho para Juqueri formaram uma estrutura basilar que proporcionava ligação entre o extremo Norte, cortando a Serra da Cantareira até a área de maior ocupação social de São Paulo, atualmente compreendida como o centro da cidade.



Figura 8 – Pormenor do “Mappa da Capitania de S. Paulo e seu sertão, século XVIII”. Destaca-se, em vermelho [grifo da autora], o antigo caminho para Juqueri, ligando a cidade de São Paulo aos arraiais de Santana, Juqueri e à vila de Atibaia. **Fonte:** Arquivo Público do Distrito Federal. Disponível em: http://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/01_BN.png. Acesso em: 25 jan. 2021.

Para O arqueólogo Marcos Rogério Ribeiro de Carvalho,

¹⁵ Os outros quatro caminhos principais eram o que fazia ligação com Paranapiacaba, até o porto de Santos, o de Sorocaba e de Mogi das Cruzes até o Rio de Janeiro.

A Serra da Cantareira no decorrer dos tempos assumiu funções diversas. Nos primeiros séculos da conquista portuguesa, a sua presença simbólica na paisagem paulista foi de uma grande muralha situada na face norte da cidade, um obstáculo à passagem dos viajantes rumo ao interior da Colônia, aos sertões. Depois, como campo de passagem, caminho, rota de comunicação ou penetração para as minas (CARVALHO, 2012, p. 142).

O autor em sua tese de doutoramento intitulada *Nos Caminhos da Serra: Arqueologia, História, Patrimônio e Memória. A ocupação humana na Serra da Cantareira entre os séculos XVII e XX*, expõe que até o século XVIII o adentrar das Minas Gerais pelas rotas terrestres da Vila de São Paulo era realizado, principalmente, pelo caminho de Jundiáí, uma vez que as colinas ao Norte dificultavam a travessia.¹⁶

Embora já existentes nos séculos anteriores¹⁷, estas vias de ligação terrestres começaram a ser oficializadas no século XVIII, quando o caminho para Juqueri passou a ser outra rota que ligava São Paulo ao sul da província de Minas Gerais, utilizada com mais frequência devido ao acesso mais rápido para a Serra da Mantiqueira.

Este caminho perpassava a antiga Ponte Grande, chegando até a fazenda dos Jesuítas em Santana e rumava ao Norte, provavelmente pela atual Avenida Água Fria, onde se encontrava a capela de São Sebastião do Barro Branco, descia aos campos de Tremembé e adentrava as matas da Serra da Cantareira.¹⁸

Estes caminhos foram importantes para o processo de ocupação local pelos paulistas que apresavam indígenas locais, formando sesmarias¹⁹ no Alto da Serra da Cantareira, como foi o caso das famílias bandeirantes Pires e Camargo, conhecidas na historiografia paulista pela rivalidade entre elas. Além disso, estes caminhos

¹⁶ Carvalho enfatiza que existiam outros caminhos para as Minas, como o caminho de Guaratinguetá, que contornava parte da serra da Mantiqueira.

¹⁷ Carvalho aponta que, de acordo com John Monteiro, a região da serra da Mantiqueira provavelmente foi ocupada pelos povos Guaianá e Maromomis, principalmente na região do município de Atibaia (CARVALHO, 2012, P. 75).

¹⁸ Este antigo caminho, atualmente, percorre os municípios de São Paulo e Mairiporã e ao adentrar a Serra da Cantareira, divide-se em dois nomes: Avenida José Ganesella, no município de São Paulo, e Avenida Belarmino P. de Carvalho, em Mairiporã. No entanto, é popularmente conhecida como estrada da Roseira ou estrada Velha para Juqueri.

¹⁹ Implementadas em Portugal e posteriormente no Brasil, as sesmarias correspondiam a “uma concessão de domínio condicionada ao uso produtivo da terra. Em um primeiro momento, caso a obrigatoriedade do cultivo não fosse cumprida, o domínio seria suspenso provisoriamente. A partir de 1475, a cassação passou a ser definitiva” (ROLNIK, 1997, p. 20).

apresentavam pousos de tropas e “penetraram pelo outro lado da Serra, originando sesmarias no Mandaqui, Guapira e Tremembé” (CARVALHO, 2012, p. 76).

Tremembé, no século XVIII, já possuía uma pequena ocupação reconhecida como bairro colonial, fazendo parte da sesmaria de João Pires, um dos maiores produtores de trigo em São Paulo (CARVALHO, 2012, p. 122). Estes bairros

comportavam constelações de sítios rurais mais ou menos articulados entre si, servindo como unidades de produção que variavam bastante em termos de tamanho. As maiores unidades de produção eram comandadas pelos moradores mais ricos e prestigiosos, os quais se atribuíam a função de capitão do bairro, como era atribuído à família Pires, refletindo no político o poder econômico (CARVALHO, 2012, p. 130).

Outro caminho que destacamos é a Estrada do Guarahú ou Estrada de Santa Inês, via importante para deslocamento até as terras de Juqueri, aberta no século XVII pela própria família Pires. Para Carvalho, as desavenças formadas entre as famílias Pires e Camargo poderiam ser o motivo para que João Pires abrisse nas matas da Cantareira este caminho. Por outro lado, levanta a hipótese de que parte do antigo caminho para Juqueri - atual Estrada da Roseira em Mairiporã, fosse utilizada pela família Camargo, possibilitando que não se encontrassem, evitando conflitos quando precisassem seguir para suas terras em Juqueri (CARVALHO, 2012, p. 181).

Ainda segundo o autor, a formação do bairro Tremembé está diretamente ligada ao conflito entre as famílias Camargo e Pires. O bairro colonial²⁰, também formado por diversos sítios como Atibaia, contava com criação de gado e produção de trigo, comandadas inicialmente por João Pires e Amador Bueno da Ribeira. Herdado pela família Pires, ao seu redor foram distribuídos lotes para povoamento da região ainda em meados do século XVII (CARVALHO, 2012, p. 129). Essas colocações nos dão uma certa dimensão da ocupação territorial da região para além-tietê, entre os séculos XVI e XVIII, período em que bairros rurais e posteriormente vilas, como Juqueri e Atibaia, foram formados.

²⁰ De acordo com Carvalho (2012, p. 83), os bairros rurais eram compostos por diversos sítios com administração própria e tinham como finalidade atender a determinadas necessidades dos moradores da vila de Piratininga a qual faziam parte. No caso da Serra da Cantareira, neste período, a produção de vinho e de algodão foram mais expressivos, contando com o trabalho de indígenas do local, apresados e explorados.

A Estrada da Cachoeira, por outro lado, foi aberta provavelmente no século XIX e no século XX teve papel fundamental para ligação das chácaras que se constituíam ao seu redor, tanto para locomoção até a cidade de São Paulo, quanto para Juqueri, principalmente após os melhoramentos investidos pelo Coronel Sezefredo Fagundes, nome atual desta antiga estrada.

É através destas estradas que novas vias terrestres serão abertas, núcleos populacionais se instalarão e serão fundamentais para que, no final do século XIX, a construção das represas na Serra da Cantareira aconteça, uma vez que auxiliarão o corpo técnico responsável pelas obras a alcançarem o contraforte da Cantareira, embora ainda com bastante dificuldade, o que justificará a construção da linha férrea em 1893. Do mesmo modo, estes espaços que já possuíam antigas ocupações, ainda que com número pequeno de moradores, puderam determinar as aberturas de estações do *Tramway* da Cantareira logo em seu primórdio.

1.2 As ocupações ao redor das estradas

Conforme apontamos no tópico anterior, embora ocupado por Jesuítas desde o século XVII, o arraial de Santana foi fundado no século XVIII com a finalidade de ocupação de uma área estratégica ao redor da vila de São Paulo devido aos caminhos que ligavam a outras vilas ao Norte, especialmente para o sul de Minas Gerais.

De acordo com Maria Celestina T. M. Torres, Santana, até o século XIX, abrangia uma grande área que perpassava o atual bairro homônimo devido à fazenda jesuítica de Santana, se estendendo, “de um lado, até a estrada de Jundiáí, de outro, até a várzea do rio Tietê, incluindo ainda terras em Mandaqui, Tremembé, Aguaráí e Serra da Cantareira” (TORRES, 1970, p. 20).

A partir do levantamento realizado por essa autora, até o início do século XIX os grupos de moradores estabeleciam-se em Tremembé, Barro Branco, Guapira, Cachoeira e na Cantareira, demonstrando que a ocupação dos espaços das antigas sesmarias permaneceu próxima às antigas estradas. Ao longo do século, estas áreas eram moradas de população pobre, escravos, caipiras, carvoeiros, oleiros, madeireiros, alguns negociantes, fiandeiras, carreiros e quitandeiras. Em Santana, além destes trabalhadores,

também se estabeleceram alguns negociantes, operários e artistas (TORRES, 1970, pp. 27-34).

Apesar de Raquel Rolnik enfatizar a formação destes espaços suburbanos e rurais como “fora da legalidade”, não devemos entendê-la de forma abrangente, pois isso não quer dizer que os arrabaldes da cidade ficaram totalmente à margem da legislação municipal. Durante os séculos XVIII e até a década de 1860, foram realizadas no aterrado de Santana, próximo à Ponte Grande e ao redor do antigo caminho para Juqueri, construções de caráter particular, constando no Arquivo Histórico Municipal de São Paulo uma relação de número de requerimentos entre os anos de 1851, pós promulgação da Lei de Terras, a 1894, presentes na série documental “Papéis Avulsos”, e que nos dá uma dimensão das obras ocorridas no local. Isso demonstra que estas obras deveriam ser autorizadas pela edilidade municipal. Devemos ressaltar que, no entanto, devido à pandemia de COVID-19, a pesquisa foi suspensa, impossibilitando vistas aos primeiros processos em sua íntegra, entre 1851 e 1877. Contudo, foi possível organizar uma relação quantitativa destes processos, apresentadas a seguir:

TABELA 1			
Solicitações de Construções (1851-1877). Fonte: AHM			
Local	Ano	Número de requerimentos	Requerimentos deferidos
Ponte Grande/ Aterrado de Santana	1851	07	04
Ponte Grande/ Aterrado de Santana	1852	09	07
Ponte Grande e arrabaldes/Aterrado de Santana	1859	45	44
Ponte Grande	1871	01	Não consta
Aterrado de Santana	1871-1875	02	Não consta
Rua do Aterrado de Santana (provavelmente um trecho da antiga estrada para Juqueri)	1877	01	Não consta
Total de prováveis construções	1851-1877	65	55

Legenda: Tabela 1, com as construções particulares entre 1851 e 1877. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, série Obras Particulares: Papéis Avulsos. Sistematização: Raissa Campos Marcondes.

A tabela acima nos apresenta alguns dados que demonstram a quantidade de pedidos de construções realizadas em 26 anos, um total de 65, sendo 55 pedidos deferidos.

Ressaltamos que isso não quer dizer que estas construções, de fato, foram realizadas, pois não foi possível acessar os arquivos que poderiam indicar se foram realizadas. Do mesmo modo, é interessante perceber as novas denominações de alguns locais, demonstrando que, a partir de 1859, outros espaços aparecem nas solicitações de construções, como “Ponte Grande e arrabaldes” e “rua do aterrado de Santana”, podendo indicar maior ocupação do espaço em questão ou oficialização de logradouros.



Figura 9 – Comitiva de Dom Pedro II sobre a Ponte Grande, em 1855, autoria de Militão Augusto de Azevedo. Na imagem, podemos ver a estrutura da ponte, que passou por intervenções em diversos momentos. Em 1942, a ponte foi substituída pela atual Ponte das Bandeiras. **Fonte:** (LEMOS, 2001).

Além do aterrado de Santana e arrabaldes, a partir de 1877 outro espaço, na região das colinas de Santana, passou a ser ocupado principalmente por grupos de imigrantes para concretização de um plano do governo imperial: a formação de núcleos coloniais na província de São Paulo.

1.3 Primeiros loteamentos: os casos do Núcleo Colonial de Santana e da Cia. Predial

Por sua característica essencialmente rural, com produção agrícola, oleira, exploração em pedreiras e em matas, a região Norte apresentava ao governo provincial

um local interessante para assentamento de um núcleo colonial. Os Núcleos Coloniais eram locais previamente selecionados pelo governo provincial com objetivo de produzir insumos para abastecimento da cidade por meio do assentamento de imigrantes em terras incultas, divididas em pequenos lotes, promovendo ocupação territorial destes espaços ao redor das cidades (UDAETA, 2011, p. 3).

Destarte, a criação destes núcleos coloniais tornara-se interessante do ponto de vista das políticas de incentivo de povoamento e de produção alimentícia propostas pelo Governo Imperial. Para isso, foram escolhidas terras devolutas, ou seja, “pertencentes à nação, à comunhão dos cidadãos e que poderiam ser adquiridas por compras” (GLEZER, 2007, p. 60) ou áreas pertencentes a ordens religiosas no Brasil (PIRES, 2003, não paginado).

De acordo com Langenbuch, Curitiba foi uma das primeiras cidades a promover um núcleo colonial com tais políticas ao fundar a Colônia Santa Felicidade na década de 1870. Posteriormente, entre 1877 e 1878, o Governo Imperial optou pela criação de quatro núcleos ao redor da cidade de São Paulo. O bairro de Santana foi um dos locais escolhidos para estimular o processo de povoamento por meio da imigração de colonos europeus e de produção hortifrutigranjeira. Os outros três núcleos coloniais localizavam-se na região da Glória, atualmente bairro homônimo, São Bernardo e em São Caetano, sendo que todos faziam parte de terras das antigas fazendas jesuíticas que se estabeleceram em São Paulo até o século XVIII (LANGENBUCH, 1968, p. E+13).

Outras cidades da província de São Paulo também implementaram estes núcleos no final do século XIX e início do XX. Entre 1885 e 1911, 25 Núcleos Coloniais foram criados no Estado, de acordo com o Arquivo Público do Estado de São Paulo, detentor de importante documentação sobre o assunto.²¹

Fernando Atique, estudando o Núcleo Colonial Campos Salles, na região de Campinas, instalado em 1897, mostrou como parte daquele empreendimento serviu para a imigração de suíços e alemães, que foram vistos pela elite paulista envolvida com o empreendimento como um passo estratégico também para o desejado branqueamento da população (ATIQUE, 2004, p. 61).

²¹ Informações retiradas da página <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/imigracao/nucleos.php>. Acesso em 23 jun. 2021.



Figura 10 – Cartão Postal do Núcleo Colonial Nova Europa, mostrando a “instalação de uma família”. Sem data. Autor desconhecido. Chama atenção o tipo de construção rústica da habitação. **Fonte:** Acervo da autora.



Figura 11 – Uma casa provisória em um Núcleo Colonial não identificado. Sem data. Autor desconhecido. Era comum que, logo que chegavam, os colonos improvisassem uma casa para que, aos poucos, pudessem construir suas casas definitivas nos lotes, assim que lhes fosse concedido o título permanente. **Fonte:** Acervo da autora.

A partir de 1876 o órgão responsável pela implantação dos núcleos coloniais na província de São Paulo era a Inspetoria Geral de Terras e Colonização²², que também encaminhava imigrantes para trabalharem em fazendas no interior paulista (UDAETA, 2011, p. 03).

Os terrenos eram loteados e colocados à disposição para venda aos colonos por preços módicos para incentivar a ocupação local. Em Santana²³, este espaço localizava-se na região de outeiros e colinas, no terreno que outrora abrigou a antiga fazenda jesuítica, e que, entre 1877 e 1878²⁴, foi utilizada como hospedaria para os colonos recém-chegados à Santana (UDAETA, 2011, p. 6).

²² A Inspetoria de Terras, Colonização e Imigração foi criada a partir do decreto nº 6129, de 23 de fevereiro de 1876 e era responsável por assuntos diversos relacionados à colonização por imigrantes e questões de terras, principalmente as devolutas de propriedade do governo provincial. Em 1892 a Inspetoria ficou subordinada à Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo republicano, quando foi organizada, e extinta em 1896. **Fonte:** <http://icaatom.arquivoestado.sp.gov.br/ica-atom/index.php/terras-colonizacao-e-imigracao;isad> e <http://dibrarq.arquivonacional.gov.br/index.php/inspetoria-geral-das-terras-e-colonizacao-1876-1896>. Acesso em: 12 fev. 2021.

²³ Devemos apontar que, em 1978, Maria Izabel Bernardes Moreira Salles realizou uma pesquisa de mestrado sobre o núcleo colonial de Santana, intitulada *Santana: imigração e colonização (um núcleo paulista de colonização oficial)*, no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo. Devido à pandemia de Covid-19, não pudemos ter acesso ao texto que se encontra na Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP.

²⁴ Em 1878 o núcleo colonial de Santana foi emancipado, junto ao da Glória, ou seja, não precisava de auxílio do governo provincial para dar suporte aos colonos, que havia começado no ano anterior. Esta decisão foi vista como precipitada por um viajante que esteve no Núcleo de Santana entre 1878 e 1879, uma vez que, por serem novos e com a incerteza de sucesso de produções agrícolas rurais, teve lotes abandonados por colonos que não puderam se sustentar (LANGENBUCH, 1968, p. E+16).



Figura 12- Sede da antiga Fazenda Santana, utilizada no final do século XIX como hospedaria para os imigrantes que chegavam ao Núcleo Colonial de Santana. Atualmente este edifício, na Rua Alfredo Pujol, abriga Centro de Preparação de Oficiais da Reserva de São Paulo (CPOR/SP), do Exército brasileiro. **Fonte:** (LEMOS, 2001).

Langenbuch apontou que

O núcleo Colonial Santana, o mais setentrional, era o mais diminuto, compreendendo apenas uma pequena parcela do atual bairro homônimo. Estendia-se em forma esquematicamente triangular entre a atual rua Dr. César, que constituía o seu limite meridional, e o local onde posteriormente o “*Tramway da Cantareira*” estabelecia a parada Chora Menino (posteriormente Santa Teresinha da Cantareira (LANGENBUCH, 1968, p. E+14).

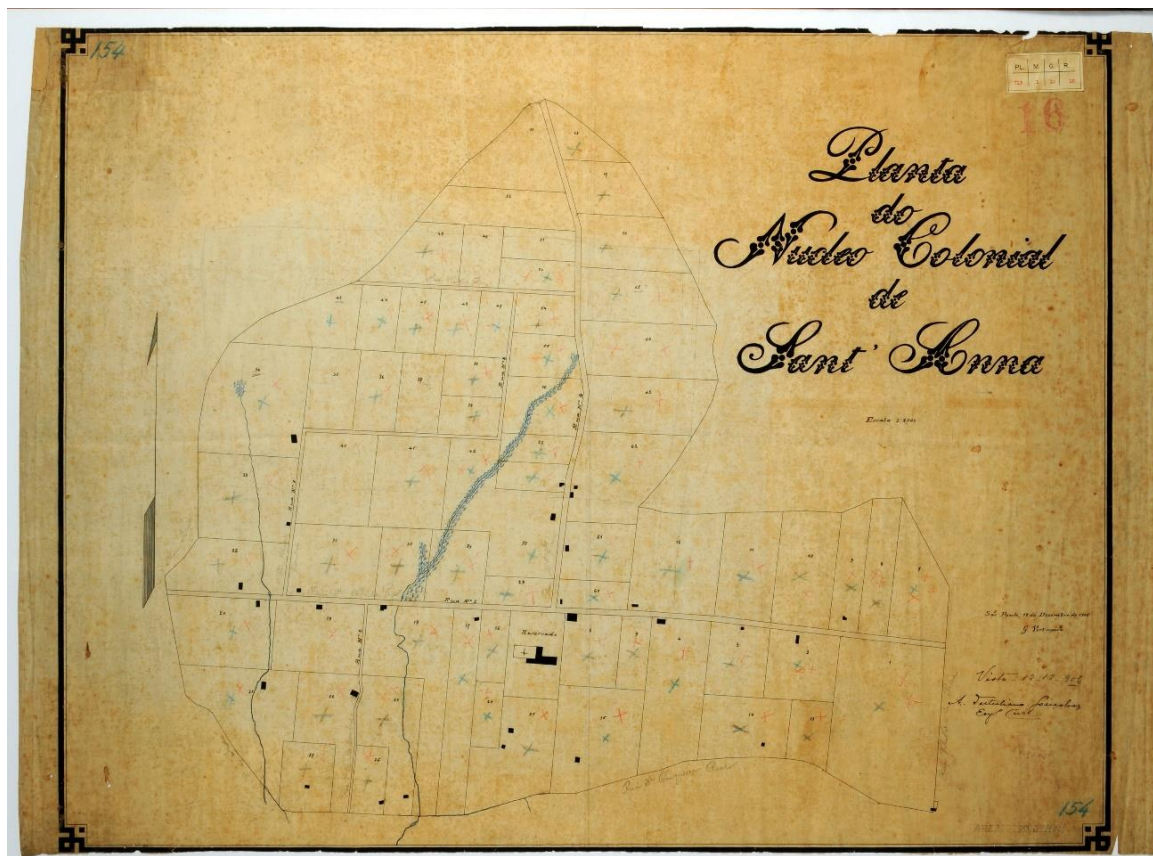
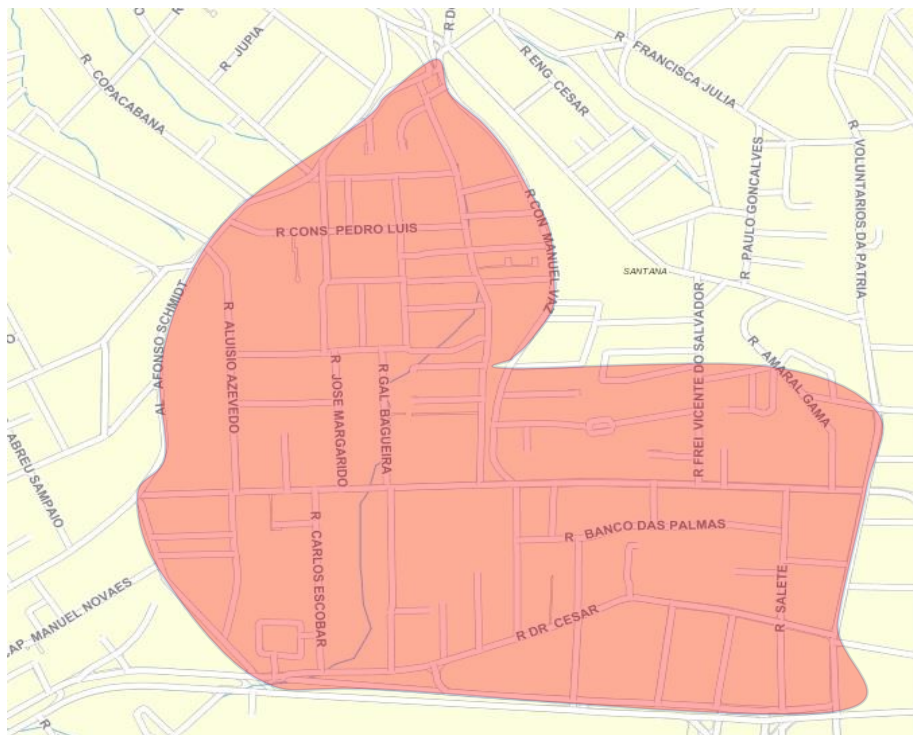


Figura 13- Planta do Núcleo Colonial de Santana, de 1906, indicando os 68 lotes e suas respectivas construções em quadrados pretos. Nota-se que a maior construção se refere à sede da antiga fazenda de Santana. Na parte superior, o lote 68, em formato triangular, correspondia ao local exato onde posteriormente seria construída a estação Chora Menino do *Tramway* da Cantareira, na atual rua Cônego Manuel Vaz. **Fonte:** Museu da Imigração. Planta do Núcleo Colonial de Santana. Autor: Tertuliano Gonçalves. Escala: 1: 2.000. Data: 12/12/1906. Acervo Digital do Museu da Imigração. Disponível em: http://www.inci.org.br/acervodigital/upload/mapas/TemplateWebPage.php?imagem=MI_CAR_02_27_04_3_01_01. Acesso em: 06 jul. 2021.



Mapa 2 - Mapa da atual localização onde outrora compreendia o Núcleo Colonial de Santana. Destacamos que a rua Cônego Manuel Vaz correspondia ao antigo caminho por onde perpassavam os trilhos do *Tramway* da Cantareira. **Fonte:** Sistema de Consulta do Mapa Digital da Cidade de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 6 jul. 2021.

Em 1878 foi formulada uma lista contendo os nomes de famílias com seus respectivos lotes distribuídos. Nela, observamos que inicialmente havia 154 lotes²⁵ divididos entre 25 colonos, dentre eles solteiros e outros com suas respectivas famílias. Com isso, vemos que a distribuição de terras deste núcleo foi completa, ainda que, em alguns casos, uma mesma família recebeu seis lotes, sendo que outras chegaram a ocupar 11 lotes. Posteriormente, os lotes foram reduzidos e divididos em 68, conforme mostra a figura 13.

²⁵ Até a finalização da dissertação, não conseguimos informações que esclareçam o que levou aos 154 lotes serem reduzidos em 68.

① 1ª lista

Comissão de Medição de lotes coloniais e Estabelecimento de emigrantes no Município da Capital da
Província de S. Paulo
Núcleos de Sant'Anna

Nome do possuidor	Numero dos lotes entregues	Observações
1 Angelo Franceschelli	5, 26, 27, 28, 67, 79.	Todos possuem
2 Boni Simoni	13, 58, 59, 61, 70, 118	estribulas pro
3 Banche Baptista	14, 29, 34, 35, 96, 131, 153	uivarios.
4 Bitarzo Pompes	111, 112, 121, 122, 123	Foi reservat
5 Cini David	33, 55, 56, 57, 80, 81, 82.	o lote n.º 18
6 Cimin Delpra	16, 36, 39, 40, 41	para Escola.
7 Cimin Giovanni	90, 91, 92, 93, 132	
8 Domenico Andreumarchel	7, 8, 20, 21, 25, 60	
9 Cini Pietro Giovanni	12, 31, 35,	
10 Frederico Empierre	1, 2, 3, 4, 29, 30, 31, 32, 114, 116	
11 Guidone Antonio	64, 65, 66, 73, 74	
12 Germano Daldan	28, 42, 43, 77, 78, 124	
13 Giovanni Bonardini	87, 127, 128, 138, 139, 140, 147, 148, 149	
14 Giacomo Raçel	6, 47, 88, 89,	
15 Giacomo Turra	116, 117, 84, 86, 115, 120, 120A, 126, 135, 137, 138	
16 Henrique Giovanni	15, 68, 77, 93, 113, 145	
17 Morelli Carlos	17, 17, 22, 23, 24, 62, 141, 142, 150, 151	
18 Eltinge Giuseppe	11	
19 Pietro Chica	71, 72, 102, 103, 104, 105, 109, 110, 151, 152	
20 Regonask Paulo	9, 10, 37, 38, 113, 114	
21 Roberto Carlos	83.	
22 Sperandio Francisco	111, 115, 75, 76, 83, 85, 119, 125, 129, 130	
23 " Elias	50, 51	
24 Schwaizer Valentino	52, 53, 54, 116, 117, 133	
25 Panatelli Micheli	99, 100, 101, 106, 107, 108, 134	

S. Paulo 27 de Novembro de 1878
Pel' Reapalove fuz' da Silva
Enf' Chica

Figura 14 – Lista com a relação de nomes dos colonos de Santana e seus respectivos lotes, produzida em 1878. Neste ano, foram distribuídos 154 lotes. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo: Acervo Digitalizado: Textual: Núcleos Coloniais.

Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/textual/nucleos_coloniais>.

Acesso em: 6 jul. 2021.

Com a documentação sobre o núcleo colonial de Santana disponibilizada pelo Arquivo Público do Estado de São Paulo, foi possível produzir uma tabela com os nomes de diversos colonos que ocuparam ou solicitaram lotes para ocupação entre 1878 e 1893. Aos poucos, com a emancipação do núcleo em 1878, alguns lotes foram vendidos para outros imigrantes e, por outros, foram solicitados os títulos permanentes dos terrenos que ocupavam.

TABELA 2				
NÚCLEO COLONIAL DE SANTANA				
PEDIDOS DE LOTES (1887 – 1893) / APESP - Número dos Documentos: C07208				
DATA	NÚMERO DO LOTE	NOME DO SOLICITANTE	NACIONALIDADE	OBSERVAÇÃO
18/08/1885 a 18/08/1885	16, 39, 40 e 41	Inspetor	Não consta	Envio de títulos a Cenuir Giacomo Delprá.
25/08/1885 a 25/08/1885	17, 19, 22, 23, 24, 62, 141, 142, 150, 154	Inspetor	Não consta	Entrega de títulos Ao Sr. Morelli Carlos.
28/10/1886 a 21/02/1887	64 e 65	Georg Gloeden	Não consta	O lote 64 pertencia a Ignacio Elias, colono que havia abandonado outros dois lotes. Por este motivo, o engenheiro chefe da Comissão de colonização achou prudente conceder este lote ao requerente, mas foi concedido a Giovanni Turra.
10/11/1886 a 21/02/1887	63	Giovanni Turra	Italiana	Filho de Giacomo Turra, solicitou o lote 63, mas preferiu o 64, concedido a ele o título provisório.
26/04/1887 a 28/04/1887	40	Michelangelo Mastro Pietro	Italiana	Venda do lote nº 40, de sua propriedade, para Guilherme Xavier de Toledo.
01/05/1887 a 01/05/1887	54 e 55	José de Souza	Não consta	Lotes vagos, mas sem indicação de ocupação.
21/05/1887 a 21/05/1887	37	Manoel Diniz Alves Pereira	Não consta	Lote concedido.
02/07/1887 a 02/07/1887	Não consta	José dos Santos	Brasileira	Por ser pobre, pediu para se instalar no núcleo colonial, sendo entregue um documento junto ao pedido de lote, confirmando pela Subdelegacia de Polícia da freguesia de Santa Efigênia que o mesmo era “trabalhador e de bons costumes”. Sem indicação de ocupação.
24/10/1887 a 22/11/1887	45	Modolin Luigi	Italiana	Lote concedido.
25/10/1887 a 22/11/1887	38 (lote devoluto)	Pedro Balthazar	Italiana	Lote concedido.
24/10/1887 a 22/11/1887	46	Bento Agostini	Italiana	Lote concedido.

17/11/1887 a 17/11/1887	66 e 67	Ernest Heinzelmnn	Alemã	Inspetor João Bernardo da Silva informou que poderia conceder os lotes 66 e 67 ao solicitante.
16/12/1887 a 16/12/1887	16	Bona Antonio	Não consta	Pedido escrito por Júlio Ed. Avelar Brandão, por Bona Antonio não saber escrever. Não consta se o lote foi concedido.
23/01/1888 a 24/12/1888	65	Domingos Kica	Não consta	Casou-se no núcleo colonial de Santana e pediu um lote rural, que lhe foi concedido.
28/01/1888 a 21/05/1888	36 (lote devoluto)	Anders Alfred Peterson	Sueca	Lote concedido.
28/01/1888 a 21/05/1888	37	Sigvard Persson	Sueca	Lote concedido.
28/01/1888 a 21/05/1888	39	Nils Magnus Peterson	Sueca	Lote concedido.
28/01/1888 a 21/05/1888	44	Olof Swebiluis	Sueca	Lote concedido.
28/01/1888 a 21/05/1888	47	Bernardo Blüm	Sueca	Lote concedido.
28/01/1888 a 21/05/1888	68	Edvard Von Düben	Sueca	Lote concedido.
23/03/1888 a 08/05/1888	50 e 51	Angelo Susanna	Italiana	Lotes concedidos.
23/03/1888 a 08/05/1888	52 e 53	Decarli Luigi	Italiana	Lote 52 e 53 concedidos, mas não ocupados.
04/05/1888 a 21/06/1888	52	Izidoro Contenti	Italiana	Lote concedido.
04/05/1888 a 21/06/1888	53	Cincinato Contenti	Italiana	Lote concedido.
04/05/1888 a 21/05/1888	48	Caetano Contenti	Italiana	Lote concedido.
04/05/1888 a 21/06/1888	49	Anibal Contenti	Italiana	Lote concedido.
16/11/1888 a 16/11/1888	Não consta	Inspetor a pedido de Leonardo Francisco de Paula	Brasileira	Leonardo Francisco de Paula, natural da província de Goiás, solicitou um lote a que tinha direito por ser ex-praça do esquadrão de Cavalaria do Exército e Voluntário da Pátria na guerra do Paraguai, de acordo com a Lei 3317 de 20 de junho de 1887. Lote não concedido por não haver disponível algum com as medidas solicitadas pelo ex-combatente.

26/05/1888 a 16/08/1889	Não consta	Manoel Gonçalves Da Costa Lima	Portuguesa	Morador do aterrado de Santana, solicitou um terreno do núcleo colonial para ser incluso à sua propriedade por meio de compra. O processo não mostra se o pedido foi concedido.
03/09/1888 a 10/06/1889	Não consta	João Anesini; Hernando Anesini	Não consta	Pedido de título provisório. Não concedido por falta de lotes vagos.
02/10/1888 a 10/06/1889	Não consta	Luis Bianchi	Italiana	Não deferido por falta de lotes vagos.
02/10/1888 a 10/06/1889	Não consta	Braz Antonio De Simongi	Não consta	Imigrante, residia na Rua de Santa Efigênia, nº 24. Desejando empregar-se na lavoura, solicitou um lote no núcleo colonial de Santana. O pedido não foi deferido por falta de lotes vagos, sendo indicado ao imigrante buscar um lote em São Bernardo ou em outro núcleo colonial.
22/11/1888 a 05/04/1889	37	Chéa Martino	Italiana	Filho de antigos colonos italianos que residiam no núcleo há muitos anos, requereu outro lote de terras para cultivo. Lote concedido.
31/12/1888 a 24/09/1889	54	Florent Demanet	Belga	Lote concedido.
21/02/1889 a 10/06/1889	Não consta	Manoel Fernandes	Portuguesa	Não concedido por falta de lote vago.
19/06/1889 a 08/08/1889	53	Francisco Vicente do Prado	Brasileira	Solicitou o lote 53 para se estabelecer como colono nacional. Lote concedido.
01/07/1889 a 01/07/1889	68	Veuve Bury	Francesa	Lote concedido. Parte do documento está escrito em francês.
24/08/1889 a 24/08/1889	Não consta	Lucas José Vicente Da Silva	Não consta	Pediu um terreno para plantação de uvas. Sem informação de lote concedido.
11/11/1889 a 24/04/1890	36	José Turra	Italiana	Filho de Giacomo Turra. Por estar vago, o lote foi concedido.
21/01/1890 a 30/05/1890	38 e 39	Francisco Tammaso	Italiana	Imigrante casado, com filhos moços e agricultor, pediu para se estabelecer no Núcleo Colonial de Santana onde residiam parentes seus. Os lotes solicitados pertenciam a outros colonos, porém, estavam abandonados, sendo os lotes concedidos a Tammaso.
30/01/1890 a 30/01/1890	Não consta	Ramon Rojas	Não consta	Pedido de terras na Estrada de Santa Inês, próximas ao córrego do Mandaqui. A solicitação não apresenta conclusão do processo.

23/05/1890 a 23/05/1890	Não consta	Alexandre Bury	Provavelmente francesa	Requerimento é composto por palavras em português e francês. Pedido de lote nº53 não deferido por estar ocupado.
24/05/1890 a 28/06/1890	53	Giuseppe Tigiót	Italiana	Natural de Tirol, oficial de pedreiro e trabalhador de terras, era casado, pai de dois filhos e uma filha. Informou que parentes seus o chamaram para morar no núcleo colonial, onde pretendia fazer uma plantação de videiras. Pedido de terreno não deferido por encontrar-se ocupado.
12/11/1888 a 06/06/1890	55	Augusto Demanet	Francesa	Pedido de título definitivo concedido.
03/11/1886 a 10/07/1890	Não consta	Valentin Swaizer	Italiana	Solicitou que seus lotes, números 52,53 e 54 não fossem confiscados pelo governo devido à não produtividade local. O pedido foi indeferido. Posteriormente, solicitou a regulamentação do título definitivo do lote 48.
15/06/1888 a 09/08/1890	48	Margarita Guidoni	Não consta	Não concedido por lote estar ocupado.
26/08/1889 a 09/08/1890	Não consta	Agostino Feriani	Italiana	Não deferido por falta de lotes vagos.
26/08/1889 a 09/08/1890	Não consta	Samuele Sencioni	Italiana	Lote não concedido por falta de algum vago.
26/08/1889 a 09/08/1890	Não consta	Ulisse Bianchini	Italiana	Pedido de lote indeferido por falta de algum vago.
26/08/1890 a 26/08/1890	49	Seraphim Da Silva	Não consta	Reclamação por não obter até o momento o título provisório do terreno.
26/04/1887 a 12/09/1890	35	Sacco Vito	Italiana	Lote concedido.
18/06/1887 a 12/09/1890	09	Major Antônio Luiz Rodrigues	Não consta	Major do Exército, combatente na Guerra do Paraguai, solicitou o título permanente de lote que tinha direito por ter sido um Voluntário da Pátria durante o conflito.
26/05/1890 a 12/09/1890	Não consta	Baldasson Antonio	Não consta	Colono, já estabelecido no núcleo, pediu um grande lote que, segundo documento, foi área de um antigo convento. Na resolução, consta que parte do lote deveria ser vendido em hasta pública pelos moradores e que deveria ser entregue à Intendência Municipal parte do terreno destinado a uma praça, mais logradouros, um cemitério e respectiva capela.
08/08/1890 a 08/08/1890	Não consta	Antonio Maria De Siqueira	Não consta	Pedido de lote 46. Não deferido por estar ocupado.

11/09/1890 a 11/09/1890	Não consta	Delegado Antonio Candido de Azevedo Sodré; Guilherme Xavier de Toledo	Não consta	Guilherme Xavier de Toledo pediu títulos definitivos dos terrenos 35 e 40, porém, o delegado indicou que estavam abandonados e sugeriu que os terrenos fossem reapropriados pelo governo.
15/12/1890 a 09/01/1891	35 e 40	Miguel Monteiro De Godoy	Não consta	Informações sobre o pedido de Guilherme Xavier de Toledo de obter título definitivo dos lotes 35 e 40.
01/08/1893 a 24/08/1893	Não consta	Catharina Francisca Guinelli	Não consta	Moradora do Núcleo Colonial de Santana, viúva, pediu um lote de terra que se encontra vago. A Inspeção de Terras, Colonização e Imigração, respondeu que “Sou de parecer que, em vista de achar-se emancipado o Núcleo de Sant’Anna, qualquer lote que se ache vago, deve ser reservado como propriedade do Estado, para servir ao abastecimento d’água ou para qualquer outro fim que o Governo destinar. Sou, portanto, de opinião que seja indeferida a presente petição. 24/08/93 Chefe da 2ª Seção”.

Tabela 2: Tabela indicando os pedidos de lotes no Núcleo Colonial de Santana entre 1887 e 1893. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo: Acervo Digitalizado: Textual: Núcleos Coloniais. Número de Ordem C07208. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/textual/nucleos_coloniais>. Acesso em: 6 jul. 2021. Sistematização: Raissa Campos Marcondes.

A frase supracitada, em conjunto com a tabela organizada a partir dos documentos do APESP, demonstram que o Governo Imperial, entre 1877 e 1878, distribuiu os lotes entre 25 colonos, e que até 1890, no Governo Republicano, foram solicitados lotes para ocupação por diferentes pessoas, demonstrando uma certa rotatividade de colonos nesses terrenos e uma provável tentativa do governo em manter esse espaço ocupado para determinadas produções, ainda que fossem recorrentes os abandonos de lotes, conforme demonstrado na tabela 2. Alguns destes solicitantes eram membros de uma mesma família e, por questões pessoais, como casamentos, solicitavam a ocupação de um lote para construção de novas casas e novos plantios.

A partir de 1888, a maior parte dos lotes estavam indisponíveis para compra devido à falta de algum vago, embora tenham sido concedidos para diversos suecos que solicitaram os lotes numa mesma data, em 28 de janeiro de 1888. Embora fossem constantes os indeferimentos, o caso do delegado Antonio Candido de Azevedo Sodré demonstra que o fato de haver lotes indisponíveis para compra, não significava que todos estivessem em atividade. O delegado informou ao Dr. Governador do Estado que os terrenos 35 e 40 do Núcleo Colonial de Santana, pertencentes a Guilherme Xavier de Toledo, estavam abandonados, um com uma pequena casa desabitada com as portas abertas e o outro sem nenhuma construção ou lavoura.²⁶

É notória a quantidade de imigrantes que solicitavam estes terrenos e de alguns brasileiros para se assentar em Santana. De acordo com Kelly Baldini (2010), que teve acesso à dissertação de mestrado de Maria Izabel Bernardes Moreira Salles (nota 22), os

²⁶ Guilherme Xavier de Toledo alegou no processo nº 557 que havia comprado os lotes de dois imigrantes italianos, Sacco Vito e Michelangelo Mastro Pietro, em 1887, sendo um morador habitual do núcleo. Em 1888 solicitou títulos definitivos dos respectivos lotes, porém, por não utilizar os terrenos para produção de acordo com o regulamento colonial, o delegado da Inspeção Geral de Terras e Colonização sugeriu a desapropriação dos terrenos. Em outro processo (nº 461), foi apresentado que os imigrantes italianos que venderam os terrenos a Toledo não tinham a real intenção de se estabelecerem como colonos no núcleo, uma vez que, ao adquirirem posse dos terrenos, os venderam a Toledo dois dias depois. Para a Inspeção, os imigrantes foram um modo de Toledo conseguir terras no núcleo de Santana. Porém, os títulos provisórios não os davam direito de venda a terceiros, o que, no entendimento da Inspeção, tornou a venda nula. O caso chegou ao Governador do Estado de São Paulo, Jorge Tibiriçá, para resolver o conflito, que anulou a posse e colocou os terrenos para venda em hasta pública. Toledo requereu o título definitivo das terras e, posteriormente, em 1891, uma indenização por perder seus lotes, mas as solicitações foram indeferidas pelo Estado por entenderem que os terrenos não pertenciam ao requerente e por estarem abandonados. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo: Acervo Digitalizado: Textual: Núcleos Coloniais. Número de Ordem C07208. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/textual/nucleos_coloniais>. Acesso em: 16 jun. 2021.

lotes foram vendidos para brasileiros e ex-combatentes da guerra do Paraguai²⁷, “que poderiam adquirir gratuitamente até ¼ da terra dos lotes” (BALDINI, 2010, p. 139). Os ex-combatentes do conflito tinham respaldo na Lei 3.317, de 20 de junho de 1887, que dava-lhes direito de aquisição de terrenos em terras das colônias do Estado²⁸, como o caso do Major Antônio Luiz Rodrigues, ex-combatente que reivindicou à Repartição de Terras, Colonização e Imigração seu direito a um título permanente de lote, e de Leonardo Francisco de Paula, natural da província de Goiás, que solicitou um lote por ser ex-praça do esquadrão de Cavalaria do Exército e Voluntário da Pátria na guerra do Paraguai, embora o lote não tenha sido concedido por não haver disponível algum com as medidas solicitadas pelo ex-combatente.

The image shows a handwritten document on aged paper, divided into two columns by a vertical line. The left column contains the following text:

- n.º de
- Auto inicial: *Requerimento*
- Auto em que o papel é incorporado:
- Repartição: *Terras, Colonização e Imigração*
- Intressado: *Major Antonio Luiz Rodrigues*
- Voluntario do Paraguay*
- Assumpto: *Pede a concessão de 1 praça de terras do núcleo de Santa Anna*
- Expediente:

The right column contains the following text:

- Nº de ordem
- Data *18* de *junho* de *193*
- 1* (circled)
- MOVIMENTO**
- Pasta*
- 1887*

Figura 15 -Pedido de terras pelo Major Antonio Luiz Rodrigues em 1887. Posteriormente, em 1890, solicitou o título permanente, demonstrando que lhe foi concedido um lote no Núcleo Colonial de Santana.

Fonte: APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo: Acervo Digitalizado: Textual: Núcleos Coloniais. Número de Ordem C07208. Disponível em:

<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/textual/nucleos_coloniais>. Acesso em: 7 jul. 2021.

²⁷ Conflito armado entre Brasil, Uruguai, Argentina e Paraguai entre os anos de 1864 e 1870, causada pelos diferentes interesses econômicos e políticos de cada país em processo de consolidação de seus territórios. Brasil, Uruguai e a Argentina se aliaram contra o governo Paraguaio de Solano López, que ia de encontro aos interesses dos outros países. O conflito terminou com grande número de mortos e problemas financeiros para cada país, principalmente o Paraguai. **Fonte:** <http://bndigital.bn.gov.br/dossies/guerra-do-paraguai/contexto-historico/>.

²⁸ Jornal do Comércio. Parte oficial – Ministério da Guerra. Rio de Janeiro, terça-feira, 28 de junho de 1887, p.1. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/364568_07/18099 . Acesso em 26 jun. 2021.

Acreditamos que, por esse motivo, a principal via de comunicação entre o Alto de Santana, onde estava estabelecido o Núcleo Colonial, e a cidade de São Paulo, passou a ser denominada Rua Voluntários da Pátria, uma vez que a região concentrava ex-combatentes voluntários no conflito e que recebiam terras em núcleos coloniais como um dos prêmios por se alistarem (RODRIGUES, 2009, p. 13).

Além de Francisco Vicente do Prado, desejando se estabelecer como colono nacional, chama atenção o caso de José dos Santos que, por se declarar pobre, pediu para se instalar no Núcleo Colonial de Santana, apresentando uma carta da Subdelegacia de Polícia da freguesia de Santa Efigênia que confirmou tratar-se de um “trabalhador e de bons costumes”, uma forma de convencer os inspetores a conceder-lhe um lote. Embora o documento não apresente se o pedido foi deferido ou não, o fato de ser pobre também parecia ser um requisito para ocupação dos lotes, fosse pelo baixo custo destes terrenos ou pela possibilidade de melhorar a vida e sua situação econômica. Conforme vimos anteriormente, era nesta área rural que pessoas de qualquer sorte se instalavam, mas especialmente as pobres, fossem caipiras, imigrantes ou negros.

Alguns imigrantes, como os italianos Giuseppe Tigiote - oficial de pedreiro e trabalhador de terras, e Francisco Tammaso - declarado agricultor, com suas famílias constituídas, apresentaram em seus requerimentos que parentes seus já habitavam o núcleo e foram chamados para residirem no local. Essa poderia ser outra forma de apresentar argumentos para aumentarem as chances de se estabelecerem em algum lote, justificado pelos vínculos afetivos entre os imigrantes.

Dentre os documentos, localizamos apenas dois requerimentos de mulheres para comprarem terrenos no núcleo. No caso de Catharina Francisca Guinelli, isso ocorreu por ser uma mulher viúva, conforme especificado no documento, e de Veuve Bury, imigrante francesa, demonstrando a pouca participação direta de mulheres no processo de aquisição de lotes nesse espaço.

Embora o solo não fosse rico para produção diversa, os colonos do núcleo de Santana conseguiam produzir pequenas variedades de leguminosas e frutas, mas se destacaram pela produção de vinhos (LANGENBUCH, 1968, p. E+23). Essa informação levantada por Langenbuch corrobora com solicitações de imigrantes e brasileiros que tinham intenção de se estabelecerem no núcleo de Santana para produção de uvas e plantação de videiras. Devemos destacar também que a proximidade com a cidade fazia

com que os colonos buscassem outras formas de trabalho que não só a dependência do plantio, como no caso das mulheres, que poderiam atuar com lavadeiras.

Dentre os imigrantes, suas nacionalidades eram diversas: alemã, austríaca, italiana, sueca, portuguesa, belga e francesa. Valemo-nos do exemplo de uma família que se instalou no Núcleo Colonial de Santana em seus primórdios de ocupação para compreender quem eram estes habitantes: a família Turra.

Giacomo Turra, imigrante italiano²⁹, adquiriu 11 lotes no núcleo colonial em 1878, tendo título provisório sobre eles, conforme observado na figura 14. Com ele, vieram ao Brasil sua esposa Angela e seus quatro filhos Joana, João, Giuseppe, (que posteriormente mudou o nome para José) e Giovanni Turra. No Brasil tiveram uma filha, Maria, nascida em 1877. José se casou com Margentha (mudado para Margarida) em 1884 e tiveram dois filhos: Dorothea e Francisco. Toda família Turra era católica e sabia ler. Por fim, todos foram registrados como agricultores do Núcleo Colonial de Santana.³⁰ No entanto, com a mudança da numeração dos lotes, não sabemos onde a família de Giacomo Turra se estabeleceu a partir de 1878 e quais eram estes terrenos.

Apenas em 1886 passamos a ter uma noção de onde outros membros da família foram se assentando. Quando a Comissão de Colonização da província de São Paulo visava proceder a “medição definitiva do Núcleo Colonial”, Giovanni Turra, pediu autorização para ocupar o lote de número 63 com sua esposa e filhos, o que lhe foi concedido em 1887.³¹

Em 1890, do mesmo modo que os pais e irmão, José Turra solicitou ocupação de um lote no núcleo, sendo-lhe concedido o de número 36. Essa família de colonos foi uma das que desde os primórdios de ocupação do núcleo colonial se estabeleceu de forma

²⁹ Em outro documento localizado no mesmo repositório digital (Giacomo Turra, nº de série E00117), consta que a família Turra era de origem austríaca, enquanto outros indicam que se tratava de origem italiana. Devemos observar, ainda que brevemente, que no final do século XIX e início do XX, a região atualmente compreendida como norte da Itália e sul da Áustria passava por conflitos de formação territorial. O processo de anexação de territórios pelos dois países, na época Império Austro-húngaro e Reino da Itália, fez com que diversos imigrantes precisassem mudar sua nacionalidade, passando de austríacos para italianos (CORREA, 2014), como o caso da família Turra.

³⁰ APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo: Acervo Digitalizado: Textual: Núcleos Coloniais. Número de Ordem E12007. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/textual/nucleos_coloniais>. Acesso em: 20 jun. 2021.

³¹ Neste lote foi aberta uma rua com nome de João Turra, indicando a permanência da família no local. Descobrimos também que, posteriormente, este lote daria lugar à família de holandeses que construiria o Jardim Dona Rosa, vila atualmente tombada pelo CONPRESP (MARCONDES, 2016).

definitiva por décadas. Esta informação se sustenta ao nos depararmos com dois documentos importantes: O pedido de construção de uma casa, por Angela Turra, na rua Alfredo Pujol em 1912, e a certidão de Óbito de Maria Turra, informando que residia à Rua Voluntários da Pátria até sua morte, em 1969.³²

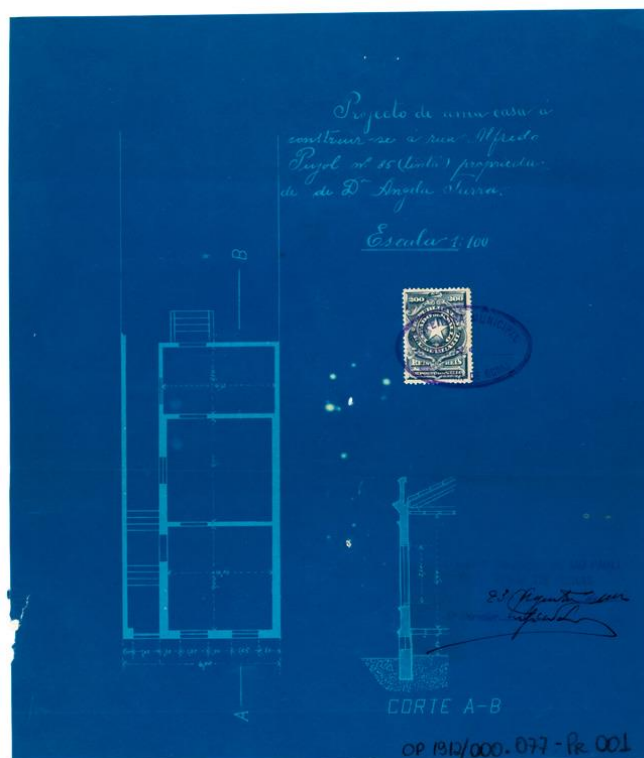


Figura 16 – “Projeto de uma casa a construir-se na rua Alfredo Pujol nº85, propriedade de Da Angela Turra”. Arquivo Histórico Municipal. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Particulares, Notação OP/1912/000.077. Data 22 de junho de 1912. Disponível em: www.projetosirca.com.br. Acesso em: 08 jul. 2021.

Embora o pedido de construção da casa não signifique que a família tenha se estabelecido nela, o fato de manterem as propriedades adquiridas do núcleo e o registro de permanência de Maria Turra na região, demonstra que esta família pôde acompanhar as diversas modificações que ocorreram neste espaço com a chegada de melhorias, como

³² **Fonte:** *FamilySearch.org*. "Brasil, São Paulo, Registro Civil, 1925-1995", Maria Magdalena Turra Mott. Disponível em: <<https://www.familysearch.org/ark:/61903/1:1:Q5D1-LNN2>>. Acesso em: 8 jul. 2021.

o *Tramway* da Cantareira, que de acordo com a Planta do Núcleo Colonial, passava atrás de terrenos da família, nas proximidades da parada Chora Menino e posterior estação, quando aberta em 1917.

O Núcleo Colonial de Santana foi importante no processo de loteamento e ocupação da região no final do século XIX que, nas palavras de Langenbuch “se situava em área que em breve seria alvo da expansão urbana através do desenvolvimento do “bairro isolado” de Santana” (1968, E + 13).

Conforme o caso de Baldasson Antonio, colono já estabelecido no núcleo e que em 1890 solicitou um grande lote de um antigo convento³³, parte dessas terras deveria ser entregue à Intendência Municipal para instalação de uma praça, outros logradouros, um cemitério e respectiva capela. Pelas informações do documento, provavelmente esta área refere-se a em que foi aberto o cemitério de Santana, em 1897. A partir de 1893, a Inspetoria de Terras e Colonização tinha outras intenções para as terras desocupadas do núcleo, defendendo que os lotes vagos deveriam ser destinados aos trabalhos de abastecimento da cidade ou reservado como propriedade do Estado, estando em acordo com as obras sanitárias que ocorriam na região Norte.

Algumas construções particulares foram solicitadas entre 1879 e 1891, totalizando 19 pedidos que iam desde o aterrado de Santana até o Morro de Santana, provavelmente na região do Núcleo Colonial.

TABELA 3 - Requerimentos solicitados ao município entre os anos de 1879 e 1891. Fonte: AHM		
Logradouro	Ano	Número de requerimentos
Aterrado de Santana	1879	02
Morro de Santana	1879	01
Aterrado de Santana	1883	03
Aterrado de Santana	1885	01
Aterrado de Santana	1887	01
Areal (Santana)	1889	01
Aterrado de Santana	1890	04
Estrada de Santana	1890	01
Alto de Santana	1891	01
Largo de Santana	1891	01
Rua Voluntários da Pátria	1891	03
Total		19

³³ Até a finalização dessa dissertação, não encontramos informações sobre o antigo convento citado no documento.

Legenda: Tabela contendo a quantidade de requerimentos solicitados ao município entre os anos de 1879 e 1891. Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Fundo Intendência Municipal de São Paulo. Série Obras Particulares: Papéis Avulsos. Sistematização: Raissa Campos Marcondes.

A expansão urbana do bairro vinha paulatinamente ocorrendo, conforme as tabelas de pedidos de construções nos revelam, mostrando novos espaços de ocupação de acordo com os logradouros apresentados. Isso tornou-se ainda mais expressivo quando um loteamento foi realizado na região, por meio da compra e apropriação de terrenos pertencentes às esferas governamentais, o que causou alguns conflitos.

Esta situação deveu-se às questões dos terrenos da região, uma vez que parte pertencia à nação e, a outra, à municipalidade. Diferentemente das terras devolutas, as municipais e provinciais faziam parte do *rossio* e eram destinadas a usos de bem público pela Câmara ou governo provincial, como para aberturas de vias de circulação e construções de edifícios públicos (GLEZER, 2007, p. 60).

De acordo com Elisângela Maria da Silva,

o *rossio* serviria também como uma reserva de terras para logradouros públicos e campos de uso comum para pastagem, retirada de lenha, abastecimento de água, lavagem de roupa. [...] doada para o usufruto comum e sob controle da Câmara, passível de distribuição para a população ou aferimento de rendas para os cofres municipais e, ao mesmo tempo, destinada à expansão territorial da vila (SILVA, 2012, p. 53).

Apesar desta distinção, Raquel Glezer enfatizou em seu trabalho *Chão de terra e outros ensaios sobre São Paulo* que a Câmara Municipal não tinha a real noção da dimensão de suas terras, o que acabou levando à ocupação por posseiros, sendo grande parte dessas áreas perdidas (GLEZER, 2007, p. 66).

Em fins do século XIX, o desenvolvimento urbano em São Paulo também possibilitou o surgimento de empresas privadas que tinham objetivo de lotear áreas para venda e para construção de imóveis, fomentando, assim, o investimento no mercado imobiliário na capital (BRITO, 2008, p. 201).

Definida como “primeira frente urbanizadora” por Monica Silveira Brito (2008, p. 169), estas empresas surgiram durante os primeiros anos do governo Republicano, no período do Encilhamento, quando o ministro da Fazenda Rui Barbosa propôs o estímulo econômico por meio do aumento de crédito através da emissão de papel-moeda pelos

bancos, o que levaria à criação de inúmeras empresas – sendo grande parte fictícias, gerando grande crise econômica para o país (RESENDE, 2018, p. 138).

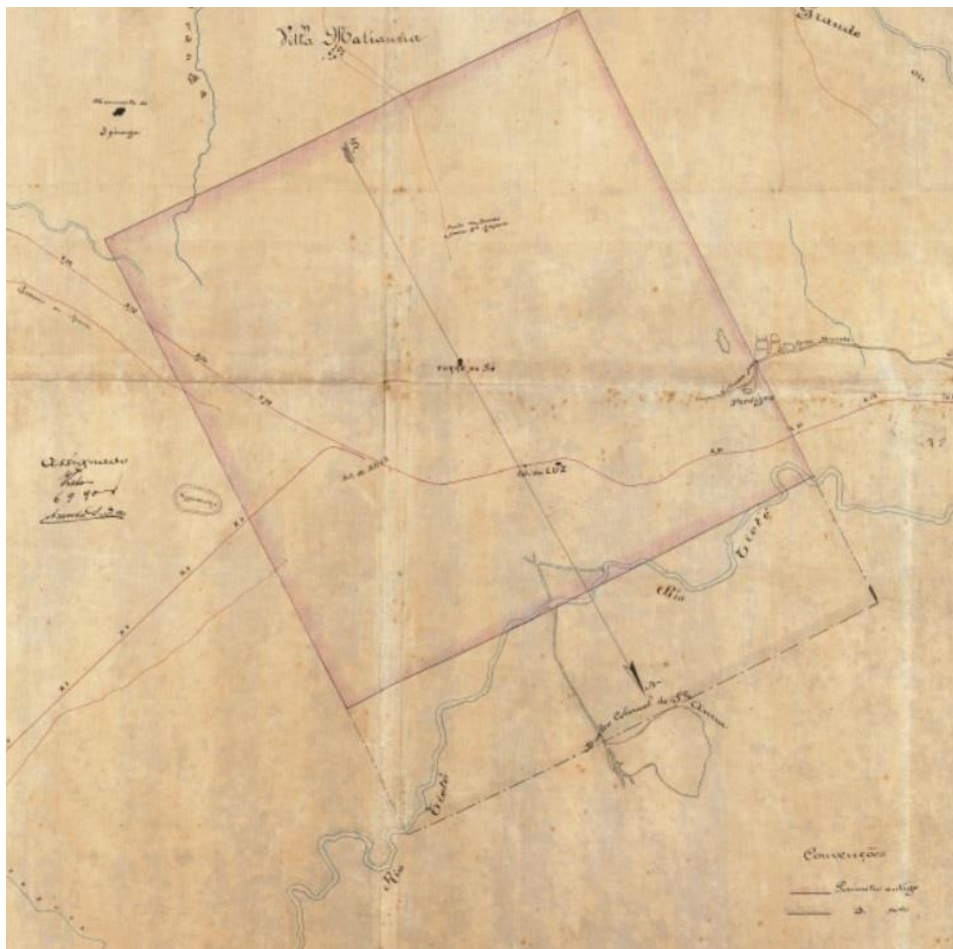


Figura 17 – “Planta da Cidade de São Paulo incluindo a nova zona a conceder-se a Intendência Municipal”, de 1890. Consta na planta o limite do antigo perímetro (quadrado maior) e a área a ser estendida, no antigo rossio, ao Norte, entre o rio Tietê e o Núcleo Colonial de Santana (área retangular). Há uma nota indicando que “todos os terrenos compreendidos entre os antigos e os novos limites estão invadidos com povoados de habitações e construções”. **Fonte:** Biblioteca Mário de Andrade. “Planta da Cidade de São Paulo incluindo a nova zona a conceder-se a Intendência Municipal”, São Paulo, 1890. Escala: 1: 20.000. Disponível em: <https://g.co/arts/QDMCHqrEShGzUarNA>. Acesso em: 08 jul. 2021.

Dentre estas empresas, em 1890, foi fundada a Companhia Predial de São Paulo com objetivo de promover loteamentos e construções, contendo em seu quadro de

acionistas notórios nomes, como Victor Nothmann,³⁴ Ismael Dias da Silva, Antonio de Pádua Salles e João Emygdio Ribeiro.³⁵ Esta empresa adquiriu, em algumas regiões no entorno da cidade, parte das terras devolutas do governo, dentre elas as localizadas um pouco abaixo do Núcleo Colonial, entre o Carandiru e o Alto de Santana.

A Companhia Predial atuou como empresa de loteamentos e construções entre os anos de 1890 e 1897, quando desfeita, provavelmente após diversos escândalos de grilagem³⁶ de terras que eram expostos em jornais.

³⁴ Sobre Victor Nothmann ver o trabalho de Luís Fernando Simões Moraes: **Victor Nothmann e a urbanização paulistana**: estudo sobre os negócios e os agentes envolvidos no parcelamento do solo de São Paulo nas últimas décadas do século XIX e nos primeiros anos do XX. IV Jornada de Pesquisas do CAPP - EFLCH-UNIFESP. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=pKyq2-yM7v0>.

³⁵ Correio Paulistano, “Companhia Predial de São Paulo”. São Paulo, 4 de setembro de 1890, p. 01. Acesso em: 08 jul. 2021.

³⁶ Forma de apropriação de terras públicas sem autorização e geralmente apresentado documentação falsificada.

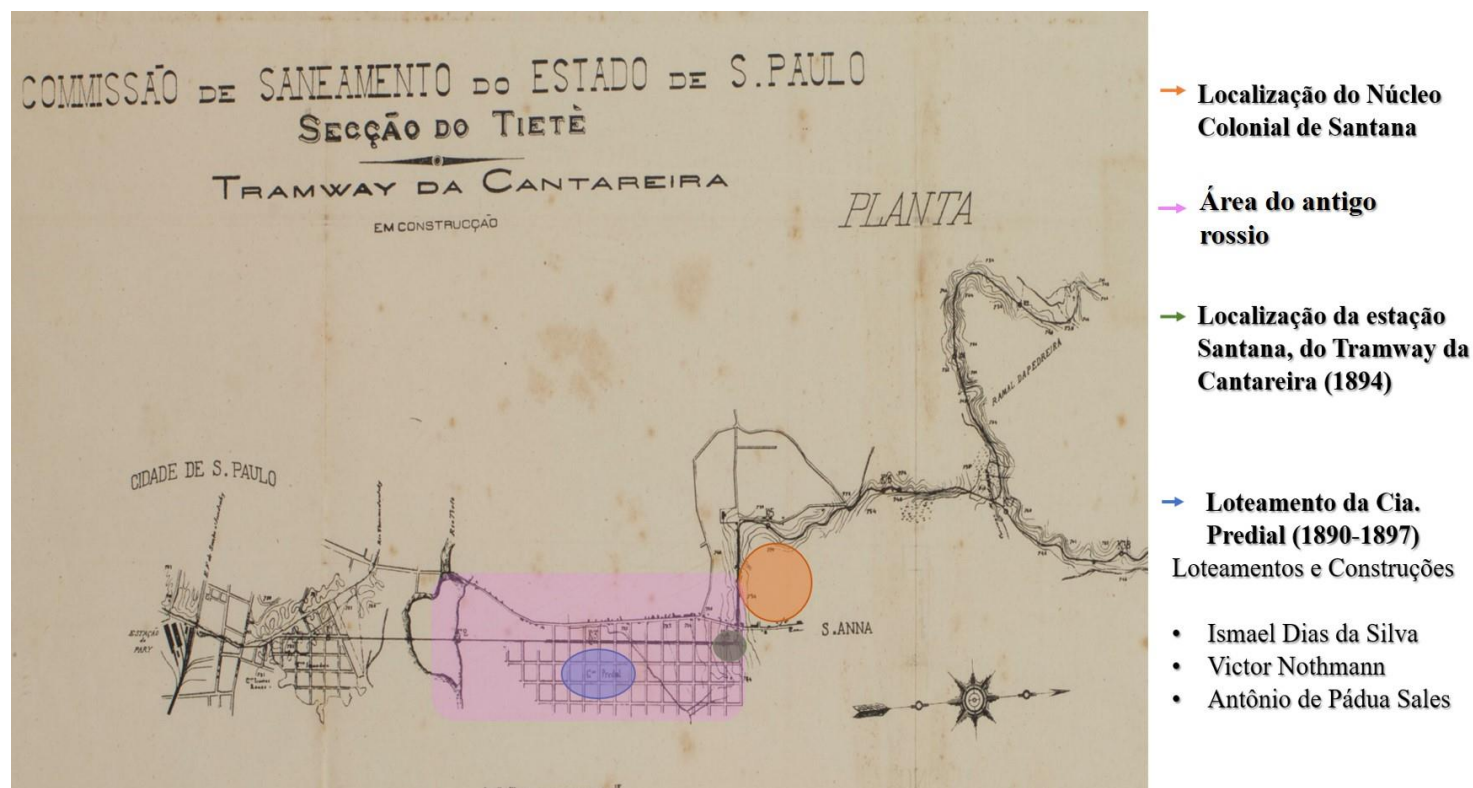


Figura 18 – Pormenor da Planta da “Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, secção do Tietê, Tramway da Cantareira em Construção”, em 1893. Destacado pela autora a área do antigo rossio (realce em rosa), do loteamento da Cia. Predial (realce em azul), da estação Santana do T.C (realce em verde) e do Núcleo Colonial de Santana (realce em laranja). Nela, nota-se, da esquerda para direita, a cidade de São Paulo e o trecho do rio Tietê cortado pela linha. **Fonte:** Arquivo Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Planta da “Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, secção do Tietê, Tramway da Cantareira em Construção” Autor: Cezar Augusto de Lima, 1893. Disponível em:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Planta_do_Tramway_da_Cantareira_\(Em_Constru%C3%A7%C3%A3o\)_-_1,_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP_\(cropped\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Planta_do_Tramway_da_Cantareira_(Em_Constru%C3%A7%C3%A3o)_-_1,_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP_(cropped).jpg).

Acesso em: 13 jul. 2021.

A figura 18 apresenta algumas informações relevantes sobre o loteamento realizado pela Cia. Predial. Primeiramente vemos a quantidade de lotes representados na figura, com atenção à sua extensão que inicia em uma área próxima ao rio Tietê e vai até a Rua Alfredo Pujol, alcançando também a rua Voluntários da Pátria, onde se encerram os loteamentos na vertical. Outra informação importante é que o projeto da linha do *Tramway* da Cantareira passava por dentro do loteamento, o que poderia indicar um possível interesse do governo junto à empresa, uma vez que foi aberta em 1894 a estação Santana na área loteada, com proximidade também do Núcleo Colonial.

De fato, a linha férrea construída em Santana seguiu o traçado apresentado na imagem, no entanto, Brito (2008) apresenta que a empresa foi alvo de denúncias de grilagem de terras que trouxeram impasses em relação aos lotes adquiridos por ela. Antes da Lei Estadual nº16, de 13 de novembro de 1891, que definia que as terras municipais deveriam estar dentro de um raio de seis quilômetros, a partir do largo da Sé, foi publicado no jornal *O Estado de S. Paulo* informação de que a Cia. Predial havia recebido trinta mil hectares de terras devolutas do Governo Federal em terras na região da Ponte Grande e em outras nas margens do rio Tietê.

Em 1892, no *Correio Paulistano*, a empresa anunciou a venda dos terrenos do loteamento realizado em Santana, conforme a imagem a seguir:

O mais lucrativo emprego de capital é, sem duvida, a aquisição de terrenos na Villa Sant'Anna!

Encarregado pela Companhia Predial, da venda dos seus bellissimos terrenos, situados na aprásivel e futura Villa Sant'Anna, communiço aos interessados que elles estão divididos em bonitas quadras, com ruas e avenidas espaçosas, e que a respectiva planta está á disposição, no meu escriptorio, á rua da Boa Vista n. 4, das 2 ás 3 horas da tarde.

Sendo muito em conta os preços desses terrenos, que brevemente serão servidos por uma linha de bonds, é está a melhor occasião de os adquirir, não só para edifical-os, como tambem para revendel-os com grandes lucros, em pouco tempo.

10-2
M. PENTEADO

Figura 19 – Anúncio no *Correio Paulistano*, “O mais lucrativo emprego de capital é, sem dúvida, a aquisição de terrenos da Villa Sant’Anna!”, São Paulo, 26 de maio de 1892, p. 04. Acesso em: 08 jul. 2021.

No ano seguinte, em 1893, foi feita uma denúncia de que a empresa estaria envolvida em grilagem de terras pertencentes ao município, mas há muitos anos ocupados por habitantes ribeirinhos (BRITO, 2008, pp.210-211), sendo que algumas famílias pediram aforamento de terrenos que ocupavam na região, ou seja, a posse desses terrenos por meio de um tributo a ser pago para o município.

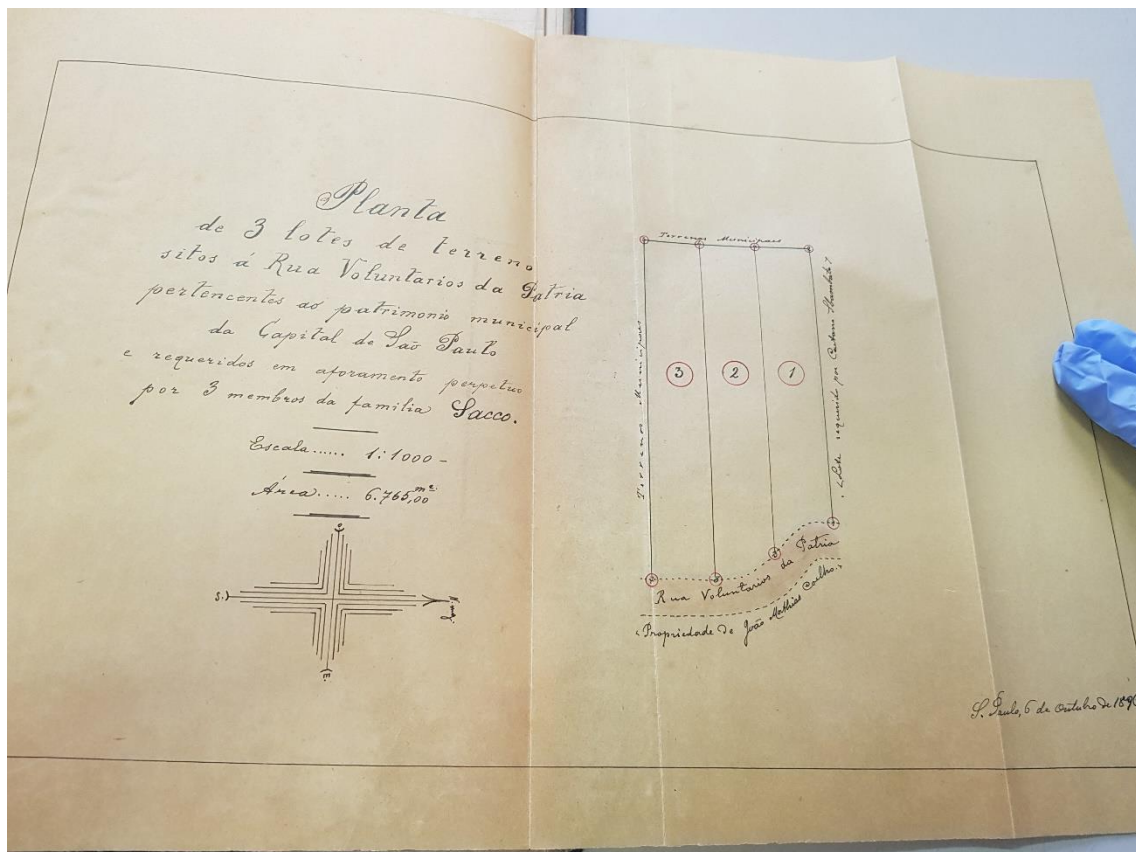


Figura 20 – Pedido de aforamento de três terrenos na rua Voluntários da Pátria pela família Sacco. Não consta no documento se o pedido foi deferido. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Fundo Intendência Municipal de São Paulo, Obras Particulares: Papéis Avulsos. Livro 139, vol. 41, documento nº 61.

A denúncia não obteve de prontidão uma resposta ou alguma sanção, mas quatro anos depois a municipalidade tomou medidas quanto à ocupação dos terrenos em Santana. O acionista Ismael Dias de Toledo anunciou no *Correio Paulistano* uma nota em resposta ao embargo municipal em obras no local, sendo oportuna a reprodução da discussão:

Sob essa epígrafe o Correio, de ontem, noticia que um fiscal da Câmara Municipal, acompanhado de dez guardas, embargou as obras de um valão que mandei fazer na freguesia de Sant'Anna, sob o fundamento de que os terrenos que deviam ser fechados, fazem parte do patrimônio municipal. Para que não se julgue que pretendo assenhorear-me indevidamente de terrenos pertencentes ao

município, apresso-me a declarar que mandei fechar esses terrenos em virtude de um direito incontestável que me assiste como um dos cessionários da Companhia Predial. Esta Companhia de acordo com a concessão que lhe foi feita pelo Governo Federal, mediu uma área de terras no município da Capital, dispendendo muito dinheiro com esse trabalho e com o levantamento da planta respectiva, que foi aprovada pelo Governo. Logo depois entrou a Companhia para os cofres do Tesouro Federal com a importância do preço de terras, de acordo com o contrato celebrado com o Governo. Esse contrato, embora fosse posteriormente considerado caduco, em uma de suas cláusulas, expressamente resolveu a favor da concessionária o direito a metade das terras medidas e pagas e, em virtude desse direito, a Companhia Predial tomou posse de uma parte das terras que havia comprado ao governo. Como, porém, aparecessem diversos pedidos de aforamento desses terrenos, protestou a mesma perante a Câmara contra esses pedidos, e tranquila aguardava o reconhecimento de seus direitos aos referidos terrenos. Agora, porém, que a Câmara se investindo prepotentemente de funções que só competem ao poder judiciário, acaba de mandar embargar a execução de um trabalho particular, sem ter previamente requerido o mandado de embargo, só me resta reclamar desse poder as providências garantidas pela lei. A questão vai, portanto, ser discutida judicialmente e somente depois de sua decisão final, é que se saberá quem é o legítimo dono de tais terrenos. São Paulo, 19 de junho de 1897. Dr. Ismael Dias de Toledo.

Correio Paulistano, 20 de junho de 1897 – Embargos Municipais.

No ano seguinte, o ministério de Viação do município de São Paulo indeferiu o requerimento da Cia. Predial, fazendo o seguinte comentário:

O ministério de Viação indeferiu o requerimento da Companhia Predial de S. Paulo, pedindo que se lhe entregue, pelo preço já pago, metade das terras que mediu e demarcou nos municípios da cidade de S. Paulo e circunvizinhos, em virtude de seu contrato de burgos agrícolas, visto que, assim obterá uma compensação aos prejuízos da caducidade que sofreu, do mesmo contrato. Precisamos fazer um leve comentário a esta notícia: - O ato do ministro da Viação afigura-se de inteira justiça. A Companhia Predial de S. Paulo a qual já não existe hoje senão em mãos de dois ou três capitalistas conhecidos, ocupando um deles o lugar de vereador municipal, perdem todo o direito à concessão de enormes áreas de terrenos nesta capital visto que não satisfaz nenhuma das cláusulas da concessão. O ato do ministro da viação é de absoluta correção, é de inteira justiça.

Jornal A Nação – S. Paulo – 3 de maio de 1898 – Factos e Boatos

Os dois trechos citados expõem os problemas entre a Cia. Predial e órgãos públicos que, ao se apropriarem de forma ilegal destes terrenos, a municipalidade agiu para recuperação de parte deles. O acionista Ismael Dias de Toledo expôs os problemas com a população local, ocupantes destes terrenos que solicitavam aforamentos para não perderem suas terras para as enormes áreas que a companhia pretendia lotear para lucrar. Este conflito pode ser visto representado na Planta da Cidade de São Paulo de 1897, primeiro ano em que Santana aparece como parte da cidade devido a este loteamento. Nele, podemos observar que metade dos terrenos concedidos estão representados e a outra metade, próxima ao rio Tietê e abaixo do Caminho do Carandiru, é um grande vazio.

Contudo, isso não quer dizer que o espaço não estava ocupado ou não era utilizado. Embora não tenhamos localizado na documentação analisada, Janes Jorge nos indica que às margens do rio Tietê poderíamos encontrar moradores ribeirinhos, população pobre e dependentes do rio para seu sustento através do transporte fluvial, pesca, caça, plantações, corte de lenha, lavagem de roupas, entre outras atividades essenciais para esses indivíduos. Essa ocupação pode ser explicada pelo crescente número populacional de São Paulo nas últimas décadas do século XIX e no início do XX, que não acompanhou o desenvolvimento econômico da cidade, “o que contribuiu para o aumento extraordinário do mercado de trabalho casual da cidade” e consequente usufruto de cursos d’água para sobrevivência (JORGE, 2017, pp. 87 - 88).

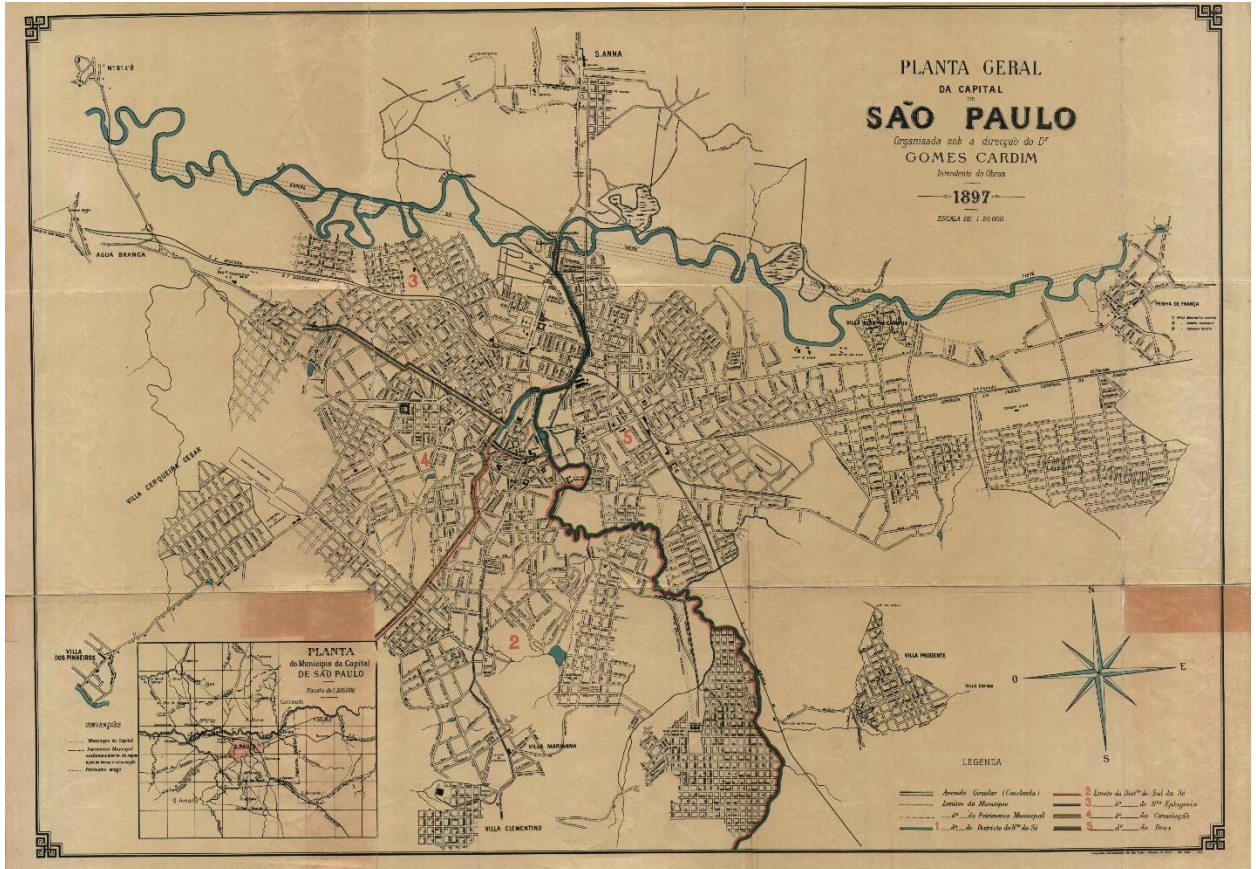


Figura 21 - Planta Geral da Capital de São Paulo em 1897. Ao Norte, o bairro de Santana, com diversas vias representadas, bem como parte do loteamento da Cia. Predial. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Planta Geral da Capital de São Paulo, organizada por Gomes Cardim - 1897. Escala: 1: 20.000. Disponível em: <<http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/i-1897.htm>>. Acesso em: 8 jul. 2021.

Para Mônica Brito, a Planta de 1897 poderia funcionar como mecanismo para que a municipalidade tivesse maior entendimento de suas propriedades na cidade. No entanto, muitos eram os pedidos de terrenos municipais destinados a falsos projetos: “O que chama atenção nesse ponto é que, como já visto anteriormente, a planta em questão incluiu alguns desses projetos e propostas como áreas efetivamente arruadas, reconhecendo-as formalmente como propriedades privadas” (BRITO, 2008, p. 204).

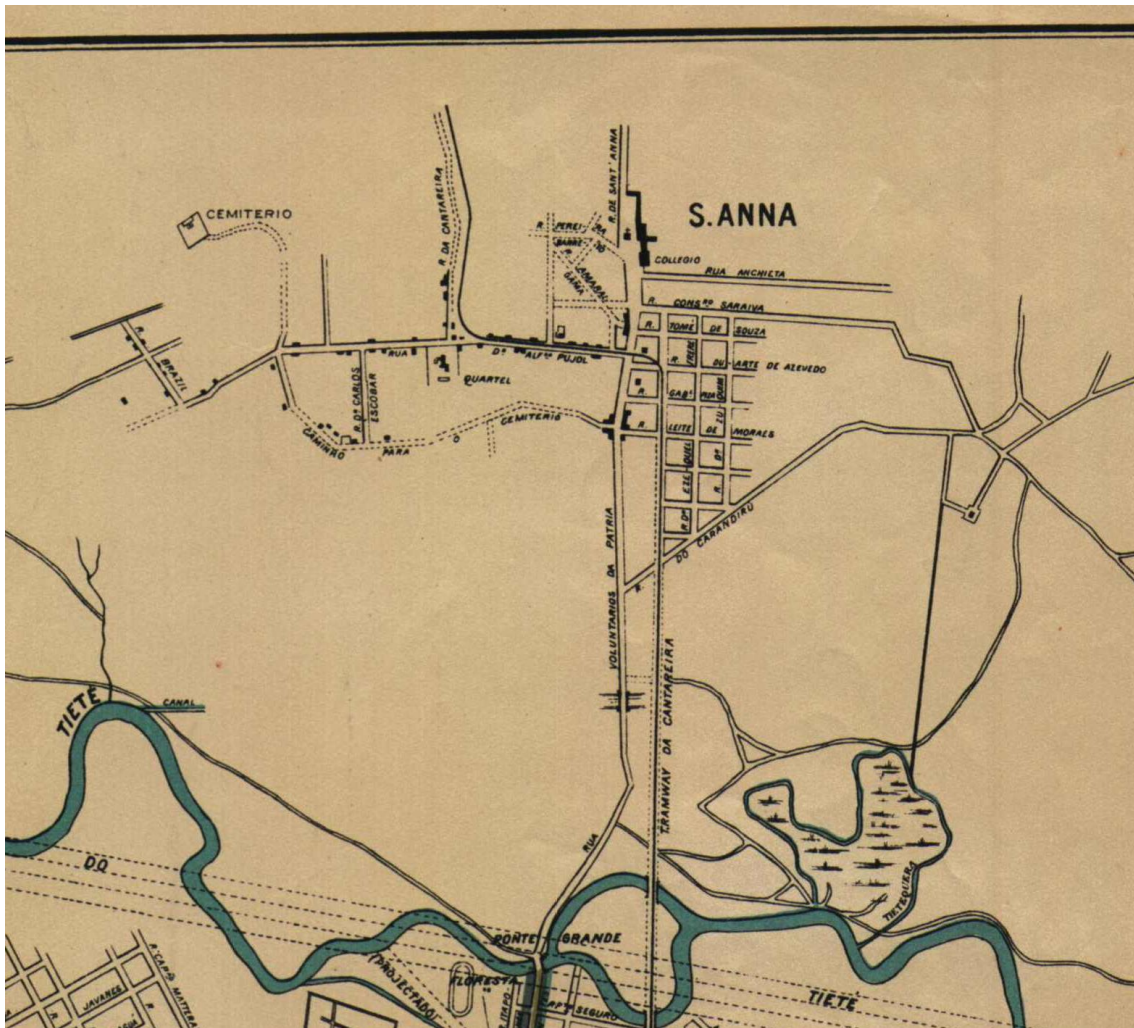


Figura 22 – Pormenor da Planta da Capital de São Paulo, de 1897. Nela, vemos com mais detalhes o que era a região de Santana e como a área estava se configurando. Podemos ver também a linha do *Tramway* da Cantareira que seguiu o projeto apresentado passando pelo loteamento da Cia. Predial. Neste ano a estação de Santana já existia, localizada entre as ruas Duarte de Azevedo e o início da rua Alfredo Pujol. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Planta Geral da Capital de São Paulo, organizada por Gomes Cardim - 1897. Escala: 1: 20.000. Disponível em: <<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1897.htm>>. Acesso em: 8 jul. 2021.

A Planta da Capital também apresenta outra característica importante: embora loteada, a área da Colônia de Santana não foi incluída, uma vez que fazia parte da área rural e com produção de gêneros alimentícios. Do mesmo modo, podemos inferir que a área não sofreu mudanças expressivas até a produção da Planta, indicando apenas o *Tramway* da Cantareira perpassando o núcleo.

Outra informação interessante que foi constada é que os nomes das ruas do loteamento da Cia. Predial referem-se a indivíduos que, de algum modo, tiveram relações estreitas com os ideais republicanos, sendo maioria professores ou bacharéis da Faculdade de Direito do Largo

São Francisco, poetas e políticos, dentre eles Leite de Moraes, que foi professor da Faculdade de Direito e fundador do Diário de São Paulo; Duarte de Azevedo, advogado, professor da Faculdade de Direito e presidente do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo; Gabriel Piza, embaixador, deputado e propagandista da República; Olavo Egídio, político e membro do Partido Republicano; e Ezequiel Freire, Bacharel da Faculdade de Direito, jornalista, advogado e poeta, escrevendo sobre ideais republicanos e sobre o bairro de Santana³⁷ em sua obra “Flores do Campo”, publicado em 1874.³⁸

A maior parte destes indivíduos era vivo quando os nomes foram escolhidos e indicados na planta da cidade de 1897, o que pode indicar o ato de homenagear estes republicanos por alguns motivos hipotéticos: primeiro, poderia ser uma forma de promover o recém-formado governo republicano, indicando seus representantes nos espaços em que, aos poucos, melhoramentos eram implantados pela frente urbanizadora. Outra hipótese é a de possível participação de alguns destes indivíduos no processo de modernização da cidade, cujos cargos políticos e suas ligações com empresas empreendedoras de atividades voltadas para urbanização, como Gabriel Piza, ligado ao Banco União de São Paulo em 1890, atuando no ramo de

empréstimos, descontos e câmbio, hipotecas e penhores sobre propriedades rurais e urbanas; empréstimos para construção de edifícios, levantamentos topográficos, drenagem, abertura de estradas; empreitada de obras públicas e construção para particulares; melhoramentos urbanos” (BRITO, 2008, p. 39).

Os lotes foram paulatinamente ocupados, com maior expressividade no início do século XX. Devido à pandemia de Covid-19, a pesquisa nos Papéis Avulsos foi interrompida, mas até 1897 poucos foram os requerimentos encontrados na documentação do Arquivo Histórico

³⁷ No poema “A esmo”, o poeta escreveu:

“N’outro hemisfério
O sol, o *doude imenso*, o Lovelace,
Servia de gazometro aos antípodas.
Tenue brisa fugace
Estremecia as nuvens rarefeitas
No topete da seara.
Uivava um cão das bandas de Sant’Anna.
(Sant’Anna é uma aldeã,
Á qual desejo seja leve a terra).
- Era fim de semana
Véspera de lua-cheia”

Fonte: FREIRE, Ezequiel. *Flôres do Campo*. Editora Hildebrandt, Rio de Janeiro, 1874. Acervo Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin.

³⁸ Informações retiradas da página “Dicionário de Ruas, da Prefeitura Municipal de São Paulo. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 02 fev. 2021.

Municipal que pudessem nos informar sobre os indivíduos que ocuparam estes lotes, sendo que a maioria ainda apresentava ocupação no caminho do aterrado de Santana e rua Voluntários da Pátria.

Por ora, devemos ressaltar que os caminhos antigos da região foram fundamentais no processo de ocupação deste espaço, visto que a implantação de um núcleo colonial e um loteamento realizado pela Cia. Predial, apesar dos problemas, demonstraram interesse em ocupar esta área, embora precária em infraestruturas. Devemos observar que o levantamento realizado até o ano de 1906 e devido à pandemia, não foi possível averiguar se moradores da área próxima à Serra da Cantareira apresentaram demandas para região. No entanto, os indivíduos destas áreas se apresentarão de forma mais expressiva nas primeiras décadas do século XX, onde mostraremos no capítulo 3 suas principais questões relacionadas ao mundo rural.

CAPÍTULO 2: NOS TRILHOS DO TRAMWAY DA CANTAREIRA: DA CONSTRUÇÃO AOS CARTÕES-POSTAIS³⁹

Em 1893, uma nova possibilidade de transporte para os moradores da região Norte foi inaugurada. Embora as estradas fossem de extrema importância para o deslocamento até a cidade, a implantação de uma pequena ferrovia trazia uma nova oportunidade de acessar o núcleo urbano sem passar pelas dificuldades apresentadas pelos caminhos de terra. O caminho dos trilhos alcançava a Serra da Cantareira, no ponto de construção dos reservatórios para abastecimento de água de São Paulo. Registrar por meio de fotografias as obras de saneamento também fazia parte da estratégica promoção do governo republicano.

Mas para compreender a construção do *Tramway* da Cantareira é imprescindível abordar a questão do abastecimento de água de São Paulo, uma vez que estavam diretamente relacionadas. Sobre esse assunto, são vastos os estudos sob diversas perspectivas e áreas. Apresentaremos a seguir algumas dessas abordagens com intenção de elucidar alguns aspectos da construção da linha férrea, seus usos e questões políticas intrinsecamente ligadas às obras de saneamento e transporte na Pauliceia.

2.1 Águas da Cantareira para a cidade paulistana

Em meados do século XIX, a cidade de São Paulo apresentou uma questão importante frente aos melhoramentos públicos que debatia: a necessidade de abastecimento de água para os prédios da urbe. As teorias médicas, que passaram a atuar no enfrentamento de “miasmas”⁴⁰, concentravam seus olhares para a cidade, em especial para as habitações coletivas, normas de construções e para o saneamento público. Portanto, ofertar água potável para consumo e para escoamento de dejetos de forma segura para população era fundamental para o controle de doenças.

³⁹ Devemos informar que durante as buscas documentais sobre a construção do *Tramway* da Cantareira, bem como os indivíduos que participaram das obras, principalmente operários e atuação de ingleses, a pandemia de Covid-19 foi decretada no Brasil e o processo de buscas foi encerrado devido ao fechamento dos arquivos que guardam estes documentos. Por isso, o capítulo precisou ser reformulado para que pudéssemos apresentar algumas das informações analisadas.

⁴⁰ Acreditava-se que os miasmas consistiam em “emanações nocivas invisíveis que corrompiam o ar e atacavam o corpo humano. Os miasmas seriam gerados pela sujeira encontrada nas cidades insalubres, e por gases formados pela putrefação de cadáveres humanos e de animais.” (MASTROMAURO, 2011, p. 1).

Ademais, sanear a cidade significava estar em acordo com o cenário de importantes centros urbanos mundiais que forneciam serviços de água e esgoto, que no Brasil era compreendido como um serviço que se afastava do atraso das formas de escoamento de dejetos feitos pelos escravos e do abastecimento de água realizado principalmente por chafarizes e fontes em espaços públicos.

Durante o período monárquico, os empreendimentos de alto custo eram, em geral, financiados por investidores privados, como o caso das primeiras ferrovias brasileiras, cujas concessões eram feitas a investidores de setores ligados principalmente à produção cafeeira (GRANDI, 2013, p. 77). No entanto, conforme análise de Cristina de Campos, em São Paulo, a promoção de redes de águas e esgotos encontrava barreiras devido ao alto custo de investimento para interessados em arriscar tamanha empreitada. Para solucionar esse problema, surgiam as companhias formadas por diversos acionistas a fim de reunirem capital para investir em melhoramentos e obter lucros futuros, uma vez que o governo imperial autorizava licenças para tais explorações (CAMPOS, 2005, pp.194-195).

Foi nesse contexto que a busca por fontes potáveis em diversos cursos d'água ao redor da cidade de São Paulo foram realizadas na década de 1860. Dentre esses, as da Serra da Cantareira foram estudadas e o local foi escolhido para ser o polo de captação de águas devido à proximidade com a cidade e abundância de mananciais. Em razão dos constantes impasses entre empresas e governo da província de São Paulo, apenas no governo de Sebastião José Pereira⁴¹, em 1875, a questão do abastecimento de água começou a se desenrolar com a contratação de Antonio Proost Rodovalho⁴², Major Benedito Antonio da Silva⁴³ e Daniel

⁴¹ Sebastião José Pereira (1834-1881) foi professor, juiz municipal e em 1875, presidente da Província de São Paulo entre 1875 e 1878. **Fonte:** Dicionário de Ruas. Sp.gov.br. Disponível em: <<https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 8 jul. 2021.

⁴² Antonio Proost Rodovalho (1838-) nasceu em São Paulo e foi importante comerciante e acionista de diversas firmas e companhias, como a San Paulo Gas Company Limited, fundador da Companhia Ituana de Estrada de Ferro, da Cia. São Paulo e Rio de Janeiro, Cia. Bragantina e da Companhia Cantareira de Esgotos, dentre outras empresas importantes no processo de infraestruturação no Estado de São Paulo. Foi um político importante, atuando como vereador, Intendente de finanças e como presidente da Câmara Municipal de São Paulo. Faleceu em 1913, em São Paulo (JERONYMO, 2011, p.41-46).

⁴³ Benedito Antonio da Silva (1822-1902) foi militar, empresário, banqueiro e financista no período monárquico e início da república. Entre seus investimentos, destacamos o de acionista da Companhia de Águas e Esgotos da Cantareira, ferrovia Rio Claro-São Carlos, Banco da Lavoura e da Companhia Docas de Santos. Também é conhecido por ter sido proprietário da Casa Número Um, no centro de São Paulo, onde atualmente é sede do Museu da Cidade. Faleceu em São Paulo, aos 80 anos de idade. **Fonte:** Contribuidores dos Projetos da Wikimedia. Benedito Antônio da Silva. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Benedito_Ant%C3%B4nio_da_Silva>. Acesso em: 8 jul. 2021.

Makinson Fox⁴⁴ para atuarem na canalização do ribeirão da Pedra Branca, fundadores da Companhia Cantareira & Esgotos, em 1877 (CAMPOS, 2005, pp.202-203).

De acordo com contratos estabelecidos entre o governo provincial e a Companhia, deveriam ser realizadas construções de reservatórios na Serra da Cantareira de tamanho e volume suficientes para suprirem mais de 30 mil habitantes, questão que era criticada devido ao aumento populacional da cidade a cada ano. Entre 1880 e 1881 foram firmados novos acordos e lançados novos decretos, dentre eles o que declarava de “utilidade mista municipal e provincial os terrenos da Serra da Cantareira e do Morro de Santana, porque a companhia iria utilizá-los em suas obras” (CAMPOS, 2005, p. 206) para a passagem dos encanamentos que deveriam abastecer, além dos prédios, seis chafarizes da cidade e cem hidrantes.

No final da década de 1880, um novo reservatório começou a ser construído para captação das águas do ribeirão Caratinga devido à necessidade de fornecimento de mais água para a cidade que aumentava em tamanho e número populacional. No entanto, os turbulentos anos entre 1889 e 1892, com o recém-formado governo Republicano, viriam a colocar em desconfiança a capacidade da Companhia Cantareira em viabilizar as obras. Deste modo,

o debate em torno da renovação do contrato ou a encampação da companhia iniciou-se em 1889, com as denúncias feitas pelo então engenheiro fiscal Manoel Ferreira Garcia Redondo. Na esfera pública, a atuação da empresa passou a ser revisada com a publicação da Lei n. 195 de 5 de junho de 1889, que autorizava o governo a rever os contratos anteriores e “a emprestar à Companhia Cantareira e Esgotos mil e quinhentos contos de reis, ou a encampar o serviço de água e esgotos” (REDONDO, 1889, p. 5). (CAMPOS, 2005, p. 216).

As inúmeras críticas ao serviço da Companhia Cantareira & Esgotos feitas pelo engenheiro da Superintendência de Obras Públicas, Antonio Francisco de Paula Souza, em 1890, variavam entre os tipos de materiais utilizados nos serviços de esgoto até acusações de que a empresa se preocupava apenas com o enriquecimento por meio dos serviços prestados, em detrimento do bem coletivo da cidade. As constantes críticas somadas aos atrasos de entregas de obras levaram o Congresso Estadual a encampar a Companhia, passando para o Estado a responsabilidade pelas obras de abastecimento de água e esgoto em 1892 (CAMPOS, 2005, pp. 218-220).

Podemos estabelecer relações entre a mudança da responsabilidade no processo de saneamento de São Paulo com a reestruturação administrativa do Estado no advento da

⁴⁴ Daniel Makinson Fox foi um engenheiro inglês, responsável pela construção da ferrovia São Paulo *Railway* (FARIA; ZAMBONI. 2013, p. 157).

República e, em 1892, com a chegada de Bernardino de Campos⁴⁵, membro do PRP, na presidência do Estado. Para Bernardini, “a proposta de uma nova sociedade republicana de acordo com as bases partidárias, compreendia, tão somente, uma reestruturação administrativa que trouxesse condições à burguesia paulistana de reproduzir seu capital” (BERNARDINI, 2008, p.33).

Atrelado a isso, estavam os projetos modernizadores advindos de ideias positivistas que buscavam o “progresso nacional” em investimentos voltados para o desenvolvimento econômico e de infraestruturas. Em São Paulo, esta ação ocorreu por meio da atuação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, formada em 1892 e ligada ao governo estadual paulista. Coube à Repartição Técnica de Águas e Esgotos, RTAE, submetida à Superintendência de Obras Públicas e anexa à Secretaria de Agricultura, a responsabilidade pela continuidade nas obras de captação das águas da Serra da Cantareira (CAMPOS, 2005, p. 221).

Ao trazer para si a responsabilidade em providir não apenas as obras de saneamento, mas outras ligadas a infraestruturas nos Estados, o governo republicano procurava consolidar suas raízes políticas de forma que tivesse maior credibilidade e apoio social, uma vez que o início do governo estava sensível aos conflitos causados pelas recém- mudanças de um governo monárquico para o republicano.

Uma das primeiras atitudes realizadas pela Secretaria de Agricultura foi desapropriar terrenos ao redor dos principais mananciais na Serra da Cantareira, sendo eles os da “Pedra Branca, Tanque, Guarahú, Bispo, Mattheus, Itaguassú e Manino”, pertencentes ao

Major José Estanislau de Queiroz (sítio do Miguel); Pedro Antonio Borges (sítio da Pedra Branca); Joaquim Rodrigues dos Santos Sobrinho (sítio da Chapada); dona Gertrudes Maria Pentead e os herdeiros Prudencio Barboza, Martinho Barboza, José Barboza, Francisco Barboza e Candido Barboza, seminário Episcopal e Capitão Jesuino Franco de Oliveira.⁴⁶

Do mesmo modo, foram desapropriados os terrenos ao redor do córrego do Engordador, que reunia as águas dos mananciais de Cachoeira, Cassununga e Campo Redondo, pertencentes aos proprietários “José Estanislau de Queiroz, Flaminio Antonio de Freitas, Henrique Pereira

⁴⁵ Bernardino de Campos (1841-1915) nasceu em Minas Gerais, na cidade de Pouso Alegre, e tornou-se bacharel pela faculdade de Direito do Largo São Francisco em 1863, atuando como advogado, vereador. Foi presidente do Estado de São Paulo entre 1892 e 1896 e entre 1902 e 1904 e faleceu na capital paulista em 1915. Referência: Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em:

<https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/especial/bernardino-de-campos/>. Acesso em: 8 jul. 2021.

⁴⁶ Arquivo Público do Estado de São Paulo. Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Superintendência de Obras Públicas. Caixa CO4158. Documento 655, de 26 de outubro de 1893.

Bueno, Antonio Pereira Bueno e João Pereira Bueno com a área total de 6.040.838 metros quadrados ou 249,62 alqueires.”⁴⁷ O polígono que foi composto por esta desapropriação, alonga-se entre as cotas altimétricas de 800 a 900m, e configura um enclave próximo ao pico do maciço da Serra da Cantareira, o que garante a distribuição por gravidade, na maior parte da empreitada, e a mobilização de um diverso sistema hídrico, com tanques, caixas, tubulações, aquedutos e reservatórios (VILAR, 2007).

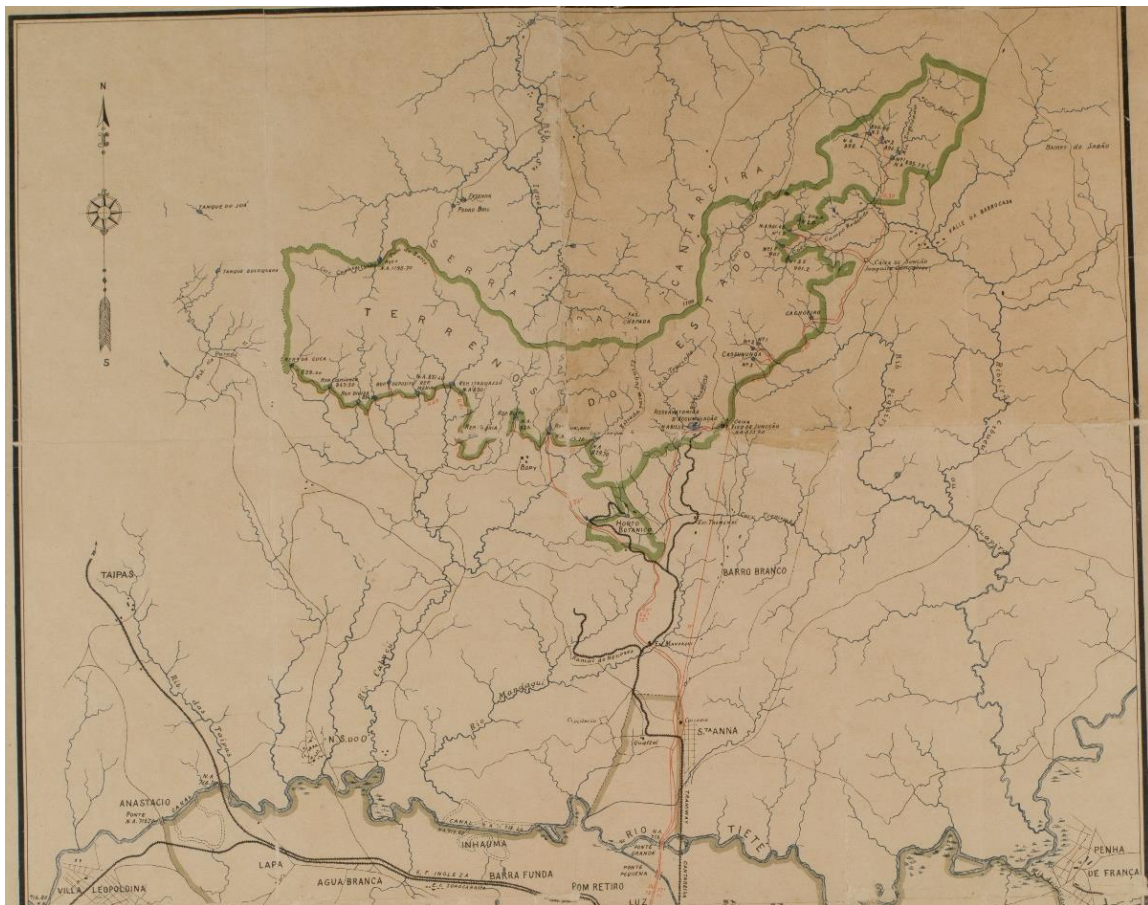


Figura 23 – Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo e dos terrenos desapropriados para o seu abastecimento d’água em 1900. Escala 1:50000. Arquivo do Museu Paulista da USP. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Planta_da_Cidade_de_S%C3%A3o_Paulo_e_dos_Terrenos_Desapropriados_para_o_Seu_Abastecimento_D%27%C3%A1gua_em_1900__1,_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg> Acesso em: 8 jul. 2021.

⁴⁷ SÃO PAULO (Estado). Decreto n. 239, de 28 junho de 1894. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1894/decreto-239-28.06.1894.html>. Acesso em: 28 jun. 2021.

A figura 23 indica a área que foi desapropriada, colocando em evidência a importância da conservação dos mananciais para abastecimento da cidade. Contudo, as obras passavam por dificuldades ainda em 1892 e 1893, uma vez que transportar materiais para canalização era um grande desafio. De acordo com o Inventário dos Bens Histórico-culturais do PEC, da Fundação Horto Florestal, a Companhia Viação Paulista, que fornecia bondes até Santana, auxiliava o transporte dos canos até o referido bairro e, a partir desse ponto, o material era levado em carroças até a Serra da Cantareira (Inventário dos Bens Histórico-Culturais do PEC, 2008, p. 5).

Ainda de acordo com estudos da Fundação Horto Florestal (2015, p. 35), “Os materiais hidráulicos para as obras da Serra da Cantareira, foram adquiridos com os negociantes da antiga Companhia Cantareira, *Hopkins, Causer & Hopkins* e procediam de *Birmingham, Inglaterra*” (Cenários Históricos, 2015, p. 35) e de outros países, como Alemanha e Bélgica. Vilar ainda aponta que houve o emprego de tubos metálicos de 300mm, fornecidos pelo Estado, por meio da firma fornecedora oficial de material para o governo paulista, a “*Zerrenner Büllow & Company*” (VILAR, 2007, p.67-69).



Figura 24 – Fotografia do sistema para captação de águas mostrando o “Sifão do [córrego] Cassununga”. Pierre Doumet, 1893. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Digitalizado: Iconográfico: Álbum Águas e Esgotos. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/iconografico/aguas_esgotos>. Acesso em: 9 jul. 2021.

Não entraremos em detalhes sobre o processo de construção dos reservatórios, uma vez que fugiria da proposta de estudo, no entanto, vale apresentar quem eram os indivíduos que

participaram das obras do grande sistema de abastecimento de água para a capital. Para isso, utilizaremos como base o álbum de fotografias da Repartição de Águas e Esgotos, que nos mostra diversas imagens sobre o processo de construção dos reservatórios em 1893, registrados pelo fotógrafo Pierre Doumet⁴⁸, em que é possível ver os engenheiros participantes, operários e auxiliares e nos dão um panorama sobre as áreas das obras.



Figura 25- “Pessoal da Repartição de Águas e Esgotos”, na Serra da Cantareira. Pierre Doumet, 1893. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Digitalizado: Iconográfico: Álbum Águas e Esgotos. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/iconografico/aguas_esgotos>. Acesso em: 9 jul. 2021.

O canteiro de obras que se formou na Serra da Cantareira apresentou à RAE a possibilidade de registrar uma das maiores obras de saneamento que foi realizada em São Paulo. Por promover o abastecimento de água para a população, as fotografias tornaram-se uma forma de promover os inúmeros melhoramentos que a Secretaria de Agricultura vinha realizando no Estado de São Paulo. No caso dos reservatórios, Doumet optou por registrar não apenas as obras em si, mas as mãos que ali trabalhavam, nos apresentando distintos grupos sociais num mesmo espaço.

A figura 25, acima, apresenta o “Pessoal da Repartição” de Águas e Esgotos, uma das primeiras fotografias do álbum, estando entre eles um único negro, provavelmente José Pereira Rebouças, engenheiro e secretário de Obras Públicas do Estado no período de construção dos

⁴⁸ São raras as informações biográficas de Pierre Doumet. Sobre o fotógrafo, as informações encontradas referem-se apenas a sua passagem por São Paulo através de suas lentes, que entre 1893 e 1910 manteve um estúdio fotográfico na capital e registrou diversas imagens, produzindo também cartões-postais (LIMA, 2014, p. 163).

reservatórios. Embora não tenha sido possível até o momento identificar os demais indivíduos, observamos que alguns aparecem com maior frequência nas fotografias, podendo estar entre eles o corpo de engenheiros e de supervisores de obras.

A distinção entre os grupos se torna mais expressiva quando passamos a observar a imagem abaixo, com o “pessoal auxiliar técnico da canalização da cidade”. A disposição dos indivíduos sugere um grau de hierarquia no trabalho, estando, ao lado esquerdo, no primeiro plano da imagem, prováveis engenheiros de obras. O restante do pessoal carrega ferramentas, correspondentes aos auxiliares técnicos, apresentando também distinção em suas vestes em relação ao corpo de engenheiros. Os animais, nesse período, eram fundamentais para carregamento de materiais, bem como para os supervisores de obras, que os utilizavam para percorrer os espaços de construção.



Figura 26 – “Pessoal auxiliar técnico da canalização da cidade”. Pierre Doumet, 1893. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Digitalizado: Iconográfico: Álbum Águas e Esgotos. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/iconografico/aguas_esgotos>. Acesso em: 9 jul. 2021.

A próxima figura nos mostra o corpo de operários que atuaram no processo de corte de pedras para serem usadas nas obras, sendo notória a baixa presença de trabalhadores negros nas construções, de acordo com as fotografias da RAE. Outra questão importante é a presença de crianças - duas ao lado direito, provavelmente empregadas para o trabalho, assim como no auxílio de construção de aquedutos.



Figura 27 – “Quebramento de pedra para o concreto”. Pierre Doumet, 1893. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Digitalizado: Iconográfico: Álbum Águas e Esgotos. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/iconografico/aguas_esgotos>. Acesso em: 9 jul. 2021.

A figura 28, abaixo, indica que os operários deveriam dormir no local de trabalho e passavam períodos na Serra, uma vez que a imagem apresenta catres e diversos objetos, entre vestuário, cestos e malas. Estas imagens são fundamentais para compreender a organização dos canteiros de obras, organização técnico-social ancestral, mas que por ter caráter efêmero, raramente é registrada ou documentada. A imagem que estamos analisando mostra uma construção em duas águas, com esteios centrais, feito de troncos rústicos de madeira e coberto com telhas onduladas, provavelmente de zinco. O fechamento da construção é bem pouco eficiente, pois se configura de troncos esguios de madeira roliça, instalados lado a lado, como uma cerca. Roupas, barricas e lençóis são distribuídos por todo o espaço, aproveitando cada trave do telhado como gancho. O chão é de terra batida, mostrando a rusticidade em vários níveis neste galpão em que estavam instalados os trabalhadores.



Figura 28 – “Interior do rancho do pessoal operário do Guarahú”. Pierre Doumet, 1893. **Fonte:** APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Digitalizado: Iconográfico: Álbum Águas e Esgotos. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/iconografico/aguas_esgotos>. Acesso em: 9 jul. 2021.

As imagens da RAE nos possibilitam ter uma pequena dimensão de quem eram os empregados na construção dos reservatórios e a interpretar aspectos do cotidiano nesses lugares. Mas para que as obras ocorressem com maior agilidade, foi preciso o auxílio de um transporte que até a encampação da Companhia Cantareira não havia sido considerado: a construção de um *Tramway* na Serra da Cantareira. Teriam participado dessa construção os mesmos que trabalhavam nas represas? O fato é que até o momento não encontramos registros fotográficos que pudessem nos mostrar o cotidiano das obras da linha férrea. Contudo, as imagens da construção dos reservatórios podem nos dar alguns indícios sobre como eram os empregados nas obras de melhoramentos que ocorriam em São Paulo.

2.2 Um trem para Cantareira: engenheiros, construção e desapropriações

Um dos principais impasses nas obras dos reservatórios era o de vencer as escarpas da Serra da Cantareira para levar os materiais de construção. Em 1893, coube à Comissão de Saneamento, ligada à Secretaria de Agricultura, buscar meios que pudessem agilizar o processo de construção dos reservatórios, já em fase emergencial (CAMPOS, 2005, p. 221). Como solução, foi autorizada em 1892 a construção de um *Tramway* que ligasse a cidade à Serra.

Conforme apresentado no capítulo 1, um *Tramway*, no período em questão, era compreendido como um transporte pequeno entre trilhos de bitolas estreitas e que geralmente fazia um percurso na área urbana, dentro de um mesmo município. Para que o escoamento de materiais para a construção dos reservatórios se tornasse efetivo, consideraram a construção de uma linha que não tivesse o mesmo valor que a de construção das ferrovias, uma vez que se tratava de um percurso mais curto, exclusivo para auxiliar o transporte de materiais.

A palavra *Tramway* estava relacionada também às linhas de bondes, que ligavam pontos da área urbana ou poderiam se estender à suburbana, como será visto no caso de Santana, no capítulo seguinte. No entanto, o *Tramway* da Cantareira, ainda que fosse uma linha férrea de pequeno porte, não seguia os mesmos padrões de linhas de bondes que circulavam na cidade de São Paulo que, em geral, ocorriam com pequenos carros para passageiros abertos em uma linha eletrificada.

A linha projetada era guiada por locomotivas a vapor para poder transportar pesados materiais de construção. Também devemos considerar o terreno por onde os trens trafegavam. Devido à proximidade com a Serra da Cantareira, o relevo apresentava diversos acidentes, formados por vales fluviais (AZEVEDO, 1943, p. 40), outeiros e colinas. Por esse motivo, uma forma de vencer essas dificuldades seria utilizar maquinário potente. Portanto, “era, na verdade, um sistema ferroviário leve, mais adequado ao transporte de carga, ou mesmo de passageiros, que proporcionava uma ligação rápida, confiável e com a capacidade de carga necessária” (NETO, 2001, p. 59).

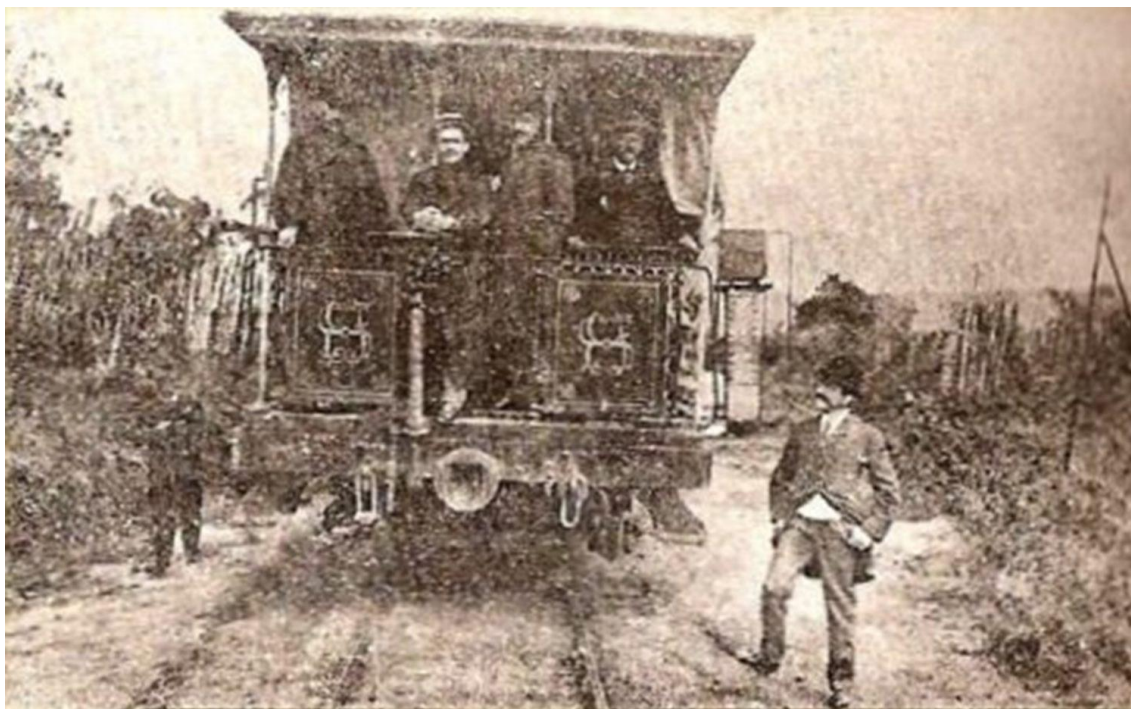


Figura 29 – Carro de bonde na estação Mandaqui, do *Tramway* da Cantareira, no início do século XX. **Fonte:** Mandaqui - Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo.

Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/m/mandaqui.htm>>. Acesso em: 9 jul. 2021.

Na figura 29, que retrata os primórdios da linha, é possível ver um carro de bonde, durante o processo de construção da estação do Mandaqui. Provavelmente, esse era um carro de passeio e, à frente desse carro, era colocada a locomotiva a vapor para subir até a Serra da Cantareira.

A Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo produziu, em 1893, uma planta de construção do *Tramway* da Cantareira, indicando que os trilhos se ligariam aos da São Paulo *Railway*, no Pátio do Pari⁴⁹, como forma de facilitar o escoamento dos materiais de construção dos reservatórios que chegariam de outros lugares, inclusive de outros países.

⁴⁹ De acordo com o historiador Diógenes Sousa, o Pátio do Pari, localizado no bairro homônimo, foi construído em 1891 e servia como “estacionamento de vagões, depósito de mercadorias e ponto de carga e descarga, ligado à São Paulo *Railway* (SOUSA, 2018, p. 8).

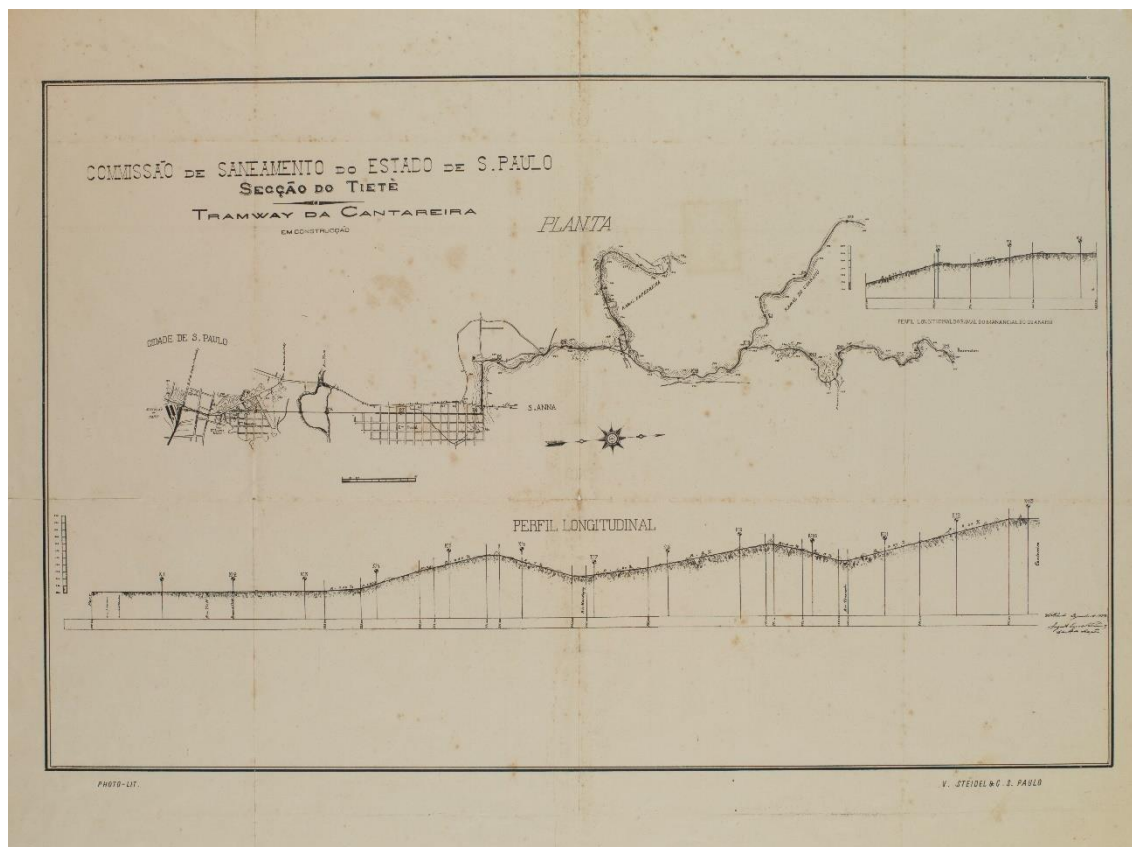


Figura 30 – Planta da Comissão de Saneamento do Estado de S. Paulo, seção Tietê, *Tramway* da Cantareira em Construção. 1893. Arquivo do Museu Paulista da USP.

Os trilhos atravessavam os rios Tietê e Tamanduateí, sendo necessário construir duas pontes reforçadas para aguentar o peso das locomotivas. Perpassando o aterrado de Santana e o loteamento da Cia Predial, os trilhos passavam em frente ao Quartel da Força Pública e, em direção à Serra, atravessavam o ribeirão do Mandaqui, alcançando Tremembé e, em seguida, as represas.

Notamos que no trajeto há dois ramais: um indicado como “da Pedreira” e outro “do Guarahú”. O interessante é que o projeto já contava com o ramal da pedreira, de caráter particular, que chegava até a fazenda da Pedreira, da família Menezes. A intenção do proprietário era que os trilhos auxiliassem no escoamento da produção de pedras realizada no local, direcionando-as até a cidade, onde eram empregadas em obras diversas. A autorização do pedido realizado pelo proprietário João da Rocha Menezes apareceu no Diário Oficial em 1894, tendo as seguintes obrigações:

- 1ª A fazer o entroncamento tão somente depois de concluído o leito do *Tramway* e de provar possuir o material indispensável ao tráfego; 2ª A fazer a ligação por meio de triangulo de reversão ou desvio de dupla entrada, satisfeitas pelo peticionário as despesas com aquisição e

assentamento dos necessários aparelhos; 3º Concorrer mensalmente com a quantia de 105\$ para pagamento do guarda incumbido de manobrar e conservação dos mesmos aparelhos. (Diário Oficial, julho de 1894, p.1498)

Portanto, cabia ao proprietário do ramal particular arcar com as despesas do trecho que serviria até sua propriedade, desde a aquisição do material para a construção do trecho até sua manutenção e conservação. O outro trecho apresentado na imagem, “ramal do Guarahú”, refere-se ao que posteriormente passou a ser conhecido como ramal do Horto Florestal e alude à antiga estrada com nome homônimo, uma vez que os trilhos desse ramal passavam rentes a ela.

Para a construção ocorrer, também foi preciso desapropriar terrenos de propriedades por onde a linha deveria passar. Dentre os desapropriados, localizamos a Companhia Lucros Reaes, proprietários no aterrado de Santana; Carlos Muller, proprietário da fazenda Tremembé e Pedro Klein, com propriedade no mesmo local. Os três apresentaram pedidos de indenização pelas desapropriações, uma vez que se sentiram prejudicados com a perda dos terrenos, sendo todos ressarcidos (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 20 de agosto de 1893, p. 7806; 19 de outubro de 1893, p. 8223; 10 de novembro de 1893, p. 8334). Com o decreto nº 178, de 7 de junho de 1893, foram desapropriados terrenos marginais do rio Tamanduateí, uma vez que a estação inicial do *Tramway* da Cantareira seria estabelecida no bairro do Pari, próximo a SPR. Foram desapropriados os terrenos e imóveis de Josephina de Moraes, Manfredo Meyer, Manoel dos Santos Vinagreiro, Joaquim Gomes Branco, Francisca de Paula Freitas e Antonio Gomes Vieira de Castro (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 11 de junho de 1893, p.1). Com as desapropriações, a linha seguia seu curso de acordo com o projeto inicial.

Outra dúvida que emerge quando nos debruçamos sobre o *Tramway* da Cantareira é sobre os engenheiros responsáveis por sua construção. Em 1893, o *Correio Paulistano* publicou uma notícia sobre uma excursão presidencial até as obras dos reservatórios. O convite para o presidente do Estado, Bernardino de Campos, foi ofertado por Jorge Tibiriçá, então secretário da Agricultura. Ainda faziam parte da comitiva José Pereira Rebouças, secretário de Obras Públicas do Estado, o chefe de saneamento dr. José P. Ferraz, Ramos de Azevedo, Leandro Dupré, Franco da Rocha, Almeida Nogueira e os doutores Calcagno e Porto.⁵⁰

Após visitarem as obras dos encanamentos mestres que eram colocados sobre o rio Tietê, partiram para o Alto de Santana, onde embarcaram em uma locomotiva do *Tramway* que seguia rumo à Serra por sete quilômetros de extensão, até a Pedra Branca, pois o trajeto

⁵⁰ Embora indicados na reportagem, não conseguimos informações que pudessem esclarecer quem eram Almeida Nogueira, Calcagno e Porto.

ferroviário ainda estava em fase de construção. Ao relatar sobre a linha, a reportagem indicou que sua construção estava sob comando do engenheiro Cesar Pina, estando também com ele o engenheiro Huet Bacellar (Correio Paulistano, 12 de novembro de 1893, p. 1).

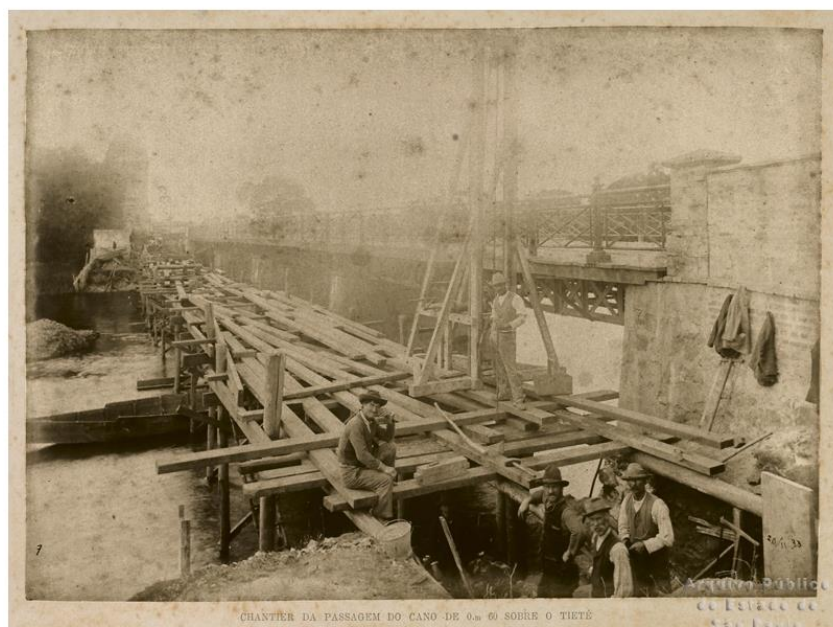


Figura 31 – “Chantier da passagem do cano de 0,60 sobre o Tietê”. O termo “Chartier”, em francês, significa “canteiro de obras”, nos levando a acreditar que as legendas das fotografias fossem feitas pelo próprio fotógrafo.

Fonte: APESP - Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Digitalizado: Iconográfico: Álbum Águas e Esgotos. Disponível em: <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/iconografico/aguas_esgotos>. Acesso em: 9 jul. 2021.

Outros nomes de engenheiros são citados no relato, contudo, não é possível saber com exatidão se estavam envolvidos nas obras do *Tramway*, das represas ou de ambos. Dentre eles, estavam “Sá Rocha, Neiva, Duarte Júnior [...] Costiglioni, Lindolpho Freitas, Torres Tibagy, Leite e Álvaro de Menezes” (Correio Paulistano, 12 de novembro de 1893, p. 1).

Alguns desses engenheiros, como Torres Tibagy e Lindolpho Freitas, atuaram na extensão dos trilhos até Guarulhos em 1915, podendo indicar que já haviam participado da construção do ramal principal, ainda em 1893.

Em páginas da internet, principalmente as que buscam divulgar informações sobre histórias de bairros da Zona Norte, é possível ver apontamentos de outros nomes de engenheiros

entre os projetistas do *Tramway* da Cantareira, dentre eles o inglês William Harding⁵¹ – que posteriormente loteou terrenos em Tucuruvi, William Whitmann⁵² e João Maxwell Rudge, nomes que não foram localizados na documentação analisada. Porém, não devemos descartar tais possibilidades, uma vez que a atuação de engenheiros ingleses na construção de ferrovias no Brasil é notória, como no caso da estrada de ferro *The São Paulo Railway Company (SPR)*, primeira ferrovia em território paulista, inaugurada em 1867 (STEFANI, 2007, p. 37), e pelo atual nordeste brasileiro (MELO, 2008).

Rastrear os documentos que possam nos responder dúvidas sobre o processo de construção do *Tramway* da Cantareira não é tarefa fácil. Uma de nossas principais questões era, além de tentar compreender quem eram os operários dessa obra, também era descobrir a procedência dos materiais utilizados. Para o primeiro questionamento, não foi possível localizar dados nas fontes consultadas até o início da pandemia. Para a segunda questão, identificamos duas empresas que forneceram materiais, sendo a primeira *Lidgerwood Manufacturing & Co.*⁵³, norte-americana, que entre 1894 e 1895 forneceu materiais para a construção da linha férrea no valor de 23:811\$699 (Diário Oficial do Estado de São Paulo, janeiro de 1898, [página ilegível]) e a *Nortan Megano Company* (Diário Oficial do Estado de São Paulo, outubro de 1896, p. 18374), que em 1896 forneceu duas locomotivas ao *Tramway* da Cantareira, no valor de 10.206 dólares.

Os materiais fornecidos deveriam compor as seguintes especificações que atendessem a uma linha com bitola de 0,60 metros:

- a) Material fixo: 30.000 metros de trilho de aço, pesando 12kg por metro corrente; talas de junção, parafusos e porcas, assim como pregos ou garimpos correspondentes aos trilhos acima; 10 aparelhos completos de manobras. B) material rodante: 1 carro aberto para passageiros, contendo, pelo menos, 30 lugares; 3 vagões fechados para 5 toneladas; 3 vagões abertos para 5 toneladas; 5 carros apropriados ao transporte de tubos de ferro, etc; 6 carros plataformas; 3 locomotivas pesando no máximo 8 toneladas em serviço com os respectivos freios vacum. (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 3 de março de 1893. p. 5898).

⁵¹ O inglês William Harding se estabeleceu em São Paulo provavelmente no início do século XX e adquiriu terras onde hoje é o bairro do Tucuruvi. Em 1913 foi o responsável pela abertura da estação Tucuruvi, no ramal para o Guapira do *Tramway* da Cantareira. Não foram localizadas mais informações a respeito de Harding de modo que pudéssemos ligá-lo às obras do *Tramway*. Fonte: Dicionário de Ruas. Sp.gov.br. Disponível em: <<https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 9 jul. 2021.

⁵² Não localizamos informações sobre esse indivíduo.

⁵³ A empresa *Lidgerwood Manufacturing & Company Limited* foi fundada em Nova Iorque em 1801 e em 1862 abriu no Brasil uma filial, na cidade do Rio de Janeiro e, posteriormente, nas cidades de Campinas, Taubaté, São Paulo e Santos. Dirigida pelo norte-americano William Van Vleck Lidgerwood, tinha como objetivo produzir maquinário agrícola por meio de fundição de ferro e bronze (CAMILO, 2003).

De maneira geral, as ferrovias no Brasil surgiram associadas “aos interesses da agricultura de exportação” (LAMOUNIER, 2012, p. 37), voltadas, em especial, à de café. Portanto, o *Tramway* da Cantareira foi uma pequena ferrovia dentro de um dos Estados de maior produção e exportação de café que não foi criada com a intenção de escoamento desse produto e que, apesar de operar com grandes problemas, atuou como transporte de passageiros e de diversas mercadorias oriundas da região Norte por mais de 70 anos.

2.3 O percurso da linha e estações (1893-1925)

Como observamos, o percurso da linha principal do *Tramway* deveria fazer a ligação entre o bairro do Pari e a Serra da Cantareira para facilitar o escoamento do material de construção dos reservatórios. Pelo que indicou o relato da comitiva presidencial que visitou a serra, a linha férrea não começou a ser construída em seu ponto inicial, na cidade, mas em Santana, nas proximidades do Quartel Federal, rumo à serra, na margem direita do rio Tietê. Essa indicação pode ser explicada pela disponibilidade de linha de bondes até o Alto de Santana, que auxiliava no escoamento do material construtivo, sendo lógico que o trecho de maior prioridade para construção começasse onde não havia disponibilidade de transporte.

A estação do Tamanduateí foi inaugurada nos primórdios de 1894, localizada ao lado do rio Tamanduateí, na rua São Caetano. No entanto, essa estação mudou de lugar algumas vezes. Os trabalhos que abordam o *Tramway* da Cantareira apresentam divergências quanto às datas de modificação da estação, mas os jornais do período nos ajudam a elucidar essa questão. Andrea Sevá (1976) discorre que a mudança da estação ocorreu em 1907, no entanto, o jornal *Correio Paulistano* apresenta que em 1897 a estação do Tamanduateí já estava desativada e os trens passaram a partir da estação “central”, localizada na rua Jorge Miranda, nas proximidades do Quartel da Luz, devido ao processo de reformulação da Várzea do Carmo (*Correio Paulistano*, 21 de dezembro de 1897, p. 1).

Em 1902, estavam em fase de desapropriação alguns terrenos para o prolongamento do *Tramway* da Cantareira até a Várzea do Carmo, concluído no ano seguinte. Ainda de acordo com Sevá, o prolongamento ocorreu por pedidos da população que utilizava a linha, pois ficaria mais próxima do mercado central. No entanto, com as obras de saneamento para a várzea do Carmo ocorrendo, a linha foi estendida em 1903 “para facilitar os trabalhos da várzea [...] até

em frente do Mercado” (Correio Paulistano, 2 de julho de 1903, p. 01), sendo a nova estação inaugurada em maio de 1904 (Correio Paulistano, 01 de maio de 1904, p. 3). Deste modo, a estação na rua Jorge Miranda foi suprimida, mas ficou estabelecida uma parada no local, chamada Parada Zero.

Em 1918 voltou para as proximidades da primeira estação, agora localizada entre as ruas São Caetano, Cantareira e João Theodoro por ocasião das constantes cheias que ocorriam na Várzea do Carmo e que prejudicavam o funcionamento do transporte (SEVÁ, 1976, pp. 31-32).

O percurso da linha, nos primórdios de sua construção, contava com mais quatro estações: Santana, Mandaqui, Tremembé e Cantareira. Essas estações serviam inicialmente para dar suporte tanto na construção dos reservatórios, quanto da própria linha férrea, com paradas para transporte do pessoal técnico das obras, carregamento de lenha e manutenção da pequena ferrovia. Após a construção dos reservatórios, em setembro de 1894, os trens passaram a trafegar exclusivamente para passeios até a Cantareira, apenas aos finais de semana (Correio Paulistano, 25 de setembro de 1894, p. 3) e para o público geral, aberto em 1 de novembro de 1894, com a seguinte tabela de preços:

**Comissão de Saneamento do
Estado de S. Paulo**

Tramway da Cantareira

De ordem do dr. chefe da comissão faço publico que, do dia 26 do corrente em diante, fica aberta ao trafego publico, nos dias uteis, a linha do tramway da Cantareira. Os trens partirão da estação inicial á rua de São Caetano, ás 7 horas da manhã e ás 4 da tarde, vigorando a seguinte tabella de preços das passagens singelas nos trens de passageiros dos dias uteis:

DIRREÇÃO	S. Caetano	Sant'Anna	Mandaqui	Tremembé	Cantareira
S. Caetano	300	600	800	15000
Sant'Anna	300	..	300	500	800
Mandaqui	600	500	300	500
Tremembé	800	500	300	..	500
Cantareira	15000	800	500	300

NOTA

Apeadeiros em «Ora Mentos», «Invernada» e «Santa Ignôza», vigorando o preço da estação que se seguir.
S. Paulo, 22 de Novembro de 1894.
José Pinto Sayão Pereira de Sampaio,
Secretario da comissão.
(diario—até 30)

Figura 32 - Correio Paulistano, “Comissão de Saneamento do Estado de S. Paulo, Tramway da Cantareira”. 30 de outubro de 1894, p. 4.

O valor da passagem era cobrado por trechos, sendo o maior entre a rua São Caetano e Cantareira, que custava 1\$000 de réis.⁵⁴ É interessante observar também a nota abaixo da tabela, indicando que em Chora Menino, Invernada e Santa Inês havia demanda de passageiros que poderiam embarcar fora das estações nos locais denominados “apeadeiros”. Esses mesmos locais, anos mais tarde, tiveram suas próprias estações, mas outros apeadeiros, ou paradas, continuaram por toda extensão da linha.

Em 1896 começou a ser construída uma variante da linha, nas proximidades do recém-inaugurado Horto Botânico, mas somente em 1906 o ramal, que partia das proximidades da Invernada da Força Pública, ligou-se ao tronco principal, em Tremembé (NETO, 2001, p. 64). Para isso, foram desapropriados os terrenos pertencentes a Luiz Ignácio de Oliveira e Antônio Correa Pinto entre o Horto e Tremembé para assentamento dos trilhos (Correio Paulistano, 27 de julho de 1906, p. 2.). A partir de 1905, o *Tramway* não estava mais sob comando da RAE, mas da Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação. De acordo com Stanley Plácido Rosa Silva em seu recente trabalho de doutoramento sobre o *Tramway* da Cantareira, até 1896 foram abertos outros ramais, sendo eles o ramal da Ponte Pequena, do Hospital Militar, ramal da Pedra Branca e o Ramal da Pedreira (SILVA, 2018, p.45).

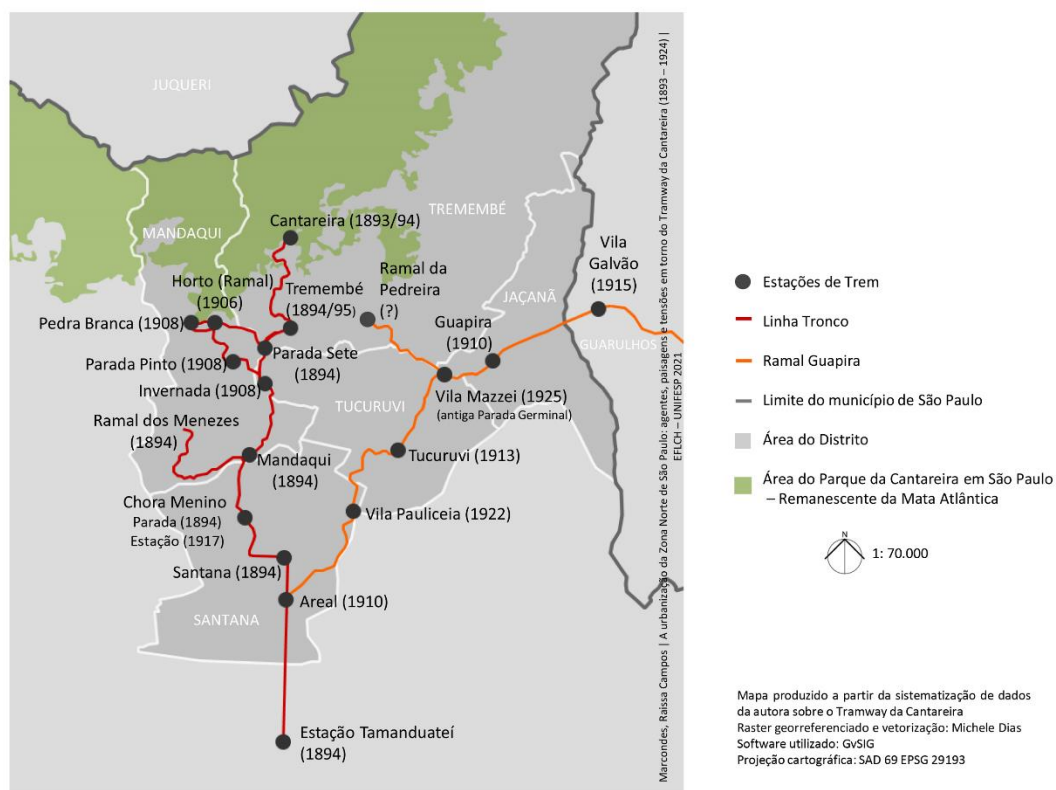
Concomitante ao processo de conclusão do ramal do Horto, foram iniciados estudos de um novo ramal até o Guapira, local escolhido para construção de um Asilo e um Hospital. A escolha do espaço também facilitaria a exploração de outros mananciais nas proximidades e em Guarulhos. A autorização para construção do novo ramal ocorreu em 1908 e as obras foram concluídas em 1910, com a inauguração do trajeto até o Asilo dos Inválidos e Hospital dos Lázaros, em Guapira. Dentre os engenheiros que participaram da obra, identificamos Adolpho Ferreira e Torres Tibagy (Diário Oficial do Estado de São Paulo. São Paulo, 10 de maio de 1910, p. 1447). Outro engenheiro identificado, mas que não conseguimos afirmar se participou da construção, foi João Caetano Álvares, que em 1908 apareceu no *Diário Oficial do Estado de São Paulo* como engenheiro do *Tramway* da Cantareira (Diário Oficial do Estado de São Paulo. São Paulo, 12 de abril de 1908, p. 1154).

De acordo com Silva, a escolha para que o ramal tivesse início no Areal, em Santana, deveu-se à visão do próprio governo Estadual de que a área por onde passaria a linha tinha potencial de desenvolvimento. Com isso, a intenção era que o *Tramway*, ao longo dos anos,

⁵⁴ Conforme indicamos no capítulo 1, nesse mesmo ano, o valor de passagens de bondes entre Vila Mariana e Ponte Grande custava, 100 réis por trecho e 200 réis, sem parada. **Fonte:** O Estado de S. Paulo, 21 de outubro de 1894, p. 1.

pudesse favorecer a ocupação e urbanização local (SILVA, 2018, p. 60). Posteriormente, em 1915, a linha foi ampliada do bairro Guapira até Guarulhos, com a inauguração da estação Vila Galvão, que atenderia não apenas aos moradores do local, mas às obras de ampliação das represas construídas na Serra da Cantareira, naquele município. Com o passar do tempo, a região da Vila Galvão também passou a atrair público da capital para convescotes (ATIQUÊ; SILVA, 2020, p.5).

No transcorrer dos anos, outras estações e paradas foram abertas. Recorremos novamente ao mapa georreferenciado para mostrar as inauguradas entre 1893 e 1925:



Mapa 3 – Percurso do Tramway da Cantareira, com sua linha tronco e ramal, mostrando as estações e paradas construídas entre 1893 e 1925. Mapa produzido a partir da sistematização de informações coletadas pela autora. Produção: Michele Dias.

O que é importante ressaltar sobre a construção do *Tramway* da Cantareira é que ele não foi, desde seu início, projetado para atender à população, mas sim aos interesses do governo estadual e de proprietários particulares - como a família Menezes - visando facilitar construções, manutenções e transporte de mercadorias. Na linha tronco, atendeu às obras dos reservatórios da Cantareira, de transportes de mudas de plantas produzidas no Horto Botânico

e à Invernada da Força Pública, ambos sob tutela do Estado. O mesmo ocorreu até Guapira e Vila Galvão, com a abertura de estações que atendessem às necessidades das instituições de saúde do Estado, incluindo obras dos reservatórios da Cantareira. As demais estações, em maioria, foram abertas por particulares, como a de Vila Pauliceia, Tucuruvi e Vila Mazzei, que serão apresentadas no capítulo 4.

Em meio a tais processos, a utilização da linha por passageiros tornou-se mais expressiva, bem como o transporte de cargas até a cidade, como materiais de construção (pedras, madeira, terra, areia, tijolos, cimento, cal e telhas), gêneros alimentícios, ferragens, lenha, carvão, café e bebidas, produzidas na região Norte (SILVA, 2018, p. 48).

Assim,

O *Tramway* da Cantareira, em síntese, contribuiu de forma significativa em três frentes: primeiro, no transporte de materiais diversos para a realização de obras sob responsabilidade do Estado, tais como a captação de água, a construção de pontes e canalização de rios; segundo, no transporte de materiais hortifrutigranjeiros e serviços de encomendas diversas da zona norte para o centro, e vice-versa; por fim, no transporte de passageiros no sentido de ida e volta, transpondo o Rio Tietê e integrando, assim, a atual zona norte ao restante da cidade (SILVA, 2018, p. 54).

Do mesmo modo, as estações passaram a ter uma outra função até então não analisada, a de promoção das políticas de infraestruturas da cidade por diversos meios, apresentados no tópico a seguir.

2.4 Estações Tamanduateí e Cantareira nos cartões-postais e fotografias: aprazíveis locais, interesses governamentais

O espaço em que os reservatórios foram escolhidos para serem construídos passou a ter uma outra função, que não apenas a de resguardo das águas para abastecimento da cidade, mas também a de lazer. Fazer refeições entre as matas da Serra foi, aos poucos, sendo considerável agradável e essa possibilidade foi compreendida pelos membros do governo estadual republicano como uma tática de promoção da infraestrutura realizada por uma gestão pública, contrária à particular do período monárquico que, aos olhos do novo regime, havia se tornado um fracasso. Trazer para si as responsabilidades com obras de melhoramentos no Brasil, assim como registrar “fotografias nas civilizações técnicas da modernidade” (HARDMAN, 1993, p. 45), significava evidenciar o quão eficientes eram os projetos republicanos.

Portanto, a possibilidade de visitação   área dos reservatórios traria maior respaldo social para fortalecimento do novo governo. A figura abaixo (33), realça o que foi esse período e reafirma a posição governamental nas obras locais. Na imagem, um grupo com sete homens, alguns identificados no álbum da RAE como engenheiros das obras, inclusive Rebouças, uma única mulher e um cachorro. O que torna a imagem ainda mais notória é a presença, entre os indivíduos, de uma mesa com a bandeira do Brasil, evidenciando a escrita “Ordem e Progresso”, principais lemas republicanos e, sobre ela, duas garrafas e o que parecem ser alguns condimentos. Nesse caso, provavelmente tratava-se de uma refeição durante as obras, mas toda sua composição reforça a ideia de um novo *modus operandi*, capaz de assegurar a modernidade por meio de suas obras. Contrastada com a imagem do alojamento dos trabalhadores (figura 28), notamos que esta imagem foi preparada para ser registrada; possui mobiliário dobrável, mas de luxo, tecidos nobres, poses consideradas socialmente relevantes, e, acima de tudo, um discurso de que a técnica dominava a natureza.



Figura 33 – “Serra Cantareira, 14 de novembro de 1894”. Coleção Avulsos, pasta A2 Pr14 P8. Museu Paulista da USP.

Como apresentado no início do capítulo 1, a chegada do *Tramway* na Serra da Cantareira abriu espaço para uma prática até então difícil de ocorrer naquela localidade: passeios e convescotes. No entanto, para quem era permitido adentrar ao espaço de tamanha salubridade?

Em 1894, quando os trens passaram a fazer viagens aos finais de semana até os reservatórios, as passagens tinham um alto custo, 3\$000 de réis, apenas com vagões de primeira classe (Correio Paulistano, 25 de setembro de 1894, p. 3). Portanto, o espaço da Cantareira destinado a passeio, tinha como público-alvo a elite paulistana, ou a “sociedade do convescote”, nos primeiros anos de funcionamento do espaço como parque.

A fotografia abaixo nos apresenta essa realidade: uma locomotiva guiando três carros, sendo o primeiro fechado e os dois últimos, típicos de bondes, abertos. O trem, chegando ou partindo da estação Cantareira, tem em sua lateral quatro indivíduos em pé, sendo dois homens e duas mulheres. Seus trajés revelam pertencimento a setores sociais mais abastados, pois usam tecidos elaborados e chapéus luxuosos, seguidores da alta moda do período.

Além dos passeios, era possível realizar convescotes em uma área com estrutura própria, provavelmente um mirante, com visão direta para os dois primeiros reservatórios construídos, além de ter como opção um restaurante no local. Acreditamos que, com a disponibilidade de trens diários, as visitas foram abertas ao público geral, uma vez que era comum que agricultores da região utilizassem a estação para seguir até a cidade. Em 1896, o fotógrafo Guilherme Gaensly⁵⁵ registrou um grupo de pessoas reunidas no provável mirante (figura 35) e que não se assemelham aos primeiros indivíduos descritos da figura 34.



Figura 34 – Estação Cantareira, início do século XX. Autor desconhecido. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/fotos/cantareira9091.jpg>. Acesso em: 12 fev. 2021.

⁵⁵ Guilherme Gaensly (1843-1928) – nasceu na Suíça e se mudou para o Brasil em 1848 com seus pais, que se estabeleceram em Salvador. Atuou como fotógrafo de paisagens na mesma cidade e em 1894, abriu uma filial de seu estúdio em São Paulo para onde se mudou. Passou a fazer registros fotográficos urbanos, que eram vendidos em formatos de cartões-postais, fazendo importantes registros para o governo Republicano e para empresas privadas, com a *The São Paulo Railway, Light and Power Company*. Faleceu em São Paulo, em 1928. **Fonte:** <https://ims.com.br/titular-colecao/guilherme-gaensly/>. Acesso em: 12 fev. 2021.



Figura 35 – Parque da Cantareira, 1896. Autor: Guilherme Gaensly. CD/0000578/E. Acervo Fotográfico do Museu da Cidade de São Paulo. Acesso em: 12 fev. 2021.

Além do espaço tornar-se de lazer aos finais de semana, seus belos panoramas serviram para que fotógrafos os capturassem por suas lentes e os transformassem em cartões-postais. Como observou a historiadora Verônica Velloso,

a moda de colecionar postais depois de utilizá-los como correspondência tornou-se uma prática comum entre os membros das elites e dos setores médios urbanos, contagiando praticamente todas as cidades do país. [...] Além do retrato, os postais passaram a veicular outros gêneros fotográficos, como as vistas urbanas e as paisagens, constituindo um "inventário do mundo" (VELLOSO, 2001, p.1).

Para o governo republicano, os postais tornaram-se ferramentas de divulgação do que era moderno e salubre nos espaços urbanizados em terras tupiniquins. Por esse motivo, muitos desses cartões-postais tinham alcance mundial, enviados para diversos países, principalmente europeus, como forma de promoção da nova ordem progressista brasileira.

A Serra da Cantareira não ficou de fora da divulgação. Os cartões-postais retratavam os espaços para convescotes (figura 36), os reservatórios (figuras 37 e 38) e o *Tramway* da Cantareira (figura 39). O que é interessante e já observado, é que até a finalização dessa dissertação não foram encontradas fotografias que registrassem o processo de construção do *Tramway* da Cantareira, apenas dos reservatórios. Esse ponto pode nos demonstrar que, por ser uma linha férrea de pequeno porte, feita com baixo custo e provavelmente com intenção inicial de ser temporária, não era vista como uma grande obra a ponto de ser fotografada.

No entanto, quando prontos, os reservatórios e a Cantareira passaram a ser local de promoção das obras do governo republicano, e o *Tramway* teve papel importante nos cartões-postais, tornando-o símbolo de progresso junto às obras de saneamento, num espaço pitoresco.



Figura 36 – Cartão Postal da Cantareira, de Guilherme Gaensly, 1904. Acervo da autora.



Figura 37 – Cartão Postal da Serra da Cantareira, mostrando o mirante ao fundo. Autor Desconhecido. Sem data. Acervo da autora.



Figura 38 – Cartão Postal da Cantareira. Autor Guilherme Gaensly, sem data. Provavelmente a fotografia foi tirada do mirante. Acervo da autora.



Figura 39 – Cartão Postal da estação do Tramway da Cantareira, com o trem na estação. Referência: (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Francisco Foot Hardman, autor do célebre livro *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*, constituiu em sua narrativa a utilização da fotografia como forma de expor a modernidade e o maquinismo na ousada construção da ferrovia em solo amazônico. Sobre as imagens divulgadas no contexto do final do século XIX e início do XX, expostas em um artigo publicado em 1993, o autor coloca que

Sobressai, aqui, de modo por demais interessante, determinada construção da história nacional que é concebida e exposta como espetáculo moderno e dirigido a um público amplo, cidadão e anônimo. (HARDMAN, 1993, p. 45).

Os temas recorrentes nos cartões-postais merecem um breve comentário. Introduzindo a relação natureza tropical, verificada na densa mata atlântica, com o espetáculo da técnica, que se manifestava tanto na circulação dos trens e de suas estações, quanto na presença dos tanques e reservatórios de pedras lavradas e de concreto armado, divulga-se uma imagem de progresso que era imagem almejada pelo governo republicano, mas, sobretudo, aliançava-se ao ideário paulista de desenvolvimento (GITAHY, 2001, p.675-690).

Não nos esqueçamos que a Escola Politécnica de São Paulo já estava em funcionamento, em meados da última década do século XIX, e grande parte dos engenheiros que atuaram na região Norte, nas obras do sistema Cantareira e do *Tramway* tiveram relações íntimas com a instituição de ensino, a Secretaria da Agricultura e o mercado de terras da capital (D'ELBOUX, 2015). Fomentar o aparecimento de práticas de sociabilidade nas áreas servidas pelos trilhos garantia a reprodução do capital, na medida em que os loteamentos incrustados na Serra da Cantareira passaram a atrair mais público, e não apenas de veraneio, mas de moradia e investimento. Dominar a natureza era uma possibilidade de vender progresso, e o cartões-postais traziam, serra abaixo, aquilo que porventura ainda não tinha sido visto pelos próprios olhos dos paulistanos.⁵⁶

Se a estação final do *Tramway* da Cantareira era retratada de forma esplendorosa nas fotografias e cartões-postais, a estação inicial, na cidade, não poderia ser abordada de forma menos enfática. Nos primeiros anos do século XX, a região da Várzea do Carmo passou por intensas transformações no âmbito de reformulação de espaços urbanos. Indicada como local insalubre, entre 1904 e 1908, foram realizadas obras de retificação do rio Tamanduateí durante o governo estadual de Bernardino de Campos (FERRARI, 2011, p. 5). Por esse motivo, a estação do *Tramway* da Cantareira saiu da rua João Theodoro e os trenzinhos partiram para a região do mercado.

⁵⁶ Houve uma busca pelas áreas nas escarpas da Cantareira por setores médios, pequenos trabalhadores e veranistas, conforme pudemos amealhar. Dentre eles, o próprio fotógrafo Pierre Doumet, que em 1898, solicitou à RAE “compra de um chalet de sua propriedade, na estação terminal do *Tramway* da Cantareira”. **Fonte:** Diário Oficial do Estado de São Paulo, 1 de novembro de 1898.

A modernização dessa região abriu espaço para que a estação inicial do *Tramway* da Cantareira entrasse nos projetos de melhoramentos. Para isso, o arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo realizou um projeto para a Secretaria de Agricultura, no valor de 300\$000 (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 26 de abril de 1905, p. 1059). Para realização das obras, foi contratado o arquiteto e engenheiro Carlos Eckman, que recebeu da mesma secretaria o pagamento no valor de 5:719\$441, que correspondia à segunda prestação paga pelas obras da estação (Diário Oficial do Estado de São Paulo. São Paulo, 3 de agosto de 1907, p. 2201) e provavelmente o material empregado no edifício foi fornecido pela empresa Ernesto de Castro & Comp., de Ernesto Dias de Castro, genro de Ramos de Azevedo (MOURA, 2017), que recebeu pagamento no valor de 24\$500 pelo fornecimento feito ao *Tramway* da Cantareira entre setembro e outubro de 1905 (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 23 de maio de 1906, p. 1278).

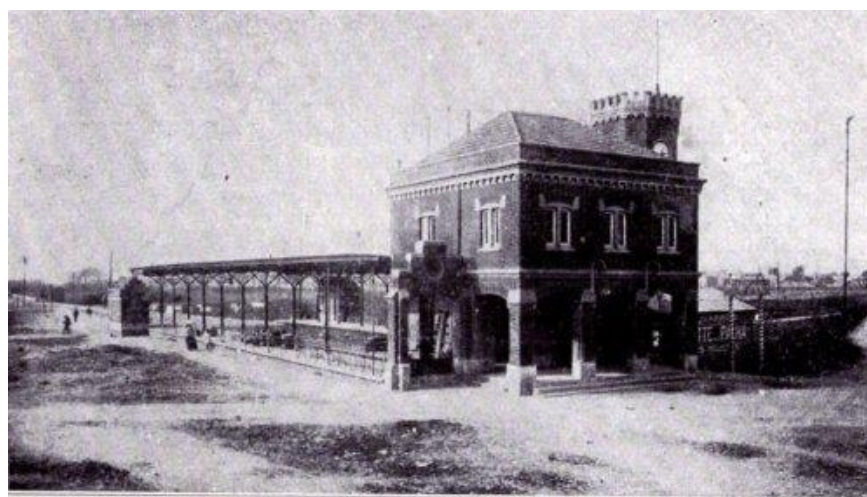


Figura 40 – Estação inicial do *Tramway* da Cantareira, na Várzea do Carmo, em 1912, projetada por Ramos de Azevedo e Carlos Eckman Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/fotos/tamandiatei-tc9121.jpg>. Acesso em: 15 fev. 2021.



Figura 41 – Edifício da estação inicial do *Tramway* da Cantareira, com locomotiva na estação. Sem data. Autor desconhecido. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/tamanduatei-tc-orig.htm>. Acesso em: 15 fev. 2021.

O edifício passou a ser fotografado e comercializado como cartão-postal da cidade que se modernizava. Há, porém uma disparidade entre as estações ao longo do percurso. As estações e paradas localizadas principalmente na área rural e voltadas para setores populares, geralmente eram pequenas e rudimentares.



Figura 42 – Cartão Postal da Estação do *Tramway* da Cantareira, por volta de 1910. Autor desconhecido. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/tamanduatei-tc-orig.htm>. Acesso em: 15 fev. 2021.

Localizamos no AHMSP uma planta da estação Santana, em que Torres Tibagy solicitou, em 1922, a construção na estação de uma pequena residência para funcionários, um depósito, sala de espera para W.C e uma agência, onde comprava-se as passagens.

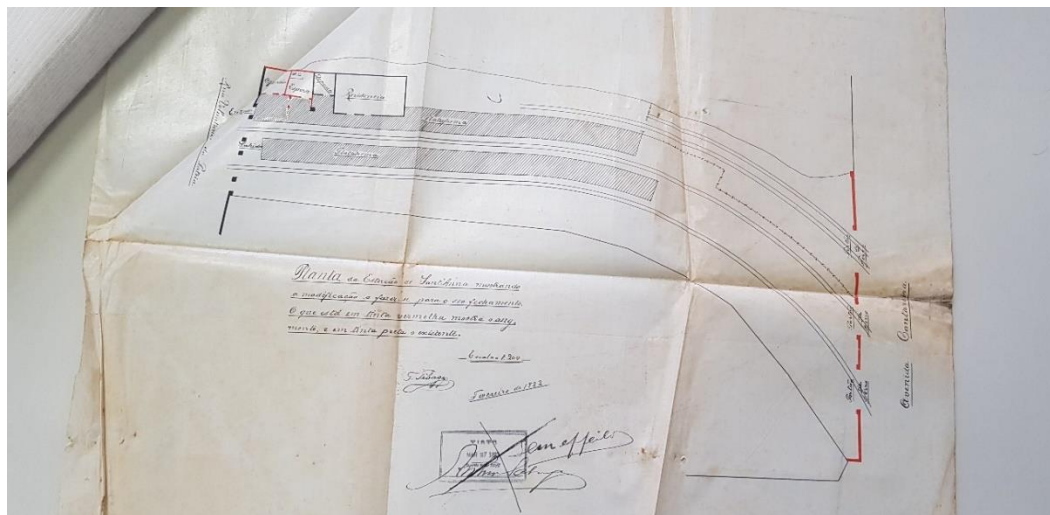


Figura 43 – Planta da Estação Santana. Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº306, 1922, processo nº 50602.

Pela planta da estação e a imagem abaixo, vemos que a estação Santana apresentava estrutura maior, embora mais precária do que a localizada no Tamanduateí, provavelmente devido ao fluxo de passageiros que embarcava e desembarcava no local. Ainda mais precárias eram as estações da área rural, conforme a figura 45, mostrando a estação Nova Parada Sete, com uma pequena plataforma e área de abrigo construída em madeira e concreto, por volta 1928.



Figura 44 – Estação Santana, na década de 1940. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/santana.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

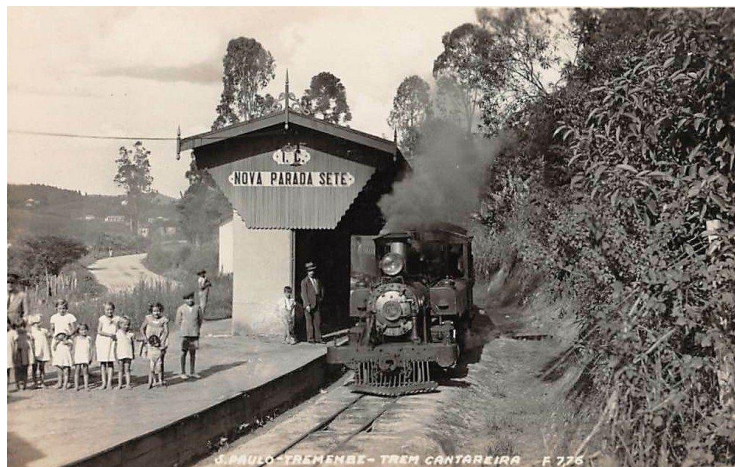


Figura 45 – Estação Nova Parada Sete. Sem data. Autor desconhecido. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/n/novaparasete.htm>. Acesso em: 17 fev. 2021.

Desse modo, buscamos apresentar nesse capítulo novos apontamentos sobre o processo de construção e utilização do *Tramway* da Cantareira, que não estavam apenas voltados para o transporte, mas utilizado para fins de promoção do novo regime republicano. As transformações do espaço suburbano e rural por onde o *Tramway* perpassava foram, ao longo das décadas, surgindo, a partir de diversas atuações. Assim, passamos para os próximos capítulos, em que vamos compreender o que ocorreu nesses espaços quando a linha férrea foi implantada e de que forma diversos grupos sociais atuaram no processo de infraestruturação do espaço.

CAPÍTULO 3 - NOS CAMINHOS DO TRAMWAY DA CANTAREIRA: DEMANDAS SOCIAIS E PODERES PÚBLICOS NO PROCESSO DE INFRAESTRUTURAÇÃO DA REGIÃO NORTE PAULISTANA

O processo de formação de cidades por meio da atuação de distintos grupos sociais tem sido objeto de estudo de pesquisadores de diversas áreas, demonstrando, também na produção acadêmica, as múltiplas contribuições para as conformações do espaço citadino. Na cidade de São Paulo do final do século XIX, as mudanças políticas, econômicas e sociais fomentaram investimentos em infraestruturas que possibilitaram posicionamento de diversos grupos frente às transformações do território urbano, promovendo tensões ocasionadas por distintos interesses e necessidades.

Conforme indicado no capítulo 2, nos primeiros anos do período republicano, ocorreram diversas transformações espaciais e sociais, decorrentes, em grande parte, dos projetos políticos voltados para organização do território, de forma que os investimentos em infraestruturas fossem fundamentais para dinamizar a produção agrícola e a “reprodução do capital nas áreas urbanas” (BERNARDINI, 2008, sem paginação).

Para Cristina de Campos,

com o advento da República (1889) e a descentralização política por ela executada, os Estados da federação tinham autonomia para criar e gerenciar órgãos, secretarias e outras instituições públicas voltando-as para os problemas mais urgentes da cidade e do Estado (CAMPOS, 2005, p. 191).

Nesse processo, as instituições públicas responsáveis pela administração dos municípios e estados vivenciaram diversas modificações em decorrência das reformulações dos modos de gestão propostos pelo recém-formado governo republicano. A Constituição Estadual de 14 de julho de 1891, ao instituir autonomia e emancipação política do Estado de São Paulo e seus municípios, delegou novas funções administrativas para cada esfera, ao mesmo tempo em que ocorreram transições de atividades administrativas do Estado para os municípios, estando entre elas algumas incumbências de obras públicas (JÚNIOR, 1990, p. 54). Este período de transição de organização de funções durou aproximadamente até 1898, quando o poder executivo foi reorganizado, encerrando as atividades das intendenções municipais e criando o cargo de Prefeito municipal (CERASOLI, 2004, p. 210).

Coube à municipalidade se responsabilizar por questões como alinhamento de ruas, construções e reparos de muros, calçadas e pontes, arruamentos, circulação viária e limpeza. Dentre as responsabilidades do poder estadual estavam as estradas e carris de ferro, como o *Tramway* da Cantareira, a construção de edifícios públicos, obras públicas de saneamento e navegação fluvial (JÚNIOR, 1990, pg. 56).

Nas palavras da historiadora Josianne Cerasoli, “viver na cidade de São Paulo no último quartel do século XIX, significava, entre outras coisas, estar envolvido em um processo complexo e amplo de intensas transformações” (CERASOLI, 2004, p. 35), estando, dentre elas, diversos melhoramentos em infraestruturas.

Foram implantadas na cidade redes de energia para ligação de luz elétrica e telefonia; melhorias em transporte, com aumento da oferta de linhas de bondes; políticas de salubridade voltadas para ligação de água e esgoto em imóveis públicos e privados, bem como foram estabelecidas normas para vistorias e controles epidemiológicos em espaços como os mercados e feiras livres (OLIVEIRA, 2005, p. 76). Houve, ainda, um processo intenso de modificações da morfologia urbana, como as verificadas no alinhamento de ruas, abertura de novas vias públicas, calçamentos e conservação de logradouros, entre tantos outros que passaram a fazer parte do cenário moderno que se formava.

Gustavo Partezani Rodrigues em *Vias Públicas: tipo e construção em São Paulo (1898-1945)*, discorre que a área da “cidade” foi a que mais recebeu projetos de melhoramentos, sendo que “todo o restante do aglomerado urbano ficava à mercê dos loteamentos, cumprindo, em termos de construção e de projeto, apenas os poucos critérios normativos que perduravam desde o código de posturas de 1886” (RODRIGUES, 2010, p. 84).

Logo, buscamos identificar e trazer à luz da historiografia da cidade de São Paulo quem eram os agentes responsáveis pelas mudanças em infraestruturas na região ao Norte da Sé, além Tietê, objeto de nosso estudo, intentando contribuir ao debate sobre de que forma a população participava e reagia às modificações do período e quais eram suas demandas principais.

Para isso, valemo-nos da documentação presente no Arquivo Histórico Municipal, do fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, série Obras Públicas, como principais fontes para esta análise.

As análises realizadas nem sempre nos trouxeram respostas sobre nossos principais questionamentos, bem como sobre as melhorias implementadas. Alguns documentos não

apresentavam o processo completo, nem chegavam a ser analisados por vereadores, porém, nos mostram atuações diversas em espaços que pouco tiveram atenção nos estudos de formação da cidade.

Ao indagarmos sobre as próprias dinâmicas da região, quem eram seus habitantes e quais suas principais demandas, os trabalhos que se debruçaram sobre a região Norte⁵⁷, apresentam-nas de maneira superficial, transmitindo a ideia de que a formação e ocupação social nestes espaços ocorreu “sem a presença de conflitos”, como criticaram em análise historiográfica, Marisa Carpintéro e Josianne Cerasoli (CARPINTÉRO; CERASOLI, 2009, p.67).

O “não olhar aprofundado” para estas regiões pode nos indicar uma noção de espaço pacato, com dinâmicas voltadas para a manutenção do espaço rural apresentado no capítulo 1, ou de poucas interferências na área suburbana. De qualquer forma, estas regiões estavam inseridas nos processos de modificações políticas, sociais e estruturais do período tanto quanto a área densamente urbanizada de São Paulo. Deste modo, vamos descortinar algumas destas atuações e intervenções locais, de forma que passemos a inserir os municípios das áreas longínquas, dos arrabaldes da cidade, neste processo como um todo.

Neste sentido e sob a perspectiva da micro-história, partimos para o estudo dos *indícios*, denominado paradigma indiciário, um modelo epistemológico apresentado pelo historiador Carlo Ginzburg⁵⁸, o qual por meio de análise dos vestígios capazes de responder quem eram esses habitantes e suas principais demandas para as áreas suburbana e rural tem-nos sido extremamente revelador.

3.1 Atuações sociais e poderes públicos na infraestruturação do espaço

⁵⁷ Ver: LANGENBUCH, Richard. **A estruturação da Grande São Paulo**. Estudo da Geografia Urbana. Tese de doutoramento. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual de Campinas. Rio Claro, 1968. NETO, Orlirio de Souza Tourinho. **Transporte e uso do solo: um estudo sobre a expansão urbana do Distrito de Santana, Zona Norte de São Paulo, considerando a implantação do Tramway da Cantareira e do Metrô**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). FAUUSP. São Paulo, 2001.

SEVÁ, Andrea C. **Estudo da área de influência do Tramway da Cantareira**. Monografia. FAUUSP.

TORRES, Maria Celestina T. M. **História dos bairros de São Paulo: O bairro de Santana**. Prefeitura Municipal. 1970.

VOLTOLINI, Ricardo. **Santana, sua história e suas histórias**. São Paulo. Editora SENAC. 1996.

⁵⁸ Ver: GINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas, Sinais**. 2ª edição, 3ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

A construção dos reservatórios de água na Serra da Cantareira, que atendia apenas a alguns bairros da área urbana do município de São Paulo, foi de grande importância para a região Norte, uma vez que possibilitou algumas melhorias locais, como conservação e melhoramentos das antigas estradas e, em 1893, a construção da linha férrea *Tramway* da Cantareira, importante meio de transporte para a população que habitava o espaço por ele perpassado.

Valemo-nos, então, da seguinte questão: até que ponto a chegada do transporte ferroviário possibilitou que outras demandas locais fossem requisitadas? De que forma o *Tramway* da Cantareira deu espaço para que investidores passassem a olhar a região Norte como espaço para novos empreendimentos? Buscamos na documentação analisada tais indícios, que ora se mostravam de grande importância, mas também desvelou outras formas de investimentos que não estavam diretamente relacionados ao transporte ferroviário. Contudo, isso não diminuiu o significado do *Tramway* da Cantareira para a região. Isso demonstra, por outro lado, dinâmicas locais pouco exploradas em nossa historiografia.

Os pedidos de melhoramentos públicos tiveram atuação importante da própria população que, de maneira individual ou por meio de abaixo-assinados - um dos mecanismos mais utilizados e, talvez, dos mais antigos - para levar aos poderes públicos suas reclamações. Em forma de petições, ganhavam maior respaldo quando indivíduos se reuniam para reclamar suas queixas em comum e solicitavam aos poderes públicos posicionamentos em relação às suas demandas, “uma forma de participação direta, para além da representação política e mais próxima a uma cidadania ativa”, como apontou Josianne Cerasoli (2004, p.43).

Diante deste quadro, os documentos consultados nos revelam que não somente os moradores da área consolidada como “cidade” estavam atentos ao processo de melhorias urbanas, mas também a população dos seus arrabaldes, que enviavam à Câmara pedidos e reclamações. A atuação destes grupos dentro da sociedade republicana ocorreu porque, para a historiadora Cerasoli, a população encontrou meios de praticar sua cidadania de forma que

é possível notar como pessoas de arrabaldes tão distantes pareciam compreender a Câmara Municipal como um poder legítimo e legitimador ao qual tinham franco acesso – percebiam-se como parte da cidade e participantes da cidadania implícita nessas relações. Partindo de uma necessidade percebida pelo povoado ou parte dele, escolheram a via legal [...] para realizarem aquilo que julgavam ser um direito, e o fato de serem suscitadas a partir de problemas pontuais não diminuía sua carga política e sua vinculação estreita com amplas questões então em debate (CERASOLI, 2004, p. 67).

Os leitores irão perceber que em diversos requerimentos os solicitantes invocavam expressões como “por ser um direito”, “por se tratar de um melhoramento público”, que reforçam a compreensão política que a população tinha ao recorrer à edilidade.

Torna-se importante, então, identificar como estes grupos se organizavam e atuaram no espaço, seja por meio de reivindicação de melhorias locais, ou por investimentos privados. Compreender quem são os habitantes, proprietários e investidores e como participam do processo de mudança na estruturação do território requer métodos diversos. Desta forma, devemos nos aproximar destes sujeitos, mostrando novas faces pertencentes à região de estudo, entendendo a atuação destes indivíduos e que estas particularidades se relacionam com o contexto total em que elas se inserem.

A formação de loteamentos no arrabalde de Santana e os indícios apontados sobre a ocupação na área rural, no capítulo 1, nos levou a estabelecer uma forma de busca documental em arquivos de modo que trouxessem novas informações sobre a região de estudo. Por se tratar de uma área repleta de caminhos e arruamentos não oficializados por um longo período, a melhor maneira de rastrear onde se encontravam os moradores e as demandas locais foi através das estradas oficializadas na região, bem como algumas ruas na região de Santana, como a Voluntários da Pátria, que desde finais do século XIX aparece na relação de logradouros do município.⁵⁹

Somente na série documental *Obras Públicas* do AHM foram localizados diversos processos, dentre eles ofícios, abaixo-assinados, indicações de Vereadores e requerimentos diversos, distribuídos entre os anos de 1906 e 1923, período que os documentos estão organizados. Essa série documental tornou-se basilar para a compreensão dos processos que modificaram a paisagem de Santana e arrabaldes à luz da operação historiográfica, assim como outras fontes que nos ajudam a tecer a narrativa sobre alguns aspectos da infraestruturação da região Norte.

3.2 Santana em análise: melhoramentos em um arrabalde paulistano

Cada vez mais, a região Norte, que contava com arrabaldes de Santana, Freguesia do Ó, Pirituba, Taipas, Perus, MBoy, dentre outros, tinha importância quanto à ocupação populacional no município de São Paulo. A Estrada de Ferro São Paulo *Railway*, com seus

⁵⁹ Informação levantada no Arquivo Histórico Municipal, série Obras Públicas, Papéis Avulsos.

trilhos estendidos até Juqueri (figura 46) apresentava ao redor das estações fábricas e hospitais que podem nos indicar essa relevância enquanto espaços que paulatinamente foram ocupados.



Figura 46 – Pormenor da Planta da Repartição de Águas e Esgotos, com ênfase na região Norte de São Paulo e as linhas de trens que foram implementadas na região a partir do final do século XIX: São Paulo Railway e Tramway da Cantareira. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Setor Cartográfico, “Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo. Planta geral mostrando os mananciais utilizados e os suscetíveis de aproveitamento no abastecimento de água da Capital. Ano 1902. Escala 1: 1000.000.

No município de São Paulo, ao redor da outra ferrovia, Santana era um dos espaços que mais se desenvolvia. Alguns indícios documentais desvelam elementos do processo de formação desse espaço, nos aproximando de casos específicos que nos possibilite observar como estava o bairro na última década do século XIX.⁶⁰

Em 1892, um grupo de moradores do Alto de Santana publicou no *Correio Paulistano* um abaixo-assinado que seria encaminhado ao Presidente do Estado de São Paulo, José Alves de Cerqueira César. O motivo para que dirigissem uma carta ao jornal em questão era que o governo estadual propunha a construção de um “hospital de isolamento com cemitério anexo,

⁶⁰ Ao nos atentarmos nos documentos presentes no AHM, foram poucos os documentos levantados devido principalmente à dificuldade de busca nos Papéis Avulsos, já que estes estão organizados em 2086 volumes.

onde ser[iam] inumados os cadáveres de epidêmicos [por febre amarela] falecidos de qualquer ponto da cidade” (Correio Paulistano, 1 de junho de 1892, p.3). A intenção dos moradores era para que fosse escolhido outro local para tal proposta e listaram interessantes argumentos para que Santana não fosse escolhida. Dentre elas, podemos observar elementos importantes que compunham o cenário local. Torna-se, então, oportuna a reprodução de trechos do abaixo-assinado, apesar de longo:

1: É avultado o núcleo da população do Alto de Santana cujo lado esquerdo existe a Colônia de Santana, fundada pelo Governo e hoje emancipada, onde pobres colonos estrangeiros fundaram suas pequenas propriedades e lavouras, que estão desfrutando como recompensa de seu trabalho incessante e digno do maior respeito por parte de todos, mormente por parte do Governo, que foi fundador dessa Colônia. Ora, é fora de dúvida que uma vez estabelecidos ali o hospital e o cemitério, não serão somente os nacionais do lugar os prejudicados e sacrificados, porém principalmente os pobres estrangeiros, que aqui não têm parentes a quem recorram ou facilidade de outro abrigo, quando forem obrigados a abandonar suas modestas vivendas. 2º De todos os arrabaldes de S. Paulo, é a freguesia de Santana a única que tem uma única via de comunicação, a saber: a estrada denominada aterrado de Santana. Infeccionado o bairro com o estabelecimento do lazareto e do cemitério, infeccionada a única via de comunicação com a passagem frequente de epidêmicos e de cadáveres epidêmicos, não restará à sacrificada população do bairro outro caminho para vir à cidade em busca de recursos os mais indeclináveis, há de fatalmente atravessar aquele caminho da epidemia e da morte. [...] 3º Todo comércio e quase toda a população da capital sabe que é pela estrada de Santana que atualmente entra a maior quantidade de gêneros alimentícios dos de primeira necessidade. Esses gêneros, que com razão fogem dos pesados fretes das estradas de ferro, vem por esse caminho e são trazidos não só dos diversos municípios que estão no prolongamento natural da estrada de rodagem como sejam: Juqueri, Atibaia, Bragança, Campo Largo, Santo Antonio da Cachoeira etc. [...] Ocupado o Alto de Santana com um hospital epidêmico de febre amarela e com um cemitério [...] é fora de toda a dúvida que por aquela estrada (e outra não há) não entrará nem mais um grão de cereal, nem mais uma ave, pois é sabido o terror que o homem do interior, o caipira propriamente dito, tem de qualquer epidemia [...]–7º Finalmente o bairro de Santana foi até bem pouco tempo esquecido e estacionário; ultimamente, porém, entrou no caminho do progresso e do desenvolvimento de empresas e interesses, a saber: a) Está em construção uma linha de bondes por parte da Companhia S. Paulo Construtora, que já concertou e alargou, à sua custa, todo o aterrado e está agora construindo os diversos pontilhões; b) uma importante companhia – a Predial – bem como numerosíssimos cidadãos, empatarem ultimamente em terrenos de Santana avultados capitais, de que ainda não retiraram a menor vantagem; c) um sacerdote [...] ali construindo com enormes sacrifícios, à sua expensas e à custa de esmolas, um grande edifício para asilo e educação da infância [...] muitos edifícios nobres e de não pequeno custo estão sendo agora ali levantados para engrandecimento do bairro. Por todos os motivos e razões que acabam de ser expostos e, certos da boa intenção do patriotismo do governo, os abaixo-assinados esperam que v. exe. [...] não aprovará a indicação do Alto de Santana para fundação do hospital [e] cemitério [...]. Assim, pois, pedem, justiça. (Correio Paulistano, 1 de junho de 1892, p.3)

O documento, embora não contenha os nomes dos requerentes, nos traz elementos importantes sobre a situação de Santana, indicando aspectos populacionais e espaciais um ano antes da implantação do *Tramway* da Cantareira. Os redatores – ou redator – do abaixo-assinado apresentam esclarecimento sobre a situação epidemiológica que acometia a cidade, prevendo as consequências para a região Norte em questão para além dos problemas sanitários, uma vez que, em contraponto à escolha do espaço para a implantação desses equipamentos públicos, traria possíveis problemas para os investimentos incipientes que eram realizados no aterrado de Santana. Debater a escolha de um cemitério local novamente assustava a população, uma vez que, em 1875, foi instalado, na antiga sede da fazenda jesuítica, um cemitério para vítimas de varíola e um hospital, desativado no final da década de 1870⁶¹ (TORRES, 1970, pp. 60-63).

Outra questão importante refere-se ao único caminho que fazia a ligação até a cidade, pelo aterrado de Santana, enfatizando a indispensável estrada que ligava não somente a região, mas os municípios localizados para além da Serra da Cantareira, habitado pelos “caipiras”. Em contraponto, a região do aterrado vinha sendo servida por melhoramentos da Cia. São Paulo Construtora⁶², responsável pelo transporte urbano entre a Ponte Grande e o bairro de Santana por meio de uma linha de bondes⁶³, em que aparece entre os acionistas Victor Nothmann, responsável pelo loteamento local realizado pela Cia. Predial (BRITO, 2008, pp. 38, 264).

A população pobre, estrangeira e brasileira, permanecia numa parte das colinas do bairro, local escolhido para a construção do cemitério e hospital. Devemos considerar, no entanto, que a área de colinas e outeiros não estavam apenas a população pobre, mas também outros grupos sociais, como da família Baruel⁶⁴, influentes na região e detentores de um palacete numa chácara no Alto de Santana, em frente ao Colégio Santana, e o Sítio Morrinhos, local onde a família residiu. Dentre os membros da família, destacava-se Francisco Nicolau Baruel (1852-1928), rico empresário, farmacêutico e vereador na cidade de São Paulo. A presença dessa família, dos construtores de “casas nobres” no aterrado e de interesses de

⁶¹ Embora Maria Celestina Torres indique o ano de 1880 como o de desativação do hospital, a autora Rosa Guadalupe Soares Udaeta em seu artigo sobre as hospedarias dos núcleos coloniais em São Paulo, indica que entre 1877 e 1878 o hospital já estava desativado, dando lugar à hospedaria de imigrantes do Núcleo Colonial de Santana (UDAETA, 2011).

⁶² Em 1898 a Companhia São Paulo Construtora foi concedida para a Cia. Viação Paulista que, entre os acionistas, estavam Luís de Oliveira Lins de Vasconcelos e Ismael Dias da Silva, conhecido acionista da Cia. Predial junto a Victor Nothmann (BRITO, 2008, p. 264).

⁶³ Em 1901 foi a vez da The São Paulo *Tramway*, Light and Power Co. Ltda. absorver as ações ativas da Cia. Viação Paulista (BRITO, 2008, pp. 266-267), passado a se responsabilizar pelo transporte de linhas de bondes e iluminação elétrica em várias regiões da cidade, inclusive as localizadas em Santana e arrabaldes.

⁶⁴ Atualmente o que restou da propriedade da família encontram-se o Palacete Baruel e a biblioteca municipal Nabal Fontes.

investidores pode ter contribuído para que a indicação do local fosse posta de lado, ao menos por um período.

A população de Santana manteve-se livre desses equipamentos públicos voltados para variolosos, mas não da construção de um cemitério em 1897, que trataremos mais adiante. Esta era uma fração do cenário em que se encontrava o povoado de Santana em fins do século XIX: investimentos incipientes, com diversidade entre seus habitantes – pobres, estrangeiros, negros, membros da elite, e de ofícios, com características que se mesclavam entre rural e urbano. O abaixo-assinado, embora não nomeado, indicava uma forma de posicionamento social conflitante com os interesses do poder público, em prol dos interesses coletivos dos munícipes da região.

Recorremos novamente à Planta da Capital de São Paulo, de 1897 (figura 22), para observar a conformação do território. Nela, vemos com mais detalhes o que era a região de Santana e como a área estava se configurando. Podemos ver também a linha do *Tramway* da Cantareira, passando pelo loteamento da Cia. Predial. Neste ano a estação de Santana já existia, localizada entre as ruas Duarte de Azevedo e o início da rua Alfredo Pujol. Consta também a indicação do Colégio e Capela Santa Cruz, localizados ao lado direito da rua Voluntários da Pátria, em frente ao palacete da família Baruel, não indicado na imagem por se tratar de uma propriedade rural.

Os anos que se seguiram à implantação da estrada de ferro, durante o período de intendências municipais (1892-1898), foram marcados por pontuais melhoramentos na região, como reparos na Ponte Grande e na estrada do aterrado de Santana (*Correio Paulistano*, 12 de julho de 1894, p. 2) devido ao fluxo de tropeiros, carroceiros e das chuvas na região; uma linha de bondes partindo do Largo do Rosário⁶⁵ até o bairro de Santana, inaugurado em 1893 (*Correio Paulistano*, 29 de abril de 1893, p. 2) e a abertura da estação Santana do *Tramway* da Cantareira. O processo de ocupação local também se tornou dinâmico, com a realização de leilões de terrenos, venda de chácaras e pedidos de construções por particulares.

Na venda de lotes, observamos a relação estabelecida entre os leiloeiros da família Leal com a Companhia S. Paulo Construtora, que forneceria transporte gratuito nos bondes da empresa para os interessados nos terrenos do “aprazível bairro de Santana”, conforme anunciado:

⁶⁵ A linha, a partir do Largo do Rosário, alcançava a Ponte Grande que, deste ponto até o bairro de Santana, era responsabilidade da Companhia São Paulo Construtora. **Fonte:** *Correio Paulistano*, 29 de abril de 1893, p. 3.

GRANDE LEILÃO
DE
Terrenos

Importantes e escolhidos lotes, dos procurados terrenos situados no alto de Sant'Anna, com lindos pontos de vista, que descortinam toda a cidade e seus arredores. Todos estes, em boas situações, já havendo alguns já ocupados com elegantes e moderados chácaras, para moradia de verão. Comunicação fácil e barata não só pela linha de bondas como pelo tramway que vai até a Cantareira; oferecem todas as comodidades a quem deseja edificar neste importante bairro, hoje considerado, por sua salubridade e beleza um dos melhores arredores da capital.

J. A. LEAL

Devimento autorizado pelo proprietário, venderá em publico leilão, a quem mais der, os importantes e escolhidos lotes de terrenos e chácaras situados no aprazível bairro de

SANT'ANNA

Quinta-feira, 1 de Novembro
ÀS 11 1/2 HORAS

Vendas nas melhores condições desejáveis

As vendas já realizadas em leilões anteriores, claramente demonstram sua importância e procura.

Vendas ao alcance de todas as bolsas.

Bonds gratis para os interessados, a partir do largo do Rosario, ás 11 1/2 horas, no dia do leilão.

Condições

Signal de 20 %.

Escritura em 8 dias.

Bonds gratis no largo do Rosario.

Quinta-feira, 1 de Novembro

Dia de folga e descanso

Ao leilão
PELO LEILOEIRO
J. A. LEAL

Chacara

Vende-se uma grande chacara em Sant'Anna, proxima ao tramway da Cantareira, com boa casa de morada, grandes parreirae e muitas arvores fructiferas, podendo produzir uma boa renda. Trata-se á rua da Quitanda, 2, sobrado ou á rua D. Maria Theresa, 45-A. 10-3

Figuras 47 e 48 – Anúncios de venda de terrenos e de uma chácara em Santana, próxima ao *Tramway* da Cantareira. Os anúncios demonstram que, apesar dos loteamentos, o local preservava características rurais. **Fonte:** A Nação, 24 de março de 1898, p. 3; O Comércio de São Paulo, 1 de outubro de 1896, p. 3.

As figuras acima nos indicam duas vocações do bairro: a primeira, como espaço de possibilidade de renda por meio do plantio em chácaras e a outra, que começava a formar, de espaço de veraneio, com habitações que poderiam ser construídas nas colinas de Santana, local salubre e com visão privilegiada para a cidade. A venda de terrenos e aluguel de casas para veraneio adentraram o século XX e os anúncios de “espaços saudáveis” podem ser vistos até meados do século, em que eram anunciados desde pequenas casas até chácaras com extensos parreirais (MARCONDES, 2016, p. 47)

Localizamos algumas dessas solicitações de construções particulares na série documental “Papéis Avulsos” do AHM de São Paulo, no entanto, ressaltamos que esta é uma amostragem, uma vez que não foi possível fazer o levantamento total desses documentos, mas

os que pudemos averiguar nos apresentam algumas características das construções solicitadas, até o ano de 1897⁶⁶ e o que continha neste espaço.

TABELA 4		
Pedidos de construções particulares entre 1893 e 1897 (Amostragem)		
Fonte: AHM- Papéis Avulsos		
Logradouro	Ano	Número de requerimentos
Rua Voluntários da Pátria	1893 - 1896	48
Rua Areal (Santana)	1894 - 1896	15
Estrada de Santana	1894	01
Colônia de Santana	1895	01
Rua Dr. César	1897	02
Total	-	96

Legenda: Amostragem do número de pedidos de construções de obras particulares em diversos logradouros em Santana, entre os anos de 1893 e 1894. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Intendência Municipal de São Paulo. Obras Particulares: Papéis Avulsos.

Por se tratar de uma área fora do perímetro urbano, o código de Posturas de 1886 não apresentava as mesmas restrições de construções para além da cidade. Por este motivo, a área de Santana apresentava casas para operários e casas nobres, construção de estábulos, cocheiras e armazéns. Esse fato pode ser visto nas imagens a seguir, mostrando essas edificações nas ruas Voluntários da Pátria e Dr. César.

⁶⁶ Último ano que foi possível consultar no arquivo, devido à pandemia de Covid-19.



Figura 49 - Planta de uma casa para operário, propriedade de Marco Carlote, construída na rua Voluntários da Pátria, número 22. A casa era composta por um dormitório à frente, seguido por uma sala de jantar e uma cozinha, conforme as diretrizes do Código de Posturas de 1886. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Intendência Municipal de São Paulo. Série Obras Particulares: Papéis Avulsos, documento nº 81, ano 1896, livro nº 139.

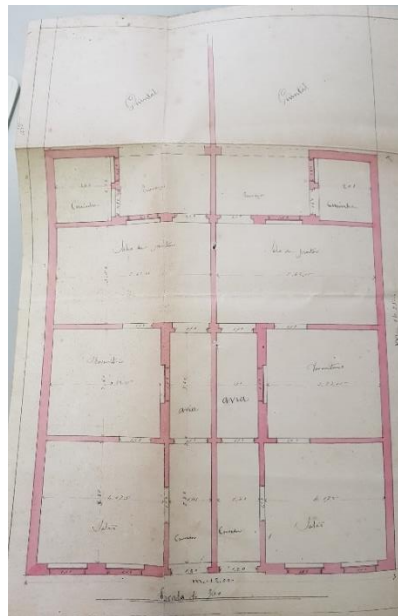


Figura 50 – Planta de casa geminada, cujo requerente Silvestro Berchelli solicitou autorização para construção na Rua Voluntários da Pátria, sem número, em 1896. As casas eram compostas por um salão, um dormitório, sala de jantar, cozinha e quintal. O requerimento indica que o bonde de Santana passava atrás do local escolhido para construção. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Intendência Municipal de São Paulo. Série Obras Particulares: Papéis Avulsos, documento nº 83, ano 1896, livro nº 139.

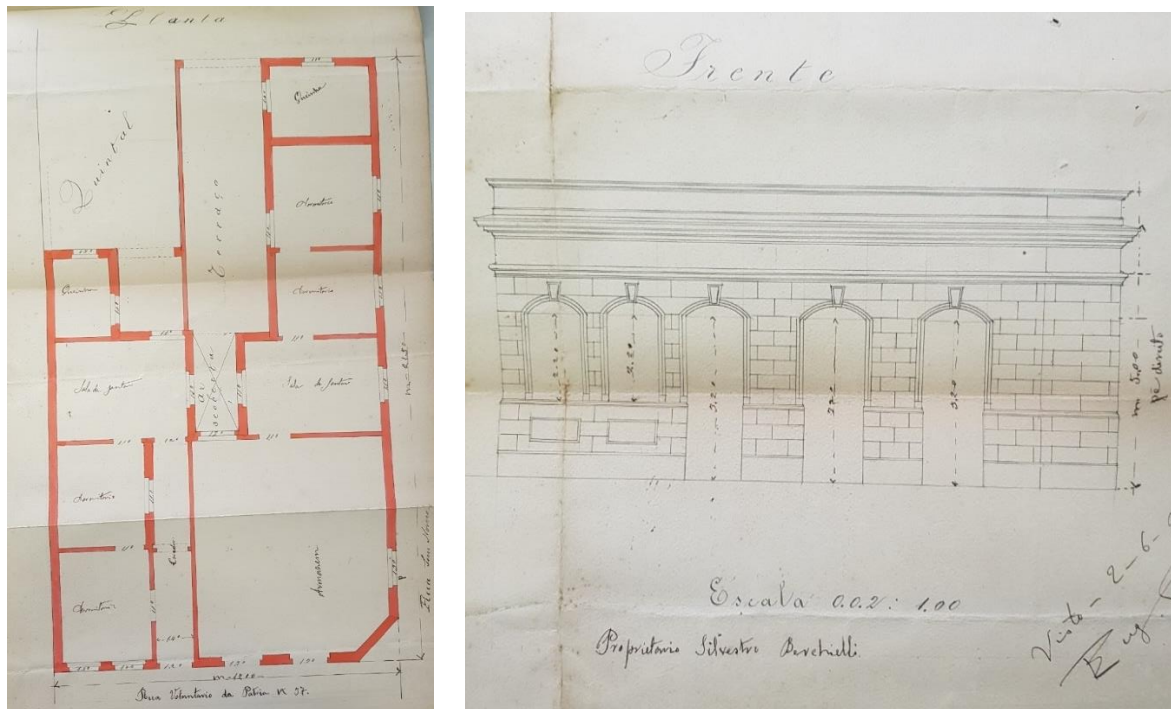


Figura 51 – Planta de construção de dois imóveis, de propriedade de Silvestro Berchielli. Um deles com armazém à frente da habitação, que continham, da mesma forma, dois dormitórios, sala de jantar, cozinha, terraço e quintal comum, construído na rua Voluntários da Pátria número 37; Fachada dos imóveis contendo armazém, de Silvestro Berchielli. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Intendência Municipal de São Paulo. Série Obras Particulares: Papéis Avulsos, documento nº 83, ano 1896, livro nº 139.

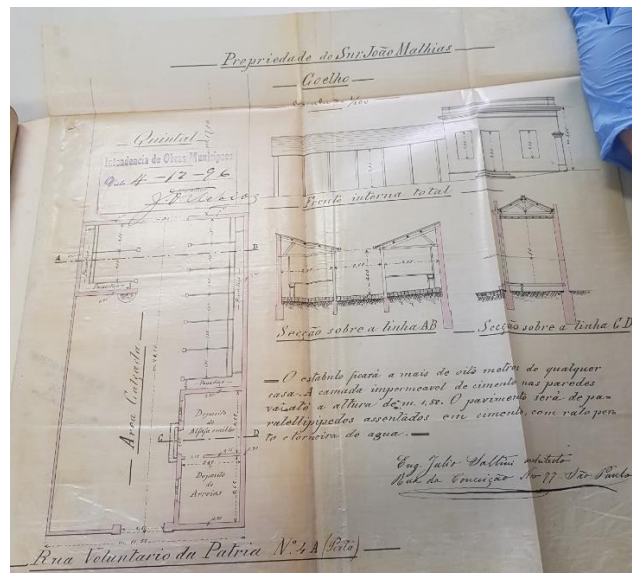


Figura 52 – Planta da propriedade de João Mathias Coelho, que requereu, em 1896, licença para “construção de um estábulo para oito animais e dois quartos para depósito de arreios, de alfafa e milho” na rua Voluntários da Pátria número 4A. O proprietário menciona que está de acordo com a Lei municipal 234, de 29 de dezembro de 1896, que dispunha sobre as normas de construção de estábulos, proibindo-os no “primeiro perímetro da capital”.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal. Fundo Intendência Municipal de São Paulo. Série Obras Particulares Papéis Avulsos, documento nº 59, ano 1896, livro nº 139.

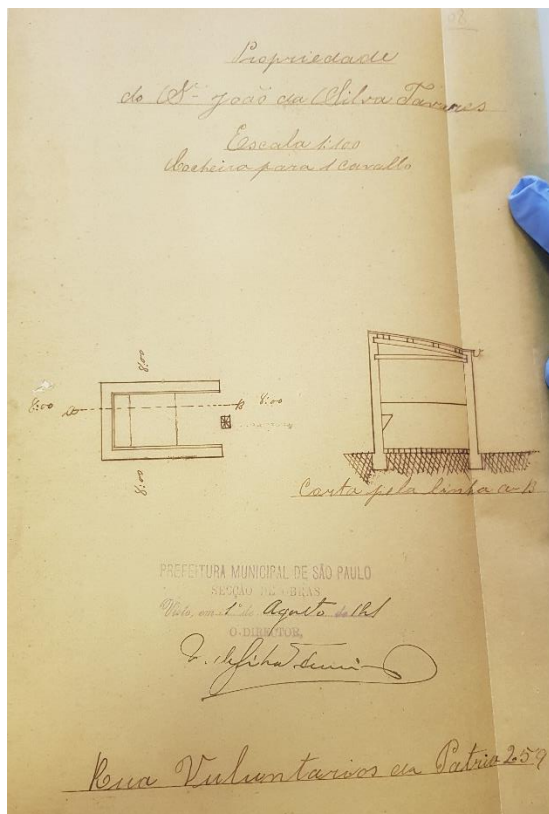


Figura 53 - Pedido de construção de cocheira para um cavalo, na rua Voluntários da Pátria, número 25A. Propriedade de João da Silva Tavares. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Intendência Municipal de São Paulo, série Obras Particulares: Papéis Avulsos, documento nº 79, ano 1896, livro nº 139.

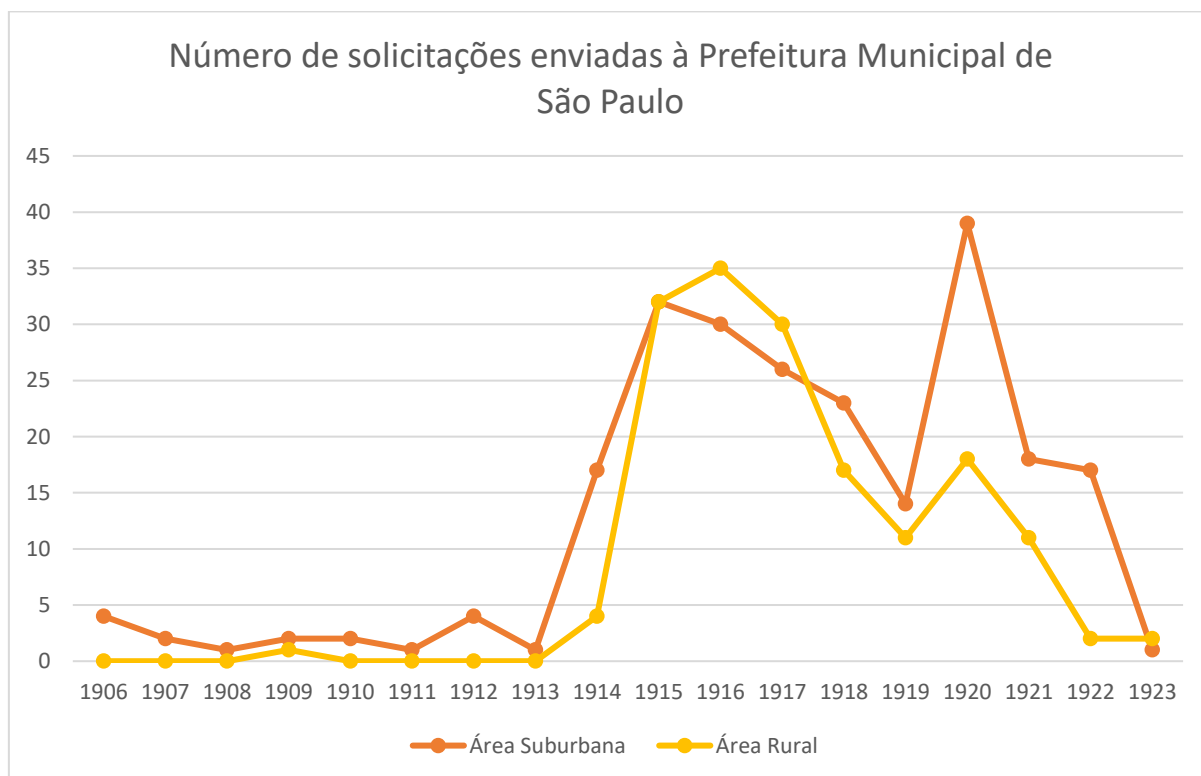
Dentre os requerentes, Silvestro Berchielli solicitou duas construções, sendo quatro habitações em casa térrea e um armazém. Se não houvesse intenção de destinar as construções para sua família, é provável que foram destinadas para aluguel, mostrando que demandas para ocupação nesse espaço estavam paulatinamente em ascensão.

Essa ascensão ao longo dos anos pode explicar as demandas locais que mais tarde surgiriam nesse espaço.⁶⁷ A partir do levantamento dessas fontes conseguimos compreender de modo mais aprofundado quais as solicitações dos munícipes da região e as intervenções por parte da edilidade tanto na região de Santana, que já se configurava como suburbana na primeira década do século XX, quanto a área rural ao seu redor. Para isso, traçamos uma divisão entre as áreas identificadas por suburbana e rural. Embora difícil de precisar, o termo “suburbano”

⁶⁷ Salientamos que as dificuldades impostas pela pandemia de Covid-19 impossibilitaram buscar no AHM de São Paulo informações entre os anos de 1898 e 1905 para que fossem indicadas na dissertação.

passou a ser identificado nos documentos consultados a partir do ano de 1909, contudo, a área de Santana passou a ser incluída na área de arrecadação do Imposto Predial da cidade em 1889 e compreendida como área do “subúrbio”.⁶⁸ Por estas razões, adotamos o termo “suburbano” para diferenciar o espaço de Santana e proximidades das que compunham a área rural.

Gráfico 1



Legenda: Gráfico indicando o número de solicitações enviadas por diversos requerentes das áreas suburbana e rural à Prefeitura Municipal de São Paulo a partir da série documenta Obras Públicas, entre os anos de 1906 e 1923. Arquivo Histórico Municipal. Sistematização: Raissa Campos Marcondes.

⁶⁸ A Planta da Cidade de São Paulo e dos terrenos desapropriados para o seu abastecimento de água, de 1900, apresenta a delimitação da área do Imposto Predial cobrado. O que é interessante é que a área loteada pela Cia. Predial não fazia parte, até 1900, da parte cobrada. A área era delimitada pelo lado esquerdo da rua Voluntários da Pátria, englobando, inclusive, parte do núcleo Colonial de Santana, descendo até parte do rio Tietê. **Fonte:** Câmara Municipal de São Paulo. Fundo Diretoria de Obras. Série Concessão de Privilégios, caixa 1906-1907-1908, documento nº 156, de 27 de julho de 1903.

O gráfico acima nos proporcionou identificar que, entre os anos de 1906 e 1914, ocorreram esparsos investimentos, com maior concentração na área suburbana. Contudo, a partir de 1915 os números de requerimentos tornaram-se expressivos, ultrapassando, inclusive na área rural, mais de 30 solicitações em um único ano.⁶⁹ Devemos, então, apresentar quais foram as solicitações nesses locais e quais as formas de participação social nesse processo.

3.3 Solicitações suburbanas, incipientes melhoramentos

Nas palavras de Luciana Alem Gennari, “uma cidade está em constante movimento de mudança, sujeita às ações de seu tempo, pautadas, sobretudo, pelos modos de sua apropriação e sua transformação” (GENNARI, 2013, p. 19). As mudanças que ocorriam na cidade de São Paulo em fins do século de XIX e início do XX partiram de inúmeros projetos, demandas e, sobretudo, de atuações diversas, procedentes de grupos que se articulavam favoráveis a interesses comuns ou individuais.

No subúrbio paulistano de Santana, assim como outras áreas que estavam em processo urbanizador, como Penha, Água Branca, Freguesia do Ó e São Miguel, algumas empresas passavam a olhá-las como importantes locais para investimentos em melhoramentos devido ao número de ocupantes que aumentava ao longo dos anos. De acordo com o censo de 1890, o município do São Paulo contava com aproximadamente 65.000 habitantes.⁷⁰ Santana e seu arrabalde rural fizeram parte do distrito de Santa Efigênia até 1889, quando foi elevado à categoria de distrito da paz de Santana com a lei nº 99 de 4 de abril do mesmo ano (TORRES, 1970, p. 95).

O espaço do distrito era delimitado pelo Art. 2.º, indicando

A divisa principal na Ponte Grande, acompanha o Tietê até a divisa da Conceição dos Guarulhos, no rio Cabussú do Guapyra, segue o Cabussú acima até o bairro da Cachoeira, daí segue pelo Juquery-mirim abaixo até a antiga estrada de rodagem, atravessando esta, procurando a cabeceira

⁶⁹ O ano de 1923 ainda está em processo de higienização e catalogação no AHM, por isso a queda no número de requerimentos.

⁷⁰ Disponível em: Histórico Demográfico do Município de São Paulo (prefeitura.sp.gov.br) - http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1890.php. Acesso em: 12 jul. 2021.

do Cabussú de baixo, por este até o porto da Barra Funda e daí Tietê acima até a Ponte Grande, ficando compreendidas nestas divisas as fazendas do bispo e a de Pedro Doler.⁷¹

Devido à ausência de plantas da região no período em que Santana passou a ser distrito de paz, nos baseamos nas informações da Lei supracitada para compreendermos qual era a área do distrito, produzindo um recorte hipotético da área, de acordo com as informações contidas na planta da Cia Águas e Esgotos de 1902:

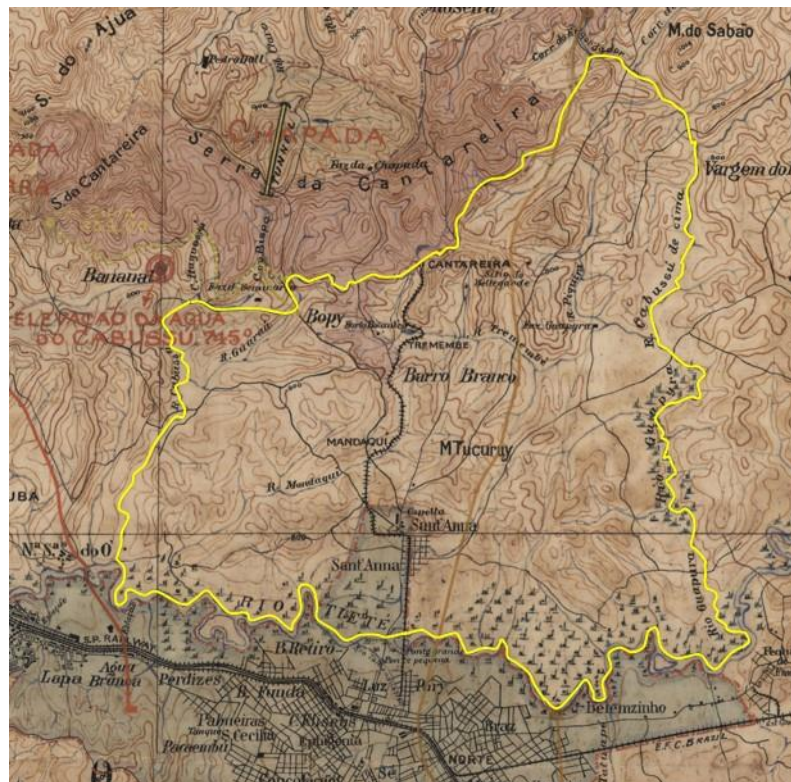


Figura 54 – Pormenor da Planta da Repartição de Águas e Esgotos da Capital, com indicação hipotética do Distrito de Paz de Santana, realizado pela autora. Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo. Planta geral mostrando os mananciais utilizados e os suscetíveis de aproveitamento no abastecimento de água da Capital. Ano 1902. Escala 1: 1000.000.

Apesar da emancipação com relação ao distrito de Santa Efigênia, o número de moradores do distrito de Santana não foi contabilizado no Anuário Estatístico de 1890, sendo possível ter uma estimativa do número da população apenas em 1916, contando com 22.046 habitantes, saltando para 31.202 em 1920.⁷² Nos primeiros anos do século

⁷¹ SÃO PAULO. Lei nº 99, de 04 de abril de 1889. **Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo**. Disponível em <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1889/lei-99-04.04.1889.html>. Acesso em 28 jun. 2021.

⁷² **Obras Raras sobre São Paulo, 1736-1934** - DocReader Web. Docvirt.com. Disponível em: <<http://docvirt.com/DocReader.net/DocReader.aspx?bib=LIVROSSPMP&pasta=1917%20Estudos%20de>

XX, principalmente a rua Voluntários da Pátria, passou a receber pedidos de empresas para melhorias no bairro, como foi o caso, em 1903, da indicação proposta pelo vereador Nicolau Baruel à Câmara municipal para iluminação da via, local onde sua família possuía uma chácara. A ligação de luz seria realizada pela “*Light and Power*”, que deveria colocar 90 lâmpadas elétricas e mais 20 na rua Alfredo Pujol, até a frente do Quartel, onde anteriormente funcionou a hospedaria do núcleo colonial. Outros bairros também entraram na proposta, como Penha, Lapa, Água Branca e Freguesia do Ó.⁷³

Com a concessão autorizada, a colocação dos postes de iluminação elétrica foi um ganho importante para os proprietários e moradores locais de Santana, mas não somente para eles. A empresa *Light and Power*, nesse período, já possuía a concessão dos bondes que faziam o trajeto entre a Ponte Grande e Santana, antes feito pela Empresa de Bondes de Sant’Anna (STIEL, 1984, p. 453), quando prolongaram os trilhos até o Alto de Santana em 1907, na altura do antigo largo, na época realizada por tração animal. Nesse aspecto, a empresa possuía monopólio sobre a região no que se refere aos melhoramentos em transporte e iluminação, condizentes com dois dos aspectos de maior importância no tocante aos melhoramentos urbanos do período. Contudo, as melhorias também abriam margem para conflitos.

Em 1908, um abaixo-assinado foi enviado ao Prefeito de São Paulo, Antônio da Silva Prado, produzido pelos moradores de Santana.⁷⁴ Os requerentes reclamavam das condições dos bondes e abusos de preços no transporte pela *Light and Power*, que viriam a ocorrer quando a linha fosse eletrificada. A população local, para ir até o centro⁷⁵ da cidade, precisava pegar dois bondes, sendo o primeiro entre o bairro de Santana e Ponte Grande, trecho de tração animal, e outro que ligava a Ponte Grande a outras localidades, como Largo do Rosário, Liberdade e Vila Mariana, já eletrificados. A empresa, ciente de que essa melhoria viria logo a ocorrer, cobraria o valor de 400 réis pelo transporte entre Santana e o centro da cidade, sem necessidade de baldeação. Inconformados com os

mograficos:%20a%20populacao%20de%20Sao%20Paulo%20por%20Alberto%20Sousa&pesq=&pagfis=14572>. Acesso em: 12 jul. 2021.

⁷³ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras, série Obras Públicas, Anos 1906, 1907 e 1908, processo n 156.

⁷⁴ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras, série Obras Públicas. Ano 1909, caixa n° 48, processo n° 13085c.

⁷⁵ O documento indica o “centro” como área em que se localizava o Largo do Rosário, atual Praça Antônio Prado.

valores da “poderosa empresa”, reclamaram ao Prefeito, solicitando sua intervenção nas negociações com a empresa em questão.

Duas colocações demonstram o poder atribuído ao documento pelos requerentes: o primeiro, refere-se à consciência dos valores de passagens de bondes entre dois extremos da cidade, Santana e Vila Mariana, onde se encontrava a estação “Light”, na rua Domingos de Moraes (CARVALHO, 2015, p.36), em discordância com o cobrado entre um trecho mais curto.

Ao questionarem o valor da passagem do bonde eletrificado, apontando a desproporção dos preços, deram o exemplo do valor entre o trecho da Ponte Grande e Vila Mariana, que custava 200 réis. Já entre o centro da cidade e a Ponte Grande o valor era o mesmo e, portanto, ao eletrificarem o trecho entre Ponte Grande e Santana, 400 réis se tornaria inviável para a população pagar. Frente a esta análise, os requerentes apresentaram o real valor que deveria ser cobrado entre Santana e Ponte Grande, cerca de 66 réis para um serviço que ainda era feito por tração animal⁷⁶, valor correspondente a 1/3 do cobrado até Vila Mariana.

O segundo ponto refere-se ao entendimento enquanto cidadãos que reivindicavam direitos, como apontado no trecho abaixo:

Esse meio de transporte, honrado Senhor, é permitido pelas corporações municipais, estaduais ou federais por conveniência do público primeiramente e em segundo lugar das empresas que o exploram, e a inversão desta norma de conduta importa em menosprezo a todos os princípios de justiça e de equidade; por isso esperamos que mediante a vossa valiosa intervenção, a poderosa empresa resolverá a reduzir de 400 para 200 réis o preço das suas passagens, a menos que ela não queira que o povo laborioso e desfavorecido de fortuna fique impedido de se utilizar dos seus bondes. (Prefeitura Municipal de São Paulo, 28 de agosto de 1908).

Soma-se ao requerimento o fato de conter 212 assinaturas com indicação de ofícios de alguns destes requerentes. São os casos de Firmino Tamandaré de Toledo Júnior, farmacêutico; a família Soares de Faria, composta por Maria Soares de Faria, farmacêutica, M. Soares de Faria, negociante, João Batista e José Soares de Faria, estudantes; Maria Thereza Marcondes de Jesus, Maria Rita Marcondes Domingues, J. F.

⁷⁶ O bonde com tração animal em Santana provavelmente funcionou por pouco tempo depois da reclamação, visto que em 1909 o percurso feito até o Alto de Santana já estava eletrificado. Devemos considerar também o episódio da revolta dos usuários da linha de bondes da Empresa de bondes Sant’Ana que, em 1907, quebraram os bondes puxados por burros como forma de protesto contra os maus serviços realizados pela empresa (STIEL, 1984, p. 453). Este acontecimento pode ter contribuído para que a linha fosse eletrificada pouco tempo depois. **Fonte:** O Comércio de São Paulo, 29 de maio de 1909, p. 3.

Marcondes Domingues, professores; Nicanor Marcondes, cirurgião dentista; Antonio Pereira da Silva e Mario Correa Pereira, negociantes; Arthur Matthes, confeiteiro; Duarte de Miranda, médico. Também assinaram diversos proprietários, subdelegados, eleitores, chacareiros da família Baruel, membros da família Mazzei e agricultores do antigo núcleo colonial, como da família Turra. Outro abaixo-assinado indica a presença de industriais e oficiais da força pública no bairro.

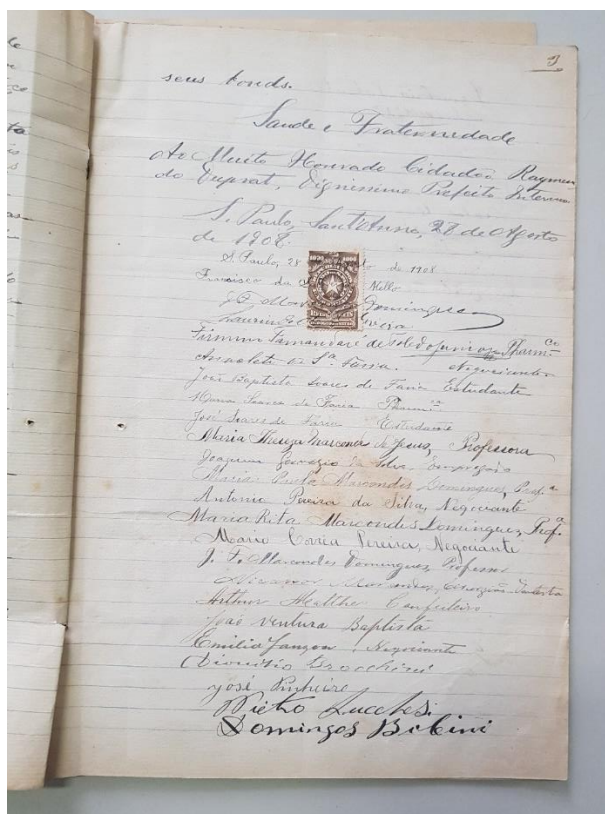


Figura 55 – Lista com assinatura de moradores de Santana, indicando suas respectivas profissões. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº 48, 1908, processo nº 13085c.

Ao identificarmos alguns desses moradores, seus ofícios e os serviços que eram disponibilizados paulatinamente para a população, como bondes para levar os trabalhadores residentes em Santana até o centro, vemos que o espaço que se estruturava, já nos princípios do século XX, estava propício aos olhares de investidores, que viam o local como um espaço que concentraria mais indivíduos, visto que o número de habitantes do município de São Paulo crescia a cada ano, empurrando a população para as bordas da cidade, onde terrenos eram mais baratos e propícios para venda e construção de imóveis para locação.

Contudo, encarecer as passagens poderia se tornar um agravante para os investidores locais, bem como para os moradores que dependiam desse transporte para chegarem a uma área não alcançada pelo *Tramway* da Cantareira.⁷⁷ A resolução da *Light and Power* encontrava-se incompleta, sendo possível apenas averiguar que a companhia se dispôs a diminuir o valor da passagem quando o movimento de passageiros se tornasse compensador. De qualquer modo, a empresa se favorecia por ter o monopólio de transportes na região, ficando os moradores à mercê das decisões da empresa por muitos anos, o que levou a outras solicitações e reclamações ao longo da década de 1910.

Outra via se tornou fundamental na implantação de melhorias em Santana, a do traçado do *Tramway* da Cantareira, denominada Avenida Cantareira e que, anos mais tarde, mudaria o nome para Avenida Cruzeiro do Sul.⁷⁸ Em 1910, a Companhia Rede Telefônica Bragantina solicitou à Câmara Municipal de São Paulo a colocação de postes para linhas telefônicas que ligariam São Paulo ao interior do Estado, provavelmente até Bragança Paulista, na sede da Companhia. A linha, autorizada para ser implantada, seguia o traçado da ferrovia até chegar ao Colégio Santana. Em 1912, veio a somar nessa mesma avenida com a esquina da rua Gabriel Piza o Grupo Escolar de Santana⁷⁹, construído pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, próximo da estação Santana do *Tramway* da Cantareira⁸⁰, indicando que os terrenos dessa área concentravam maior número de equipamentos públicos.

⁷⁷ Para o ano de 1909 não foram localizados os valores das passagens do *Tramway* da Cantareira para contrapor ao valor da passagem de bondes.

⁷⁸ O nome foi oficializado através do Ato do Governo Provisório nº 305, de 04 de fevereiro de 1932. **Fonte:** Dicionário de Ruas. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 10 jul. 2021.

⁷⁹ Os grupos escolares do início do governo republicano faziam parte de uma estratégia de ruptura com o regime monárquico ao promover a exaltação da instrução escolar popular como “elemento de integração do povo a nação” (CARVALHO; FERREIRA, 2011, p. 4). Com isso, tornou-se necessário a construção de escolas em diversos pontos da cidade, mas somente na década de 1910 é que o número de prédios escolares se torna maior, principalmente com a construção de grupos escolares estando, dentre eles, o de Santana. (OLIVEIRA, 2015, p. 24).

⁸⁰ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 517, 1907, processo nº 7906.

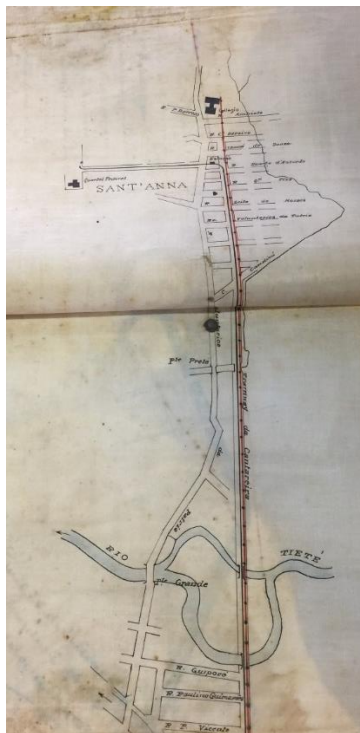


Figura 56 - Croqui da linha telefônica da Companhia Rede Telefônica Bragantina, ligando a cidade, Alto de Santana e o interior paulista, sem especificar até qual local. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 517, 1907, processo nº 7906.

Concomitante a esse processo, a Repartição de Águas e Esgotos, em 1911, solicitou à Prefeitura Municipal o reemplacamento de diversas ruas da Capital, a fim de que o abastecimento de águas da cidade fosse regularizado, estando, entre eles, duas ruas de Santana: Voluntários da Pátria e Dr. César.⁸¹ De acordo com a planta a seguir, observamos que em Santana, o Quartel Federal, localizado na rua Alfredo Pujol, era o único prédio público que recebia os serviços de águas e esgotos em 1901, sendo que os proprietários de imóveis iniciaram apenas em 1912 as solicitações de ligação até suas propriedades devido ao processo de regularização de diversas ruas, requisito *sine qua non* para a ligação de água e esgoto nos edifícios locais.

⁸¹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 522C, 1911, processo nº 38187.

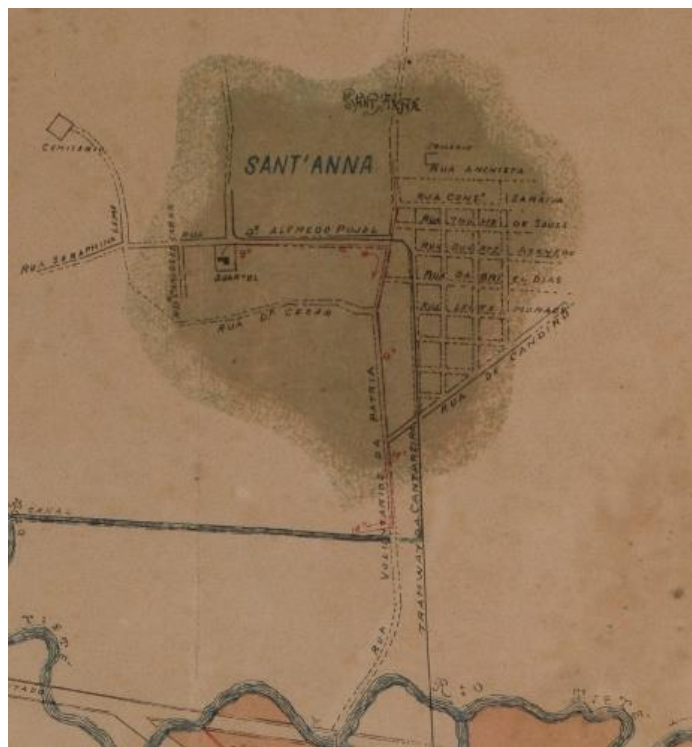


Figura 57 – Pormenor da planta de redes e esgotos de São Paulo, indicando a região de Santana e seu abastecimento de acordo com o traçado vermelho, mostrando a ligação de água e esgoto no prédio do Quartel, abastecido pelas águas da Cantareira. **Fonte:** Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Planta da Cidade de São Paulo com as redes dos esgotos, organizada pela Seção de Esgotos. 1901. Escala 1:20.000.

É importante apontar que, nas primeiras décadas do século XX, a quantidade de pedidos de construções locais tornara-se significativa. Dentre as solicitações à Câmara Municipal, estão construções para habitações, cocheiras, alinhamento de terrenos e construção de muros.⁸²

Não abordaremos aqui de forma aprofundada tais pedidos, pois fugiria da nossa proposta de compreensão sobre os melhoramentos públicos solicitados, além da ausência de material para análise ocasionado pela pandemia de coronavírus. Contudo, alguns pedidos de construção de imóveis encontram-se na série Obras Públicas devido à solicitação de alinhamento. Em algumas obras, aparecem os espaços em que seriam

⁸² Relação de pedidos de Obras Particulares compilados por meio do sistema interno do AHM. O sistema possibilitou o levantamento do número de solicitações, com informações como nome do proprietário e do engenheiro responsável pelas construções. Dentre eles, observamos uma quantidade significativa dos chamados “práticos licenciados”, que compunham um grupo de construtores populares não diplomados, mas que exerciam a prática de arquitetos ou engenheiros, abordados na tese de doutoramento do Prof. Dr. Lindener Pareto Júnior. Dentre eles, localizamos os nomes de Fernando Simões, Raul dos Santos, Francisco Pompêo, Max Erhart, Benedicto Bettei, Emilio Ract, José Kanz e Luiz Bahia (PARETO, 2011).

usados para encanamento de água e esgoto, como na propriedade de José Simões, que solicitou alinhamento para construção de uma pequena casa na rua Duarte de Azevedo.

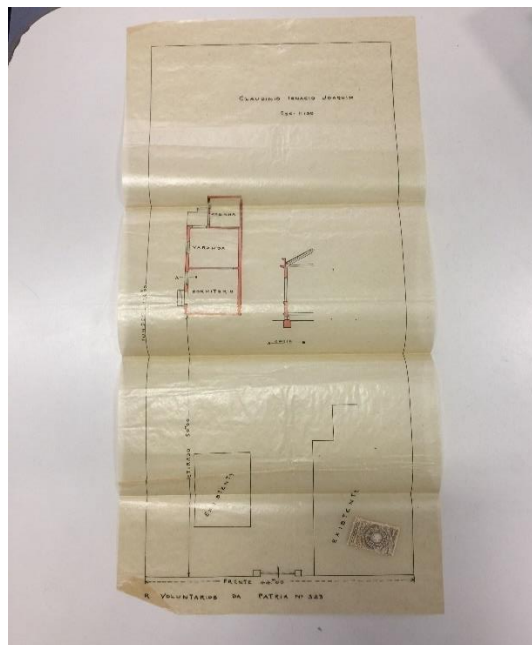
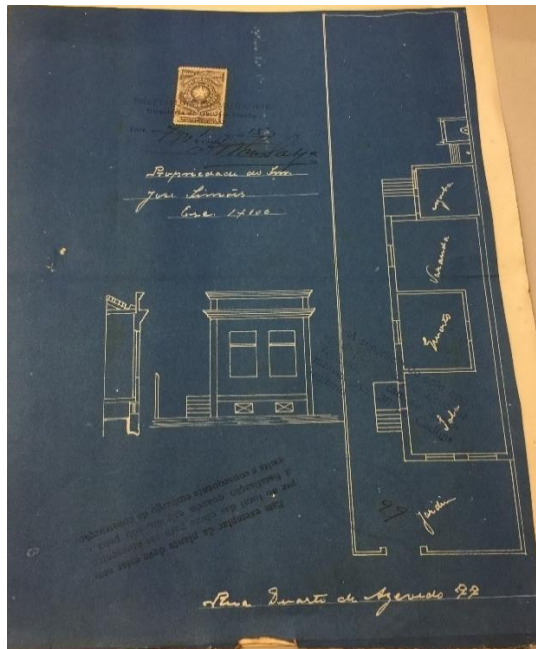


Figura 58 e 59 – Construção de uma casa na rua Duarte de Azevedo, nº 77. Aos fundos do imóvel é possível notar a indicação de um tanque e uma “casinha” com ligação de esgoto. Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, 1914, caixa nº 34, processo nº 113100; Planta de uma chácara na rua Voluntários da Pátria, 1914, processo nº 113005.

Do mesmo modo, o Carandiru, já reconhecido como bairro, ganhava notoriedade frente às instituições públicas devido ao número de habitações que comportava, cerca de 400, segundo a Diretoria Geral do Serviço Sanitário do Estado de São Paulo, em 1913.⁸³ Por esse motivo, a Diretoria solicitou à Prefeitura a oficialização de algumas ruas do bairro para que os serviços de água e esgoto pudessem começar o fornecimento para os prédios locais.

Nesse processo, o “Caminho do Carandiru”, paralelo ao ramal para o Guapira, do *Tramway* da Cantareira, foi oficializado, mas outras ruas ainda precisavam passar pelo processo de alargamento⁸⁴, uma vez que, de acordo com o Código de Posturas de 1886,

⁸³ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, 1914, caixa 40, ofício nº 2897.

⁸⁴ *Ibidem*, documento nº 89547

uma rua deveria ter a largura de dezesseis metros. A padronização de tamanho das ruas assegurava que outras solicitações fossem autorizadas, como alinhamento de terreno, calçamento e construção de muros.⁸⁵

Essas aproximações reforçam a ideia de que as melhorias esperadas para o processo de urbanização de um local estavam atreladas à promoção de redes de águas e esgotos, de padronizações dos modos de construir, tanto das vias públicas quanto das obras particulares, da implantação de equipamentos públicos necessários para atender às necessidades locais, como linhas de transporte, escolas, templos religiosos e de lazer. Além disso, “os caminhos, pelas estradas e pelos rios, seriam os elementos a serem qualificados para, junto com a ferrovia, dotar a nova cidade de próspera infraestrutura” (RODRIGUES, 2010, p. 26).

A promulgação da Lei nº 1788, de 28 de maio de 1914, que dividia o município de São Paulo em três perímetros – urbano, suburbano e rural, foi fundamental para que novas diretrizes para cada área fossem estabelecidas, principalmente no que se refere às possibilidades de construção em cada local. Na região Norte em estudo, o perímetro suburbano correspondia ao “Rio Tietê, Ponte Grande, ruas Voluntários da Pátria, Carandiru, Dr. Zuquim (prolongada até o largo de Sant’Anna⁸⁶), ruas Voluntários da Pátria, até o primeiro caminho à esquerda, e por este à Rua Amaral Gama, Alfredo Pujol, caminho do Cemitério, ruas Dupré, Dr. Cesar, Voluntários da Pátria [e] Ponte Grande” e “o perímetro rural compreende a área limitada, pelo perímetro suburbano e pelas divisas do Município.”⁸⁷

Esta divisão favorecia melhor entendimento do que era considerado área suburbana e pode ser observado no mapa a seguir:

⁸⁵ Código de Posturas do Município de São Paulo. Outubro de 1886 – Título I - da abertura de ruas e dos arruadores e do alinhamento.

⁸⁶ O Largo de Santana estava estabelecido em frente ao Colégio Santana, entre as ruas Voluntários da Pátria e Nunes Garcia, local de passagem do bonde da empresa *Light and Power*, conforme a Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914 e o mapeamento SARA BRASIL, de 1930.

⁸⁷ SÃO PAULO. Lei municipal nº 1788, de 28 de maio de 1914. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-1788-de-28-de-maio-de-1914>. Acesso em: 28 jun. 2021.

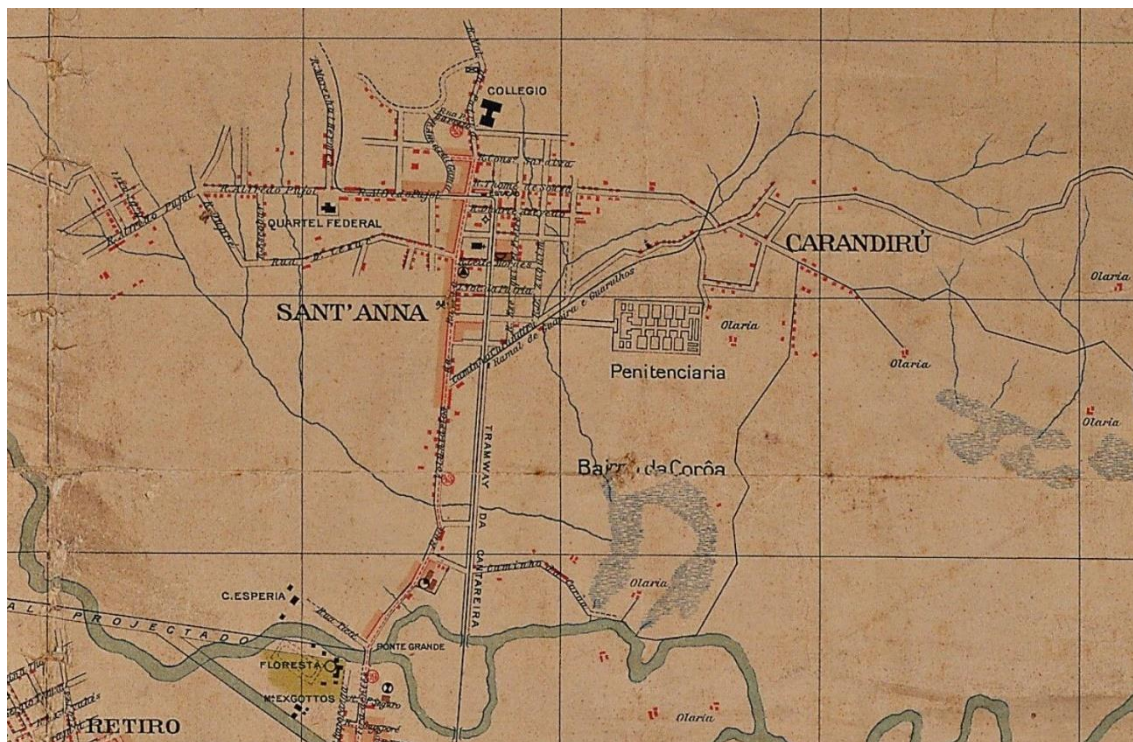


Figura 60 – Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo, de 1914, indicando o arrabalde de Santana, configurado como área suburbana. Nele podemos observar indicações de construções e equipamentos públicos, como linha de bondes (traçado em vermelho), Quartel Federal, Colégios, igreja e a Penitenciária. **Fonte:** Biblioteca Nacional Digital. Planta geral da cidade de São Paulo com indicações diversas: organizada pela Comissão Geográfica e Geológica, eng.º. João Pedro Cardoso: chefe. 1914. Escala 1: 20.000. Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.html>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Além de indicar a configuração do perímetro suburbano, com a adição do bairro Carandiru, a área de Santana não se difere da planta da Capital de São Paulo de 1897, porém, nos possibilita ter ideia das ocupações, bem como dos locais com construções de equipamentos públicos e serviços de transporte. Outros espaços também se destacam na planta, como a presença do Clube Esperia, importante equipamento de lazer local, principalmente quando a população se juntava para assistir às regatas no rio Tietê (JORGE, 2017, p. 119); a penitenciária pública, já construída no Carandiru; o Quartel Federal; escolas e igrejas, bem como a presença maciça de olarias na região. Destacam-se, também, em quadrados vermelhos, construções de casas ladeadas em ruas oficializadas e em áreas em que não havia caminhos regularizados.



Figura 61 - Ponte Grande, em 1908. Na imagem, pessoas sobre a ponte observam as regatas no rio Tietê, uma opção de lazer para os moradores de São Paulo. **Imagem:** (LEMOS, 2001).

Ficaram estabelecidas as seguintes diretrizes para os perímetros suburbano e rural⁸⁸:

Art. 6º O perímetro suburbano será logo triangulado, nivelado e arruado de acordo com um plano uniforme, projetando-se também as praças necessárias, de modo a preparar este perímetro para ser incorporado ao urbano. Será dotado de galerias para as águas pluviais, de iluminação, água potável e esgotos, e de guias para a construção dos passeios, à medida que as construções se forem desenvolvendo. As ruas serão conservadas em estado trafegável, para veículos, e comodidade possível para os habitantes. As construções particulares devem guardar, dos vizinhos laterais, uma distância nunca inferior a um metro e meio, salvo si as dimensões "atuais" do terreno forem inferiores a sete metros de largura, e serão recuados quatro metros para dentro dos alinhamentos das ruas. Neste perímetro será permitido o plantio e conservação de capinzal, em terrenos que não sejam pantanosos ou alagadiços. Art. 7º O perímetro rural será dotado de estradas carroçáveis, conservadas em bom estado, ligando ao perímetro suburbano, no todo, núcleos habitados, a juízo da Câmara; construir-se-ão pontes ou pontilhões onde as estradas atravessarem rios, córregos ou veios de água perene. É permitido o plantio e conservação de capinzal em qualquer ponto, contanto

⁸⁸ SÃO PAULO. Lei nº 1788, de 28 de maio de 1914. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1914/179/1788/lei-ordinaria-n-1788-1914-divide-em-tres-perimetros-o-municipio-de-s-paulo?q=rural>>. Acesso em: 12 jul. 2021.

que sejam drenados os terrenos quando pantanosos ou alagadiços. O Director Geral da Prefeitura a faça publicar. O Prefeito, Washington Luis P. de Sousa. O Director Geral, Arnaldo Cintra.

A promulgação desta lei poderia explicar a quantidade de pedidos recebidos pela edilidade a partir de 1914 e com maior número entre 1915 e 1923, conforme apresentado no gráfico 1. Com a lei, os rastros dos requerentes se tornaram maiores e pudemos observar as necessidades da população de acordo com o que ela estabelecia. Com as promulgações, o poder municipal precisava atender às demandas, firmando seus compromissos que nem sempre estavam condizentes com a realidade, possibilitando organizações desses atores sociais que entendiam os melhoramentos como direito.

Foi o caso dos moradores de Santana que, em 1915, redigiram um abaixo-assinado ao prefeito Washington Luiz, suplicando ao “excelentíssimo” que intervisse no problema de iluminação elétrica para as ruas Conselheiro Saraiva e Doutor Zuquim.⁸⁹ Os requerentes alegavam que a *Light and Power* havia negado dois requerimentos de solicitação, afirmando que o número de casas nas ruas não atingiria o mínimo de consumo anual exigido para que fosse realizada a instalação elétrica. No entanto, os requerentes questionaram o fato de que em ruas e casas circunvizinhas havia iluminação elétrica. Declaram que

pelas diversas e infrutíferas tentativas, digníssimo Dr. Prefeito, que os recorrentes têm feito, junto à *Light*, acham-se convencidos que só poderão ser atendidos quando esta vir no local grande fonte de lucros e, até lá os recorrentes que esperem, nas escuras. [...] Pedimos luz, Dr. Prefeito, porque, à noite, enquanto nossos lares permanecem às escuras, a alguns passos de nossas casas brilha a luz elétrica em outras. Pedimos luz porque, em suma, a *Light*, em primeiro lugar, tem em consideração os seus fabulosos lucros e... secundariamente as necessidades do povo de quem vive. (AHM, processo nº 15522)

O abaixo-assinado continha o nome de 15 pessoas e receberam da *Light* a resposta de que o baixo número de residências não obrigava a Companhia a ofertar energia elétrica, somando a isso um questionamento sobre a importância dos abaixo-assinados:

É plenamente justificado o ato desta Companhia recusando as ligações pretendidas. Sabemos por experiência, que o intuito dos abaixo-assinados cujas assinaturas correspondem muitas vezes a manifestações de amizade etc., e não só, expor esta Companhia perante os poderes competentes e

⁸⁹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº 78, 1915, processo nº 115522.

o público geral, como má cumpridora de seus compromissos contratuais, como satisfazer os interesses pessoais de alguns dos organizadores de tais manifestações.

Contudo, a empresa pediu para que os proprietários das 13 casas comparecessem ao escritório da Companhia para assinar o pedido de ligação e pagar a taxa necessária para garantia do consumo, alegando a “boa vontade da Companhia em servir o público”.

Anos mais tarde, em 1921, um grupo de moradores solicitou ao Prefeito Municipal Firmiano de Moraes Pinto que a *Light* pudesse ofertar uma linha de bondes para o Carandiru⁹⁰, com o seguinte argumento:

Os abaixo-assinados, tendo em vista que a população do Carandiru, isto é, Vila Isolina, Guilherme, Éde e Medeiros, exceder já mais de 5 mil habitantes vem lembrar e mesmo pedir à V. Exc, que com o seu tino de tão bom administrador, como até o presente vem sendo em prol das coisas de utilidade, determine por esse princípio de ratina, a criação de um bonde que tenha sua circulação no distrito acima, ou que, no mínimo, chegue até o alto “Bom Jesus do Monte” facilitando assim os moradores daquelas zonas (AHM, processo nº 5627).

Primeiramente, vemos que o Carandiru, nesse período, correspondia a uma área maior, incluindo os atuais bairros de Vila Guilherme, Vila Isolina Mazzei, Vila Éde e Vila Medeiros. Por esse motivo, impressiona o número de assinaturas dos requerentes no abaixo-assinado, totalizando mais de 970. O que importa também indicar é que, como forma de tornar o documento ainda mais justificável para a implantação da linha de bondes, cada solicitante que assinou a petição indicava ao lado de seus respectivos nomes a quantidade de membros da família que se beneficiaria do melhoramento. Ao final, foi totalizado 5672 indivíduos apenas nessa área, indicando o salto no número de moradores da região.

⁹⁰ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, 1921, processo nº 5627.

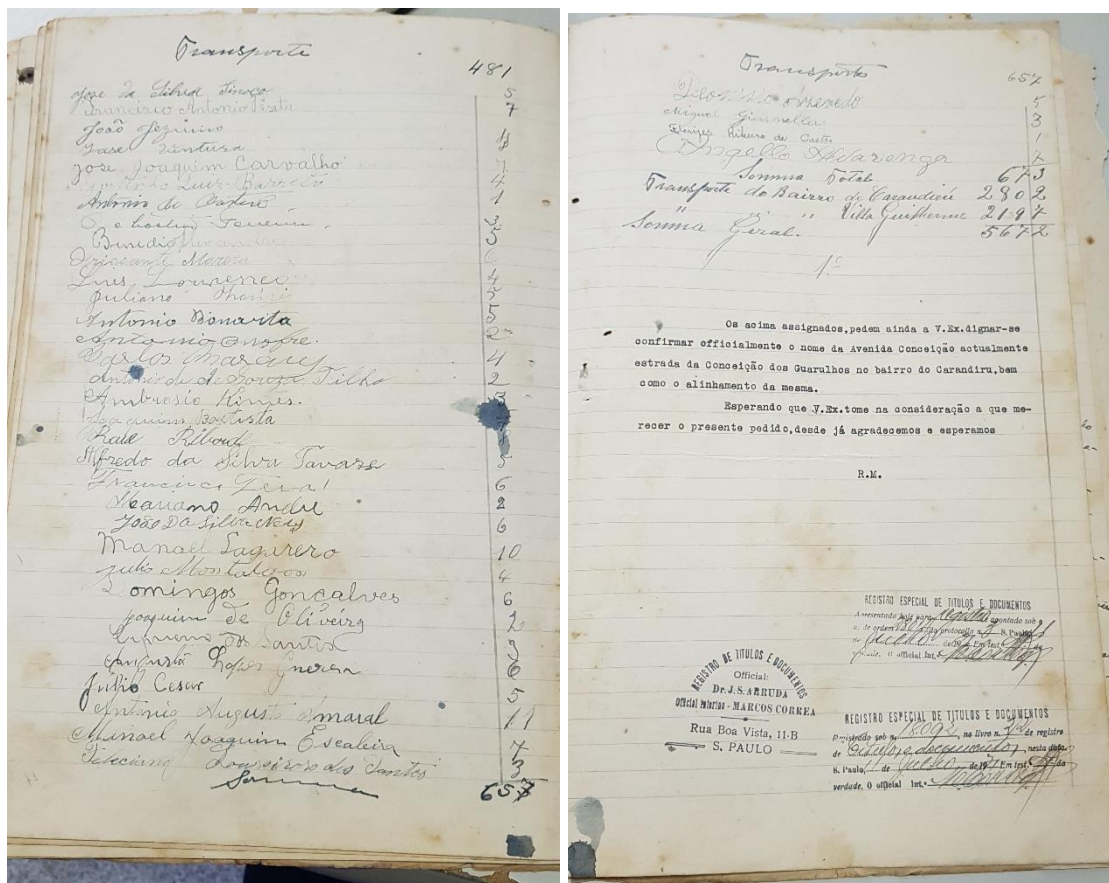


Figura 62 – Abaixo-assinado contendo assinaturas de moradores da região do Carandiru. Além da solicitação dos bondes, pedem a oficialização do nome da Avenida Conceição, que na época se chamava estrada da Conceição dos Guarulhos e o seu alinhamento. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, 1921, processo nº 5627.

Mesmo com essa grande mobilização, a prefeitura, respondendo à petição, informou que a oferta de bondes para um novo local dependia exclusivamente da *Light and Power*, que, por sua vez, alegou falta de material para construção da linha. Ainda assim, a seção de Obras Públicas da prefeitura levantou a possibilidade de uma tentativa de firmação de acordos entre a municipalidade e interessados particulares no tocante ao investimento na obra, uma vez que a seção entendia a importância do melhoramento para a região. Contudo, a Diretoria Geral da sessão de Obras Públicas informou ao engenheiro que a *Light* não era obrigada a fornecer nova linha de bondes, contanto que fosse realizado novo contrato com a prefeitura. Por esse motivo, a *Light* não acatou a solicitação dos moradores naquele momento.

Os dois casos apresentados nos revelam inúmeras questões no tocante aos limites impostos por companhias detentoras de monopólios de grande importância social, como

a *Light and Power* e seus serviços de transportes e iluminação, e até que ponto os poderes públicos poderiam ou não intervir quando um requerimento social chegasse em suas mãos para suplicarem os melhoramentos que entendiam ser de direito.

O mesmo ocorria com os moradores da área rural e do Alto de Santana, nas proximidades do núcleo colonial. Parte dessa questão pode ser explicada por um outro abaixo-assinado, dessa vez produzido pelos moradores da área rural.

Em março de 1920 foi apresentado em sessão da Câmara pelo vereador dr. Almerindo Meyer Gonçalves um abaixo-assinado dos moradores do distrito de Santana para que solicitassem à *Light and Power* o prolongamento dos trilhos de bondes do Alto de Santana até a junção das estradas de Água Fria, Barro Branco e Avenida Cantareira.⁹¹ No texto apresentado, a linha de bondes também beneficiaria os moradores de “Mandaqui, Tremembé, Cantareira, Vila Albertina, Cachoeira, Guapira, Vila Mazzei, Parada Inglesa e Tucuruvi”, uma vez que a linha do *Tramway* da Cantareira, embora perpassasse alguns desses bairros, não os servia como um todo. O abaixo-assinado contou com 206 assinaturas e foi encaminhado para a *Light and Power* que respondeu não ver vantagem na criação da linha.

Contudo, a Procuradoria Fiscal da Câmara Municipal, levantou o seguinte questionamento: “a dúvida consiste, pois, em saber se a Edilidade pode coagir a *Light* a estender os trilhos até os lugares a que se referem os signatários das representações; ou se tem a faculdade de pôr em concorrência a construção e exploração das linhas a criar.” A resposta para a dúvida foi dada pela própria procuradoria, que indicou que a “administração tem plena liberdade para pôr em concorrência as linhas cuja criação for julgada conveniente”, uma vez que o espaço em questão não era servido pela *Light*. Sendo assim, só caberia à empresa ter concessões nos espaços já servidos por linhas de bondes e que, dessa forma, outras concorrências poderiam aparecer, o que, no entanto, não ocorreu no período para o espaço em questão.

Veremos a seguir outras solicitações do perímetro rural no tocante às melhorias, queixas e quais investimentos dos poderes públicos foram realizados.

⁹¹ Câmara Municipal de São Paulo, 28 de maio de 1920. Requerimento nº 104.

3.4 O rural em evidência: intervenções públicas nos caminhos rumo à Serra da Cantareira

Até o momento, foi importante apresentar alguns casos específicos de solicitações aos poderes públicos para circunscrever o processo de formação e ocupação da área em estudo, uma vez que foi a partir deles que conseguimos historiar a implementação de melhoramentos importantes que explicam o processo de categorização desta área suburbana paulistana.

Já a área rural, por onde passava o *Tramway* da Cantareira, raramente aparecia em plantas da capital, salvo em casos de necessária indicação de acordo com os interessados que os produziam, como o caso da planta da Repartição de Águas e Esgotos da Capital, que indicava os mananciais utilizados para abastecimento de água e os que posteriormente poderiam ser explorados (ver figura 23). Por esta razão, podemos observar a configuração do espaço rural, com indicações de pequenas ocupações, bairros, fazendas e sítios para além da Serra da Cantareira e em outros municípios, locais cujas ocupações remontam o século XVI, conforme apresentado no capítulo 1.

Diferentemente do que ocorreu na área suburbana de Santana e Carandiru, a área rural apresentou à edilidade parques pedidos entre os anos de 1906 e 1914, provavelmente devido à não obrigatoriedade de solicitações de construções nessas áreas, bem como o pequeno número de construções em áreas dominadas por fazendas e sítios. Na série documental “Obras Públicas”, localizamos apenas em 1909 o pedido feito pelo Presidente da Câmara de Juqueri, em que solicitava reparos em estradas que ligavam aquela vila até Santana, questão explorada no primeiro capítulo. Após esse documento, somente em 1914 apareceram novos pedidos.

Contudo, algumas informações foram levantadas em jornais e nos dão uma pequena dimensão do cotidiano rural antecessora a este ano. Como exemplo, na região do Mandaqui, a estação do *Tramway* da Cantareira era referenciada como local de uma escola estadual, provavelmente devido à proximidade entre as duas. No mesmo espaço, propostas de compra e venda de sítios eram anunciadas. O local também era utilizado como palco de demonstração de experimentos de formicida, cujo público-alvo eram os lavradores dos arrabaldes da cidade.⁹²

⁹² O Comércio de São Paulo, 10 de agosto de 1904, p. 3.

Em Guapira, atual Jaçanã, as poucas informações referem-se à venda de terrenos na região, entre os anos de 1892 e 1894, por Emílio Rangel Pestana, o que indica que a área era visada pelo setor imobiliário ainda no final do século XIX.

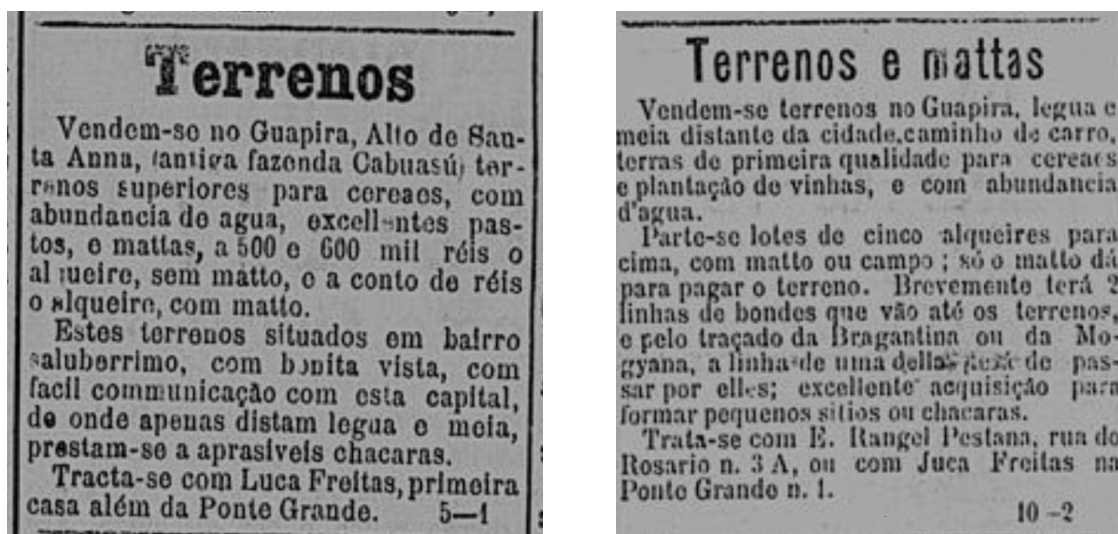


Figura 63 - Anúncios de vendas de terrenos por Emílio Rangel Pestana, no *Correio Paulistano*, 12 de janeiro de 1894, p. 3.

Mais ao Norte, na Estrada da Cachoeira (figura 64), por meio da planta de medição e divisão da fazenda Cachoeira, pertencente ao Coronel José Joaquim de Freitas⁹³, é possível ter uma breve noção da ocupação na Serra da Cantareira, no final do século XIX. A planta indica algumas construções esparsas e destinadas à agricultura, com terras para cultivo, campos e pastos para gado, bem como os nomes de seus respectivos proprietários.

⁹³ Coronel José Joaquim de Freitas (1847-1940) – foi voluntário na Guerra do Paraguai, abolicionista e funcionário da Prefeitura Municipal de São Paulo nos primórdios do governo republicano. No livro de Janes Jorge, *Tietê, o rio que a cidade perdeu*, identificamos Freitas como o fiscal de rios da cidade de São Paulo em 1903. Segundo o autor, “ao fiscal de rios e várzeas cabia zelar pelo “asseio e desobstrução dos rios e de suas margens, cais, pontes, várzeas, balsas e pontos destinados ao embarque e desembarque de materiais”; impedir a alteração do leito dos rios e ribeiros por represas e desvios das águas, bem como que fossem lançados nos rios resíduos líquidos ou sólidos sem licença ou consentimento da administração municipal; não permitir que “os moradores ou proprietários e os confinantes dos prédios, por onde passarem rios e ribeiros” se utilizassem deles para “despejo ou servidão de qualquer natureza”; vigiar os serviços de transporte fluvial e zelar por sua segurança; “orientar o movimento geral das embarcações por ocasiões dos exercícios de remo, regatas e outros divertimentos esportivos” e proibir banhos e exercícios de natação a pessoas que não estivessem “decentemente vestidas” ou estivessem “em lugares impróprios e perigosos” (JORGE, 2017, p.19-29).

Informações também retiradas de <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/logradouro/rua-coronel-joaquim-de-freitas>. Acesso em: 23 mar. 2021.

Na estrada do Barro Branco, o engenheiro J. Otávio Nébias⁹⁴ realizou, em 1905, a construção de um pontilhão, sendo a única que tivemos acesso ao projeto.



Figura 64 - Planta de medição e divisão da Fazenda Cachoeira. Em vermelho, trecho da Estrada da Cachoeira, indicado pela autora. **Fonte:** Arquivo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo. “Planta de medição e divisão da Fazenda Cachoeira”. Sem data. Escala 1:5000.

⁹⁴ Não localizamos informações precisas sobre o engenheiro, porém, o nome pode nos indicar que se tratava do filho do Conselheiro Nébias, que herdou o mesmo nome do pai, falecido em 1872. Referência: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: 23 mar. 2021.

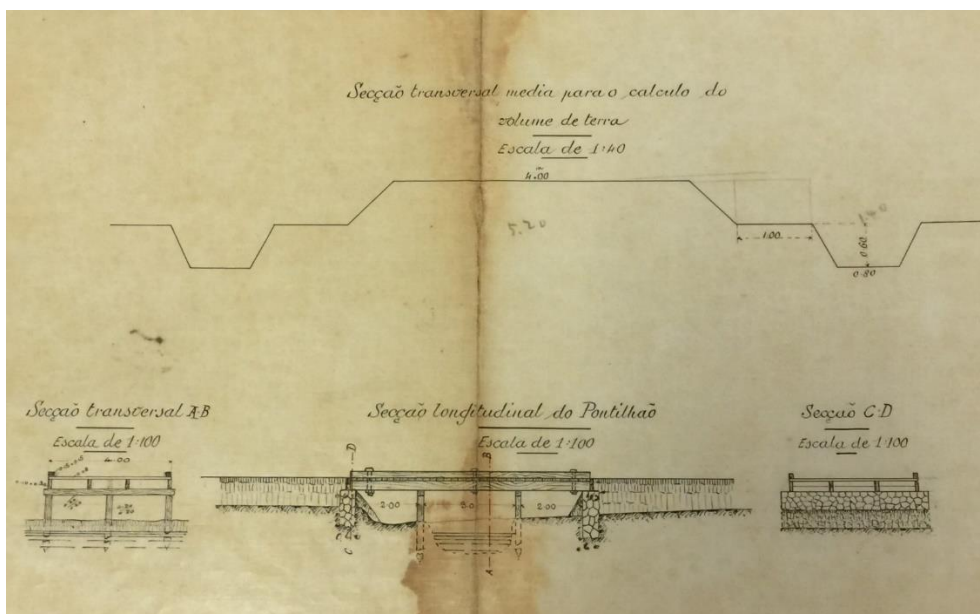


Figura 65 - Projeto de melhoramentos na Estrada do “Bairro” Branco – Tremembé e construção de um pontilhão, pelo engenheiro J. O. Nébias em 1905. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Obras Públicas, Setor Cartográfico. Mapa VIII.6.12.

Embora fossem poucas as informações entre os anos de 1893 a 1906, as que identificamos sobre a área rural nos indicam que estavam iniciando pequenos loteamentos, como em Guapira, divisão de fazendas em pequenas propriedades rurais, geralmente partilhada entre herdeiros da família, e alguns equipamentos públicos, como escolas e as estações de trem. Posteriormente, outros espaços ao redor da linha do *Tramway* da Cantareira foram loteados e postos à venda, dentre eles, antigas fazendas da região, cujos proprietários passavam a ver no mercado rentista e de venda, já consolidado na cidade, um meio lucrativo. Por ora, nos atentemos aos melhoramentos públicos locais.

Os principais investimentos realizados pela municipalidade na área rural em 1914, referem-se a quatro pedidos de reparos em estradas e pontilhões, todas solicitadas pela Diretoria de Obras e Viação da prefeitura, de acordo com os melhoramentos que deveriam ocorrer no perímetro, pela Lei nº 1788 de 1914.

Dentre eles, localizamos um projeto de regularização da estrada do Mandaqui, que ligava o Alto de Santana até a Estação Mandaqui do *Tramway* da Cantareira, sendo solicitados regularização do alinhamento da via, alargamento em 10 metros (medida de

padronização das estradas) e construção de valetas.⁹⁵ A planta com as modificações também indica que, ao longo da estrada encontravam-se esparsas casas, algumas com maior proximidade da estação férrea.

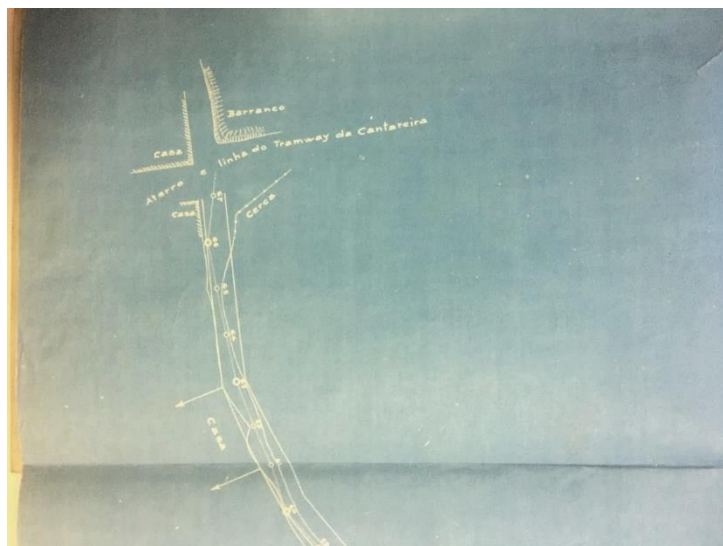


Figura 66 – Pormenor da Planta da estrada do Mandaqui, próxima a estação do *Tramway* da Cantareira, indicando a construção de casas. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº42, 1914, processo nº 108244.

Quando Washington Luís assumiu o cargo de Prefeito do município de São Paulo, em 1915, ampliaram-se os investimentos no setor rodoviário, com melhorias e conservação de estradas. Sua atuação estava diretamente relacionada aos interesses no setor automobilístico, que se iniciou como um esporte de elite no início do século XX (REIS, 1995, p. 55).

O Prefeito inaugurou no mesmo ano a Seção Técnica Rodoviária, com o objetivo de criar uma rede rodoviária por meio de abertura de vias, conservação e melhorias, estando, dentre as primeiras a serem trabalhadas, a estrada da Cantareira. A partir daí, os investimentos pelo poder público nas estradas aumentaram de forma exponencial (REIS, 1995, p. 192). No mesmo ano foi criado o Imposto Predial Rústico, com objetivo de consignar serviços para manutenção das estradas, com as seguintes especificações:

⁹⁵ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº42, 1914, processo nº 108244.

Lei nº 1879, de 29 de maio de 1915

Washington Luís Pereira de Sousa, Prefeito do Município de S. Paulo,

Faço saber que a Câmara, em sessão de 22 do corrente mês, decretou e eu promulgo a lei seguinte:

Art. 1º Fica criado o imposto predial rústico, com especial consignação aos serviços de abertura, regularização e conservação das estradas municipais.

Art. 2º O imposto predial rústico recairá sobre todos os edifícios destinados à habitação, situados nos perímetros suburbano e rural estabelecidos pela Câmara.

Art. 3º A cobrança do imposto será feita anualmente, na base da área construída do edifício, de acordo com a seguinte tabela:

Edifício cuja área for até 16m ² ...	3\$000
Edifício de 17m ² a 36m ²	4\$000
Edifício de 37m ² a 45m ²	5\$000
Edifício de 46m ² a 80m ²	8\$000
Edifício de 81m ² a 120m ²	14\$000
Edifício de mais de 120m ²	20\$000

Art. 4º São isentos do imposto:

- a) Os edifícios situados no perímetro suburbano e que já estiverem gravados com o imposto predial urbano ou com o imposto de viação;
- b) Os edifícios pertencentes à União, ao Estado e ao Município;
- c) Os edifícios de sociedade ou associações de caridade, beneficência e assistência, juridicamente organizadas;
- d) Os edifícios da Santa Casa de Misericórdia;
- e) Os edifícios em que funcionarem escolas ou colégios desde que sejam próprios ou cedidos gratuitamente para esse fim.

Art. 5º O lançamento do imposto será feito pelos escriturários lançadores da Prefeitura Municipal, nos meses de outubro a dezembro, e a sua arrecadação no mês de abril.

Art. 6º Para as reclamações e recursos sobre o lançamento do imposto predial rústico, observar-se-á quanto possível e no que for aplicável a forma estabelecida para o imposto de Industria e Profissões.

Art. 7º A escrituração será feita no Tesouro, pela forma comercial e sob rubrica especial, de acordo com a disposição do art. 1º.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

O Diretor Geral da Prefeitura a faça publicar.

Prefeitura do Município de S. Paulo, 29 de maio de 1915, 362º da fundação de S. Paulo.⁹⁶

⁹⁶ SÃO PAULO. Lei nº 1879, de 29 de maio de 1915. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-1879-de-29-de-maio-de-1915>. Acesso em: 06 nov. 2019.

A partir de sua promulgação⁹⁷, junto à lei de divisão perimetral do município, os investimentos em estradas rurais possibilitaram que determinados investidores particulares surgissem nesse cenário em que os melhoramentos se voltaram para os antigos caminhos e para abertura de novas vias.

A partir de 1915, a documentação analisada apresenta um profissional importante no tocante às melhorias realizadas em estradas: o inspetor das estradas. A esse, coube fiscalizá-las, identificando os principais problemas e quais as modificações necessárias para suas melhorias. Geralmente, os inspetores utilizavam o transporte do *Tramway* da Cantareira para realização de trabalhos, uma vez que era uma forma mais rápida e segura de alcançar as estradas que estavam próximas à linha férrea.⁹⁸

Após a identificação das necessidades das estradas, encaminhava-as à Diretoria de Obras e Viação que, por sua vez, recebia de empreiteiros as propostas para manutenção das estradas, para que, após autorização e execução das obras, recebessem da Prefeitura o pagamento por suas conclusões. Dentre esses empreiteiros, destacamos o Coronel Sezefredo Fagundes⁹⁹, que, além de delegado em Juqueri, foi empreiteiro em diversas construções e manutenções de estradas desde 1895¹⁰⁰, como das estradas de rodagem Nova da Cantareira¹⁰¹, Cachoeira, Barro Branco, Guapira e Tremembé. Seu papel enquanto empreiteiro era o de executar as obras mediante pagamento realizado pela prefeitura após a conclusão das mesmas.

Logo após a realização das obras da estrada Nova Cantareira entre abril e maio de 1915, Fagundes atuou como empreiteiro na abertura de outra estrada, ligando a Avenida Pedro Vicente¹⁰², no Tremembé, até a junção da estrada do Guapira. O pedido para a construção foi realizado pelo inspetor de estradas Vasco de Queirós Teles,

⁹⁷ Esta lei será analisada quando abordarmos os pedidos de construções pelos moradores à edilidade.

⁹⁸ Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Tramway* da Cantareira. 16 de junho de 1915. Contas de Transporte, processo nº 125581, caixa 80.

⁹⁹ Filho de José Mariano Fagundes e Elisiária de Camargo, Sezefredo Fagundes nasceu em Bragança Paulista em 1868. Atuou como militar na Vila de Juqueri por diversos anos, assim como político no mesmo local e na capital paulista. Membro do Partido Republicano, foi influente nas decisões políticas de Juqueri, inclusive em investimentos nas estradas de rodagem que ligavam a região até São Paulo. Faleceu em maio de 1932. **Fonte:** FAGUNDES, 1992.

¹⁰⁰ Durante os anos de 1895 e 1896, Fagundes atuou como empreiteiro nas seguintes obras: estrada de rodagem que liga a estação de Juqueri à vila do mesmo nome; concertos executados na estrada de São Paulo à Juqueri, entre a casa do Dr. Pedro Vicente e aquela vila e construção da igreja matriz de Santana. **Fonte:** Diário Oficial do Estado de São Paulo.

¹⁰¹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas. caixa nº 50, 1915, processo nº 12065; Processo nº 5648^a.

¹⁰² Trata-se atualmente, da Avenida Maria Amália Lopes de Azevedo, no bairro Tremembé.

concluída em setembro do mesmo ano.¹⁰³ Trata-se de um pequeno trecho, mas que facilitaria o caminho entre Tremembé, Guapira e Barro Branco.

PREFEITURA MUNICIPAL
DIRECTORIA DE OBRAS E VIAÇÃO

Orçamento das despesas a fazer-se com a construção da estrada que partida da Avenida Pedro Vicente em Tremembé vai até a antiga estrada da Guapira, executada pelo empreiteiro Coronel Sezefredo Fagundes
S. Paulo, 8 de Outubro de 1915

Indicação das Obras em partes das Obras	Quantidade	Preço da unidade	IMPORTANCIAS	
			Por artigos	TOTALES
Movimento de terras em metros cubicos	1619,56	2000		1,215,468
Bueiro				
Concreto para base conforme folha de medição no orçamento	3,46	54000	186840	
Parapeitos lateraes em pedra sãca	11,88	100000	1188000	
Cobertura do bueiro tijolos em arco em substituição das lajas			67000	
Revestimento interno do mesmo da base e das paredes lateraes	20,20	24000	484800	484800
Metros cubicos de pedra extrahida conforme folha de medição junto	368,20	48000		1,758,960
Total Rs. //				3,173,228

Importa o presente em Tres contos cento e setenta e seis mil nove centos e vinte e oito réis.

C. Sezefredo Fagundes
Empreiteiro

1538826
Arquiteto

1538826
Arquiteto

8. OUTUBRO, 15 de Outubro de 1915

Hist
Chefe de 4.ª Secção,
Rodrigues

Total de R\$ 3:173:228
Com 5% Liquidado = 3:016:728

Fica aqui pagat. redigido e trezentos e dezesseis mil e setecentos e oitenta e oito réis. Cont. 162.171

Figura 67 - Pedido de pagamento da estrada do Barro Branco que ligava ao Guapira, pelo Coronel Sezefredo Fagundes, indicando os serviços a serem realizados, como movimento de terras, construção de bueiro e extração de pedras. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, série Obras Públicas, Diretoria de Obras e Viação. 1915, processo nº 5648ª.

¹⁰³ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa ° 54, 1915, processo nº 130241.

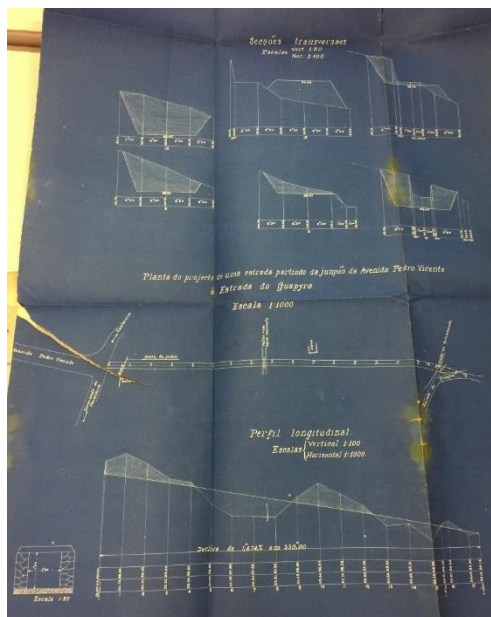
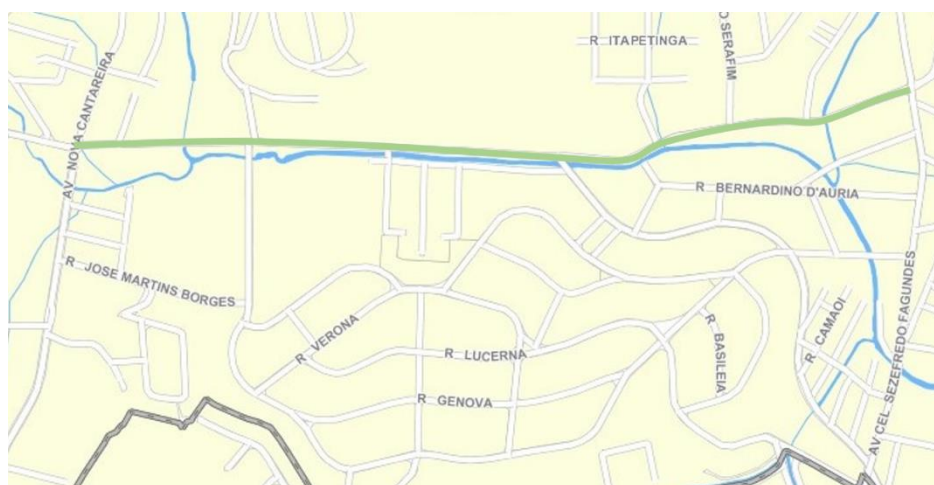


Figura 68 – Planta do projeto de abertura de estrada que liga a Avenida Pedro Vicente até a Estrada do Guapira, cujo empreiteiro Sezefredo Fagundes realizou. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa ° 54, 1915, processo n° 130241.



Mapa 4 – Recorte do mapa Político Administrativo da cidade de São Paulo, indicando o trecho da estrada aberta em 1915, atualmente denominada Avenida Maria Amália Lopes de Azevedo. Grifo da autora. **Fonte:** http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 12 abr. 2021.

Não à toa, a clássica fotografia realizada no I Congresso de Estradas de Rodagem, em 1917, foi tirada nesse trecho (ver figura 72), denominado estrada para Guapira, em frente à fazenda de Pedro Vicente de Azevedo, localizada na esquina da estrada Nova Cantareira com a nova estrada (Mapa 4).

No mesmo ano, Fagundes realizou obras de regularização da estrada do Mandaqui, entre Santana e a estação do *Tramway* da Cantareira¹⁰⁴, serviços na estrada da Água Fria até Tucuruvi, Santa Maria, Invernada e Junção Estrada da Cantareira.¹⁰⁵

Essas vias eram de fundamental importância também para o empreiteiro, uma vez que ligavam Juqueri, local em que mantinha residência, até São Paulo, onde mantinha um escritório na rua Voluntários da Pátria. Como empreiteiro, delegado, político e fazendeiro, atuar nas obras das estradas significava para Fagundes investir na melhoria de seus negócios, pois era fundamental que as estradas estivessem em boas condições para o deslocamento até São Paulo e para venda de animais de montaria para a Força Pública do Estado de São Paulo.

Fagundes chegou a oferecer à prefeitura o serviço de plainas e carroças em 1917, bem como animais para que fossem utilizados na conservação de estradas de rodagem, quando não fosse necessário o uso de máquinas pesadas, o que despertou interesse da prefeitura. No entanto a documentação não indica se foram utilizados.¹⁰⁶

Em 1916, foram inúmeros os pedidos de melhorias, reparos e abertura de estradas, como da estrada que partia da estação do Tremembé até a estrada do Guapira, em frete ao hospital dos Lázarus¹⁰⁷, bem como a construção de pontes e pontilhões nas estradas da Cachoeira, Cantareira e Tremembé.

Para agilizar o processo de regularização das estradas e auxiliar em suas conservações, o Engenheiro inspetor de estradas Lucio Rodrigues solicitou orçamento de dois tipos de carros, um com tração animal e um trator, da empresa norte-americana *The Heer Engine Company*, apresentados à Prefeitura Municipal em 1914 pela empresa Davol & Cia. Engenheiros Importação e Exportação, com escritórios no Rio de Janeiro, Nova Iorque e Londres.

¹⁰⁴ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 56, 1915, processo nº 125401.

¹⁰⁵ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 671915, processo nº 129226.

¹⁰⁶ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 154, 1917, processo nº 183576.

¹⁰⁷ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº 87, 1916, processo nº 157869.

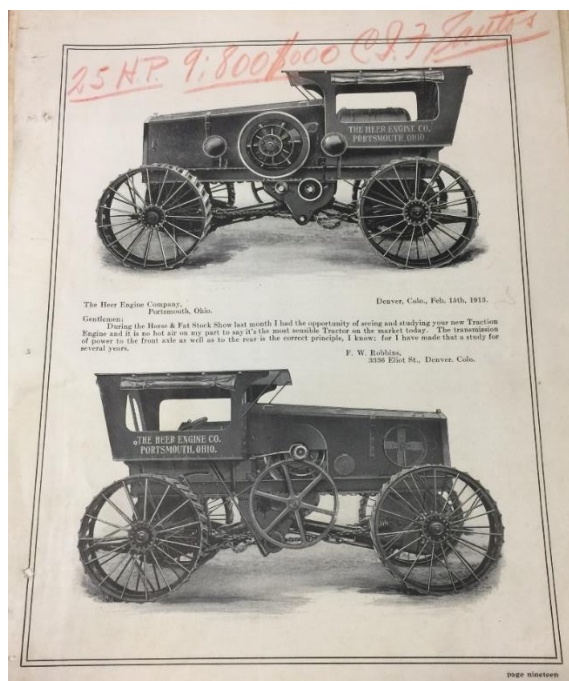


Figura 69- Modelos de carros e tratores importados, apresentados à Prefeitura municipal para auxiliar nas obras das estradas de rodagem. Na primeira imagem, um modelo de trator utilizado para pavimentação e o segundo, uma máquina mais leve, para ser puxada por dois animais. Fonte: Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa 154, 1917, processo nº 183576.

Como forma de melhorar as estradas, foram propostas pelo Automóvel Clube de São Paulo, fundado em 1908, a colocação de placas de sinalização das estradas de rodagem do município de São Paulo¹⁰⁸, destinados principalmente “para fins de distribuição e fiscalização da comarca da estrada, para poder indicar precisamente

¹⁰⁸ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº 791915, processo nº 122153.

determinando ponto da estrada, etc, servindo também ao viajante para dar a conhecer a distância percorrida.”

Ficou estabelecido que

o marco quilométrico zero da distância entre a cidade e a Cantareira será colocado na Ponte Grande, e os outros sucessivamente até a Cantareira. A estrada da Cantareira, pois, começa na Ponte Grande e desmembra-se pela rua Voluntários da Pátria, caminho de Carandirú, Dr. Zuquim, estrada feita por Charvolin (trecho da atual Av. Nova Cantareira, no Tucuruvi), estrada da Cachoeira no trecho há anos concertado pela Secretaria de Justiça, estrada concertada e feita por Sezefredo Fagundes, estrada feita pela Secretaria de Agricultura até a caixa de junção de água da Cantareira. Será a estrada nº1, com denominação de Cantareira e considerada a principal dessa zona, sendo considerada como secundárias todas as outras que, cruzando ou se bifurcando, dela partam (AHM, processo nº 122153).

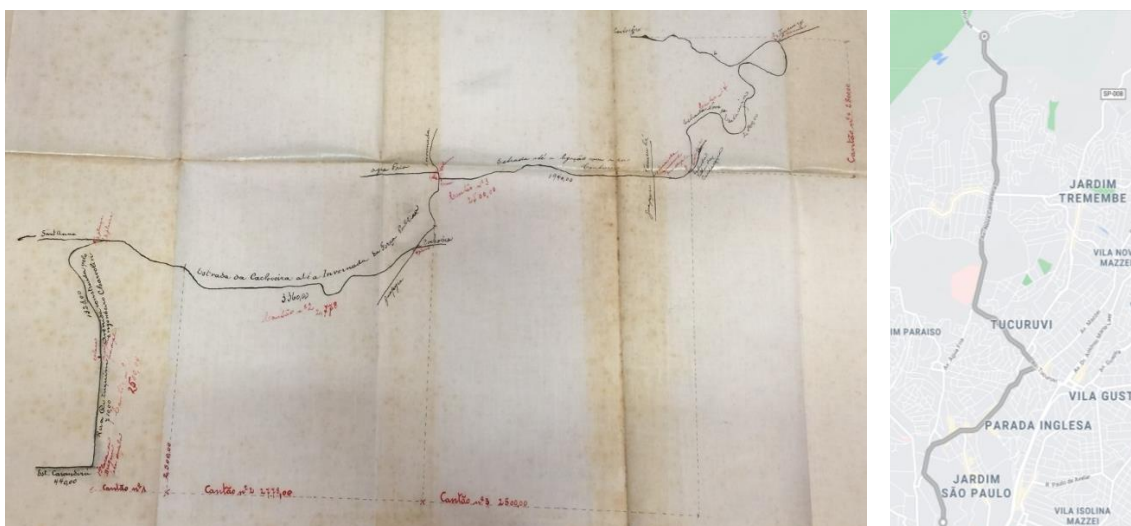


Figura 70 – Croqui de trecho do percurso da estrada da Cantareira, iniciando na estrada do Carandiru, Rua Dr. Zuquim até a estrada feita pelo Engenheiro Chavolin, encontrando a estrada da Cachoeira até a Cantareira. Atualmente, o trecho escrito “Estrada da Cachoeira até a Invernada da Força Pública” refere-se a um trecho da Avenida Nova Cantareira, até a atual Avenida Sezefredo Fagundes. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº 791915, processo nº 122153.



Figura 71 – Placas de sinalização que deveriam ser colocadas ao longo da estrada da Cantareira, com indicação de trilhos, cancelas, curvas, descida, subida e cruzamentos, bem como bairros (Invernada, Barro Branco, Tremembé e Guapira), e a divisa com Juquery. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, caixa nº 791915, processo nº 122153.

Em 1917, o Governo do Estado de São Paulo e o Automóvel Clube de São Paulo realizaram o I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, uma forma de concretizar as ideias propostas e organizar o setor que, neste período, se estruturava para melhor resolver os problemas no que concernia às estradas no Estado, dentre elas, as da região Norte da cidade de São Paulo. A estrada da Cantareira foi a primeira visitada por congressistas, engenheiros e políticos para acompanharem as obras locais, com parte do equipamento mecanizado (REIS, 1995, p. 60)



Figura 72 - Comitiva do I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem na região da Cantareira, em 1917. De acordo com Eduardo Britto no livro *Tramway Tremembé, vol.2* (1993), a fotografia foi registrada de dentro da “Fazendinha”, antiga Fazenda do Tremembé, pertencente à família de Pedro Vicente. Nota-se a grande quantidade de carros parados na estrada para Guapira, atual Maria Amália Lopes de Azevedo, esquina com a estrada Nova Cantareira, homens posados para a fotografia, com presença de poucas mulheres. Ao redor, a vegetação predomina e poucas casas surgem na paisagem. **Imagem:** (BRITTO, 1993).

As estradas e caminhos indicados nos arrabaldes da cidade, neste caso ao Norte, podem ser entendidos como aparatos centrais na organização deste espaço, uma vez que eram caracterizados como eixos de circulação que ligavam o meio rural à área consolidada como “cidade” e a caminhos antigos para outros municípios, como a estrada da Conceição – atual Avenida Guarulhos (ATIQUÊ; SILVA, 2020, p. 11), Bragança Paulista e Atibaia. Denominados “ruas-caminho” por Regina Meyer “eram, neste processo de crescimento pouco disciplinado, o elemento conectivo indispensável” (MEYER, 1993, p. 17), que promovia a circulação não apenas de transeuntes, mas da produção agrícola promovida pelos habitantes locais.

Diante das aberturas, concertos e reorganização das estradas, dentre elas antigos caminhos que percorriam a região desde o século XVI, foi organizada a planta das Estradas de Rodagem do município de São Paulo em 1918, indicando seis principais estradas, numeradas da seguinte forma: 1ª Estrada da Cantareira; 2ª Estrada de São Miguel, 3ª Estrada de Santos, 4ª Estrada de Santo Amaro, 5ª Estrada de Osasco e 6ª Estrada da Lapa.

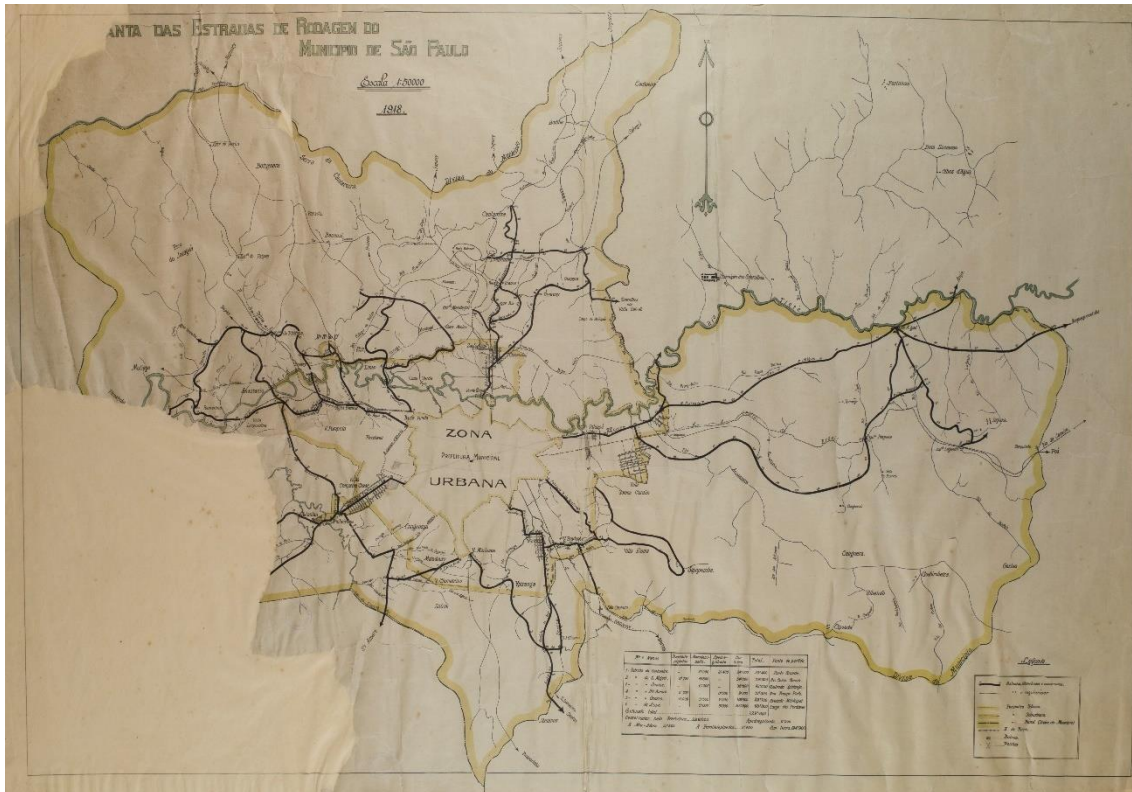


Figura 73 – Planta das estradas de rodagem do município de São Paulo, 1918. Escala 1:50000. Museu Paulista da Universidade de São Paulo.

Se ampliarmos a planta, veremos que na região Norte em estudo, as estradas que passaram por um processo de melhorias, citadas ao longo do texto, aparecem em preto destacado, estando entre elas a da Cantareira, Mandaqui, Água Fria, Avenida Pedro Vicente até a junção com a estrada do Guapira e a Estrada do Carandiru. Notamos que a Avenida Pedro Vicente começava na estação Tremembé do *Tramway* da Cantareira, da mesma forma que a estrada do Mandaqui, finalizada na estação do bairro homônimo.

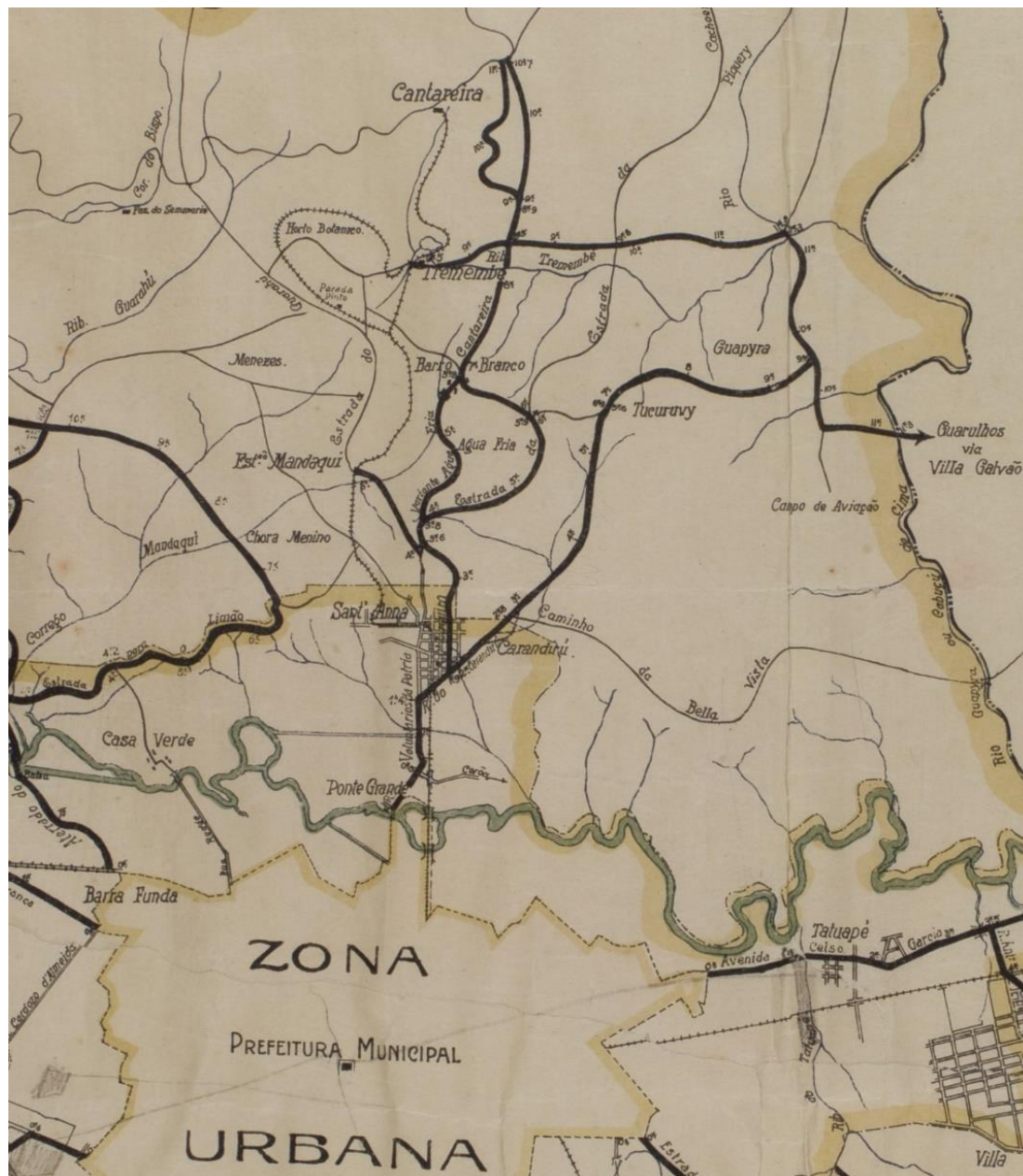


Figura 74 - Pormenor da Planta das Estradas de Rodagem do município de São Paulo, de 1918, indicando a região Norte. As estradas de rodagem estão indicadas em traço preto mais espesso em que é possível notar ligações diretamente às estações do *Tramway* da Cantareira, como a do Mandaqui e Tremembé, mostrando as estradas como importantes vias de ligação à ferrovia. Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo.

Na área suburbana, por sua vez, as reformas urbanas continuaram, entre 1916 e 1923, voltadas para os processos de regularização de ruas e avenidas, com assentamento de novos materiais, paralelepípedos e macadam¹⁰⁹ - processo mostrado nas imagens 75 e

¹⁰⁹ De acordo com Gustavo Pantezani Rodrigues (2010, p. 30), se trata de “um tipo de pavimento para pistas de rodagem, desenvolvido pelo engenheiro escocês John Loudon McAdam, por volta de 1820 [...] o processo consiste em assentar três camadas de pedras colocadas numa fundação com valas laterais para

76, algumas solicitações de abertura de fábricas e construções de edifícios. Apenas em 1919 foi realizada a ligação de luz no bairro Chora Menino, recinto dos imigrantes do núcleo Colonial de Santana, e em outras ruas do bairro.



Figuras 75 e 76 – Processo de macadamização da Estrada da Cantareira, em 1928, ocorridas durante o mandato de José Pires do Rio. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Acervo Iconográfico. Imagens 0118 e 0119.

drenagem de água de chuva. [...] cada camada é comprimida com um rolo pesado, fazendo com que as pedras se encaixassem umas nas outras. Esse assentamento de sucessivas camadas de pedras, gradativamente menores, era feito de modo que as pedras maiores servissem de base sólida; e o cascalho fino nivelasse o solo”.

Um detalhe interessante passou a compor as plantas da Diretoria de Obras e Viação a partir de 1920: alinhamento de árvores em ruas, avenidas, estradas e canteiro central arborizado, como mostra a planta a seguir, nas ruas Moreira de Barros, Amaral Gama e Frei Vicente de Salvador.



Figura 77 – Planta de Alinhamento da rua Moreira de Barros, no Alto de Santana. Fonte: Arquivo Histórico Municipal, fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, Obras Públicas, caixa 218, 1921, processo nº 26977.

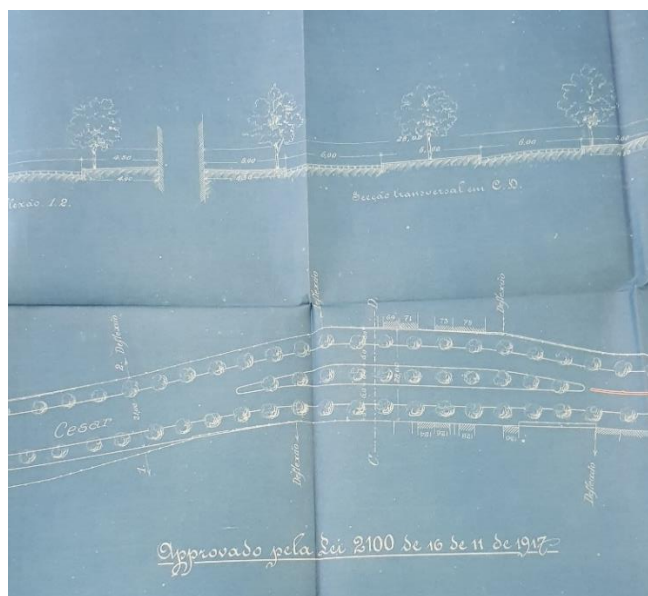


Figura 78 – Pormenor da Planta da Rua Dr. César, indicando arborização em sua extensão, bem como a indicação de algumas construções com suas respectivas numerações. Fonte: Arquivo Histórico Municipal, fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, Obras Públicas, caixa nº 219, 1921, processo nº38879.

Guilherme Mazza Dourado em sua tese de doutoramento *Belle Époque dos jardins: da França ao Brasil do século XIX e início do XX*, discorre que durante o mandato do prefeito Washington Luiz (1914-1919), trabalharam no processo de embelezamento da cidade alguns paisagistas, dentre eles franceses, como Joseph Antoine Bouvard, que atuou em projetos como do parque Dom Pedro II. No Maranhão e Rio de Janeiro o paisagista Charles Thays foi responsável por arborizar diversas vias da cidade, destacando-se pela arborização “com canteiro central e dois pares de linhas de árvores” (DOURADO, 2008, p.116), similar ao que foi implementado nas imagens acima. Embora não tenha localizado notícias sobre a presença de Charles Thays em São Paulo, Dourado argumenta que o paisagista pode ter mediado trabalhos na cidade, fazendo com que as árvores tipuanas, jacarandás-mimosso ou paulista fossem amplamente utilizadas na arborização da cidade (DOURADO, 2008, p.117), uma vez que estas foram utilizadas por ele em vários projetos paisagísticos, sendo provavelmente uma dessas espécies apresentada nas plantas.



Figura 79 - Estrada da Cantareira em 1920. As árvores foram plantadas com determinado distanciamento, provavelmente por toda sua extensão. Autor desconhecido. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Acervo Iconográfico. Imagem 0027.

Na área rural, no que diz respeito às solicitações de melhoramentos em vias terrestres, os anos entre 1918 e 1922 foram marcados com pedidos de reparos, regularização e “apedregulhamento” de estradas, limpeza de córregos, aterro de buracos, capinação de avenidas, construção de pontes e pontilhões, bueiros e aquisição de materiais para conservação de estradas de rodagem. Algumas obras nesse período começavam a dar espaço para que os bairros mais longínquos passassem a receber outros tipos de melhoramentos, que não somente os reparos em estradas. Mas para isso, a população rural precisou juntar-se para que pudessem recorrer às infraestruturas necessárias em seu espaço de morada e trabalho, assim como a população suburbana.

CAPÍTULO 4 - AS DIVERSAS FACES DAS COLINAS DA REGIÃO NORTE

4.1 Dos habitantes ao poder público: demandas rurais nos requerimentos e ofícios

Não somente empresas ou vereadores solicitavam melhorias para os arrabaldes da cidade, mas também a própria população que, mais do que qualquer instância cidadina, vivenciava em seu cotidiano as modificações do espaço, bem como ausência de infraestruturas. Das reformas urbanas também emergiam problemas locais, como falta de manutenção em ruas e estradas, oferta de transporte para uns e ausência para outros.

Mas quem eram esses habitantes? Não devemos esquecer que nessa área estavam estabelecidos os “caipiras”, produtores rurais que, em maioria, se deslocavam até a cidade para vender produtos hortifrutigranjeiros no mercado conhecido como “dos Caipiras”. Para esses, a dependência das estradas e do *Tramway* da Cantareira era de fundamental. E como eram esses moradores? São poucas as imagens que mostram esses habitantes ou até mesmo usuários da linha. Duas imagens em especial podem nos dar alguns indícios de como eram esses atores sociais.



Figura 80 - Imediações do Tremembé, por volta de 1920. Na imagem, prováveis moradores da região do Tremembé, próximos à linha férrea *Tramway* da Cantareira. Podemos verificar que a região era formada por poucas construções e os aspectos rurais prevaleciam no período. **Imagem:** (GERODETTI; CORNEJO, 2005).

Na imagem acima, ao lado esquerdo, vemos prováveis moradores da região do Tremembé, posicionados ao lado da linha férrea, supostamente aguardando a passagem do trem, próximos ao que parece ser um banco de madeira. Observamos no primeiro plano um casal com um bebê no colo. Os dois aparentemente são negros. O homem utiliza traje social, similar ao usado por bilheteiros, sendo possivelmente um trabalhador do *Tramway* da Cantareira, uma vez que alguns moradores passaram a trabalhar como bilheteiros nos trens e estações ou na manutenção da ferrovia. A mulher, ao lado direito, utiliza um avental branco por cima da saia, o que indica realização de algum trabalho, fosse doméstico ou em alguma ocupação no comércio. Ao fundo, nota-se a reunião de um grupo de pessoas, entre homens e mulheres. O homem de costas, usando chapéu, parece segurar uma cesta, enquanto o que está ao lado, de camisa branca, encara a câmera.

A paisagem é formada por pequenas casas brancas, sendo uma, ao fundo, na direção dos trilhos, com uma chaminé. Uma linha telefônica se destaca ladeada aos

trilhos. Teria algum morador o privilégio de um telefone ou seria a linha da Cia Telefônica Bragantina, que ligava a cidade de São Paulo até o “interior”? Seria, talvez, a conexão telegráfica que se irradiava, como de costume, ao redor dos caminhos de ferro?

Algo que chama a atenção, ainda, é a presença da frondosa árvore. Na ausência de uma parada coberta, a sombra da árvore demarcava o ponto de encontro e, nos dias quentes fornecia abrigo.

Outra imagem que nos compete analisar é a de um cartão-postal da estação Cantareira, provavelmente do final do século XIX ou início do XX:



Figura 81 – Cantareira, com o trem chegando na estação. Ao lado esquerdo, um restaurante denominado *Fabien*, pertencente a *Fabien Elichalt*. Data: março de 1894. Ao centro, grupo de indivíduos próximos ao trem chegando na estação à direita, com algumas pessoas na plataforma. Imagem disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/drops/17.118/6616>. Acesso em: 11 jul. 2021.

Passemos para dois recortes da estação da Cantareira. Seriam passageiros ou trabalhadores da estação? Observemos:

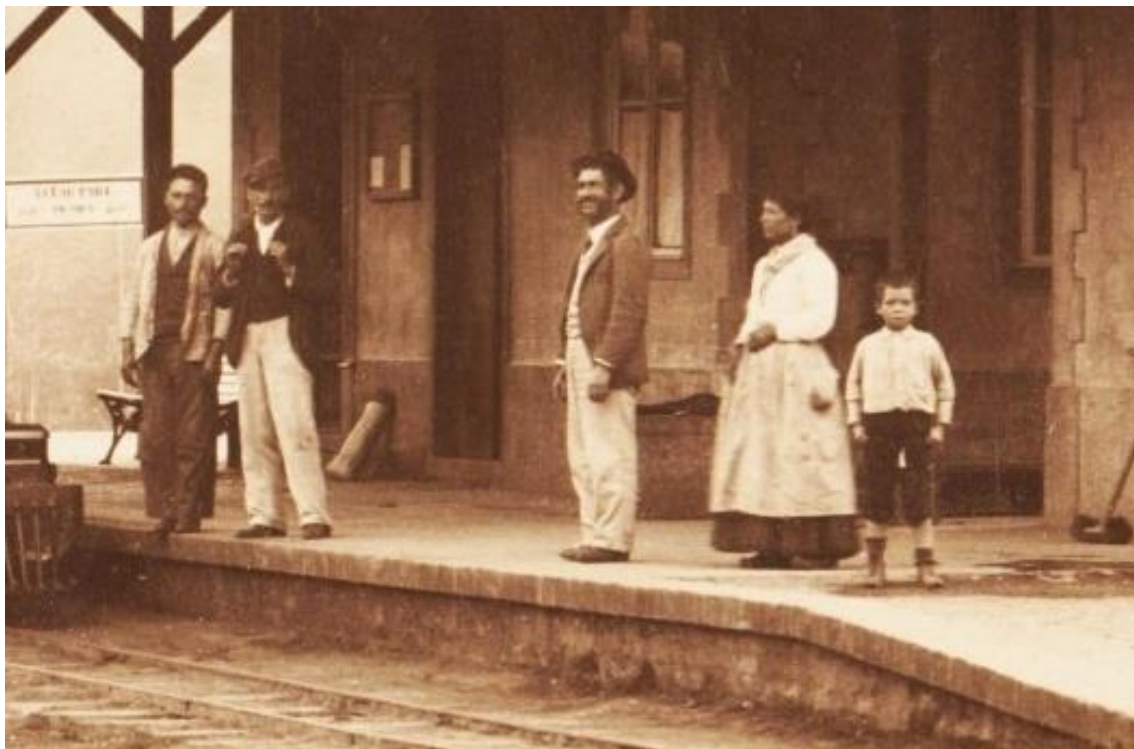


Figura 82 – Estação Cantareira, da linha férrea *Tramway* da Cantareira. Imagem disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/drops/17.118/6616>. Acesso em: 11 jul. 2021.

Uma criança encara o fotógrafo, uma mulher, com avental, parece olhar para o homem da sua frente, de chapéu e um tímido sorriso. Os outros dois homens parecem ter parado seus trabalhos para posarem para a fotografia, vide o último, à esquerda da imagem, com as mangas do paletó um pouco acima dos punhos escurecidos. Além disso, uma vassoura, ao lado direito da imagem, parece ter sido encostada para que a fotografia fosse tirada, provavelmente estariam limpando a plataforma da estação, já que uma mancha de água escorre sob os pés do menino. No segundo recorte, reconhecemos duas crianças e três homens próximos à locomotiva, trabalhadores da linha férrea, posando para o fotógrafo.



Figura 83 – Crianças e homens ao lado do trem, na estação da Cantareira. Imagem disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/drops/17.118/6616>. Acesso em: 11 jul. 2021.

Nas três imagens com presença de indivíduos, notamos que se tratava de pessoas simples e trabalhadoras. Não sabemos seus nomes ou reais ocupações. Sabemos que estas imagens podem representar uma micro parcela dos atores sociais desse arrabalde, que expressavam em seus pedidos à edilidade formas de melhoria de condições. Portanto, estar na área rural não significava estar à margem social no que diz respeito às buscas de melhoramentos ou não ter conhecimento do que era novidade na cidade ou em outros arrabaldes.

No entanto, embora as queixas da área suburbana e rural fossem similares – como pedido de energia elétrica e abertura de linhas de bondes, a população rural raramente conquistava suas demandas apenas por abaixo-assinados, sendo que muitas solicitações foram atendidas somente no transcorrer da década de 1920 e 1930.

Esses habitantes solicitavam diversos serviços de obras públicas e particulares, direcionadas tanto para a esfera estadual como municipal. As petições, embora apresentassem anseios sociais, demonstram um caráter de participação maior no sentido de apontar problemas locais à Câmara, causadas por diversos fatores, fossem eles ausência de obras públicas ou falta de manutenção.

Ainda assim, para solicitarem estas demandas, a população rural deveria referenciar em seus pedidos os locais onde deveria haver intervenções do poder público por meio de indicação de logradouros, construções e seus respectivos números, lotes e bairros. Na área rural, um aspecto importante e facilitador para os poderes públicos era a referência dos quilômetros nas estradas devido à falta de outras referências, como numeração de prédios, que muitas vezes não estavam próximos às estradas, mas em meio às chácaras e sítios, ligados até a estrada principal por caminhos particulares não oficializados.

Diante destes pedidos, verificamos que na região Norte, espaço em que chácaras, sítios e pequenas casas eram ladeados por caminhos de terra e distantes entre elas, as estradas e estações do *Tramway* passaram a ser usadas como referências de localização destes habitantes e de construções¹¹⁰ quando o processo de abairramento na região ainda era incipiente.

Ainda assim, era difícil precisar a localização das construções neste espaço, como nos mostrou o caso de Eloy Motta Gomes, proprietário de um imóvel na área rural, em 1920. Em documento que Gomes assinou, figura a solicitação à Prefeitura Municipal de alvará de alinhamento, na Estrada da Cantareira, Parada Sete (ver imagem com indicação da estação, no capítulo 1), para construção de uma cerca de arame farpado. No entanto, retificou que a estrada referida não era a da Cantareira, mas a de “Sant’Anna”.

A confusão em relação às estradas levou o Diretor da Sessão de Obras a pedir ao requerente que comparecesse para esclarecer a situação do terreno, uma vez que sua localização não era precisa. Após este esclarecimento, o proprietário declarou à secretaria que “o terreno fica na parada 7 pegado a casa do requerente”, e se tornou claro que referenciar apenas a estrada mais próxima não seria o suficiente para que a Sessão de Obras compreendesse a localização do terreno. Diante disso, ficou estabelecido que o terreno se encontrava na estrada da Cantareira, no ramal do Mandaqui para o Tremembé.¹¹¹

¹¹⁰ Também encontramos estas referências em diversos artigos de jornal, com informações indicando a importância da estação como referencial para moradores de determinado espaço. Em uma nota de esclarecimento no jornal *O Estado de S. Paulo*, em 1915, um morador declarou que “[...] desde a presente data fico à disposição dos amigos em minha chácara, na estação de Mandaqui, onde fixo minha residência” (19 de outubro de 1915, p. 9).

¹¹¹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo. Série Obras Particulares. 1920, processo nº 238855AS.

O documento nos mostra a dificuldade em indicar a construção no meio rural pelo proprietário, levando a mudança dos referenciais pela própria Diretoria de Obras e Viação, provavelmente pela distância do terreno em relação às duas estradas indicadas, a fim de compreender a localização do terreno que seria alinhado. Neste caso, a indicação da Parada 7, nas proximidades do Horto Florestal do governo, foi importante para especificar a posição do imóvel junto à Estrada da Cantareira, bem como a referência à ferrovia *Tramway* da Cantareira.



Figura 84 – Estrada da Cantareira com estrada para Guapira, atual Avenida Maria Amália Lopes de Azevedo, em 1920. Ao fundo, nota-se uma construção identificada como a antiga fazenda do Tremembé, popularmente conhecida como “fazendinha” e que pertenceu à família Vicente de Azevedo. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Acervo Iconográfico. Imagem 2122.

Do mesmo modo, verificamos que determinadas solicitações de infraestruturas pela população rural entravam em confronto com interesses dos poderes públicos, uma vez que determinadas áreas passaram a ter atenção especial dessas esferas.

Um dos documentos consultados no Arquivo Histórico Municipal demonstra bem esta questão, quando um engenheiro pediu à prefeitura, em 1921, para que pudesse fazer, “a custa própria, o estudo de uma reta que, partindo da estrada do “Pinhão” vai até o alto da Cantareira para servir aos sitiantes da “Samabaia” [sic], cujas terras, cultivadas em grande parte, prolongam-se do alto da Serra da Cantareira até o horto do Governo”.¹¹² De acordo com o solicitante, este estudo para abertura de um caminho na Serra da Cantareira facilitaria o acesso dos moradores à ferrovia e aos mercados consumidores de seus produtos cultivados em pequenas lavouras.

O processo em tela mostra que a atividade pretendida pelo engenheiro também era interessante para a prefeitura, mas ela, no entanto, não concedeu a licença para “estudar a reta” porque atravessava terras particulares e principalmente do governo, alegando que a Procuradoria Fiscal da Câmara não saberia dizer se “por motivos de ordem higiênica, o governo se oporia à travessia de matas destinadas a proteger os mananciais da Cantareira”.¹¹³

O processo evidencia a importância da preservação pelo governo estadual das matas na Serra da Cantareira e a preocupação da prefeitura em não conceder uma licença que poderia criar conflitos, mas também demonstra que seus interesses em determinadas situações iam de encontro aos da população moradora da região.

Não eram apenas abertura de caminhos que ligassem às estradas principais ou às estações do *Tramway* da Cantareira que resumem as solicitações de obras públicas pelos moradores da área rural. A proximidade com a área consolidada como “cidade” e principalmente do bairro de Santana, cujas obras em melhoramentos urbanos aconteciam com maior frequência, levava a população rural a demandar outros serviços, estando entre eles, pedidos para construção de mercados públicos, cemitérios, prolongamento de linhas de bondes, abertura de estradas e iluminação elétrica.¹¹⁴

No entanto, muitas destas solicitações não eram atendidas pelos poderes públicos que, dentre outras alegações, afirmavam que o número de habitantes nesta região era

¹¹² Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo. Diretoria de Obras e Viação. Série Obras Particulares, 1922, processo nº 48765P.

¹¹³ *Ibidem*

¹¹⁴ Informações evidenciadas por meio de requerimentos diversos, localizados na Biblioteca da Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.leg.br/biblioteca/historicos>. Acesso em: 13 nov. 2018.

baixo, não compensando os investimentos para levar determinados melhoramentos a áreas pouco habitadas.

4.2 Lágrimas Vertidas

Por muitos anos os moradores da região mais próxima à Serra da Cantareira queixaram-se do distanciamento do Cemitério de Santana, conhecido “Chora Menino”, para sepultarem seus mortos. Inaugurado em 1897, este cemitério foi o único local de sepultamentos que servia aos sítiantes da área Norte da cidade até a abertura do cemitério do Tremembé, em 1933.

A área escolhida para implantação do cemitério era estratégica e ligava-se às teorias do século XIX sobre a construção dos cemitérios públicos nas cidades brasileiras. Em São Paulo, o código de posturas de 1856 regulamentou a construção de cemitérios públicos e proibia o costume de sepultamento dentro das igrejas. A partir deste ano, houve necessidade de abertura de cemitérios de acordo com as normas vigentes e os discursos médicos, indicando que os novos espaços para enterro deveriam ser distantes da área da cidade, com o intuito de preservar a saúde dos vivos ao distanciá-los da morada dos mortos (CYMBALISTA, 2002, p.65)

O primeiro cemitério público e secular no município de São Paulo foi o da Consolação, aberto em 1858 e que, até então, localizava-se fora da área da cidade. Anos mais tarde foi a vez de Santana receber o cemitério que serviria à população da região. Tratando-se de um arrabalde e próximo à Serra da Cantareira, foi escolhido o bairro do Chora Menino para sua construção, no Alto de Santana, local salubre, afastado do aglomerado que conformava a mancha urbana mais consolidada de São Paulo. Devemos lembrar que nessa região estava localizado o núcleo colonial de Santana, sendo um dos seus terrenos indicado para abertura de um cemitério, provavelmente o cemitério de Santana.

No entanto, a dificuldade de se chegar ao local, especialmente pela falta de transporte que facilitasse o acesso de frequentadores e dos próprios cortejos fúnebres, levou munícipes a redigirem um requerimento à esfera municipal em 1919, solicitando “o prolongamento da linha de bondes de Sant’Anna até a porta do cemitério local,

passando pelo Chora Menino”.¹¹⁵ É importante apontar que desde os primórdios da construção do *Tramway* da Cantareira havia uma parada no bairro e que em 1917 foi aberta a estação Chora Menino (posteriormente denominada Santa Teresinha). Ainda assim, a solicitação do prolongamento da linha de bondes demonstra o quão dificultoso era a locomoção pelas colinas do Alto de Santana.

A solicitação, encaminhada à “*Light and Power*”, teve o seguinte parecer:

Exmo Snr. Dr. Washington Luís Pereira de Souza, M. D, Prefeito Municipal de São Paulo

Em referência ao ofício n.369, do Snr. Engenheiro-Chefe da 1ª Seção da Diretoria de Obras Municipais, datado de 2 do corrente mês, tenho a honra de declarar a V. Excelência que esta Companhia, reportando-se aos termos de seu ofício n. 3169, de 22 de fevereiro de 1918, sente que, devido à falta absoluta do material necessário, se veja obrigada a adiar os estudos sobre o prolongamento da linha de Sant’Anna até a porta do Cemitério. Logo que lhe seja possível considerar tal prolongamento, terá ela o prazer de voltar à presença de V. Excelência para tratar do assunto.¹¹⁶

A resposta, assinada pelo superintendente da *The São Paulo Tramway Light and Power* em 6 de maio de 1919, com a intenção de estudar o prolongamento dos trilhos até o portão do cemitério não se concretizou. Até sua desativação, na década de 1960, a linha de bonde da *Light and Power* percorria a Voluntários da Pátria em paralelo ao *Tramway* da Cantareira, alcançando apenas um trecho da rua Conselheiro Moreira de Barros, distante do cemitério público, insatisfazendo a população local.

Talvez por este motivo, em 4 de outubro de 1919, os moradores do bairro Guapira solicitaram à Câmara Municipal que o bairro fosse servido por um novo cemitério, que atenderia também aos sítios de Vila Mazzei e Vila Galvão.¹¹⁷ Diante deste pedido, o Superintendente de Higiene Municipal solicitou ao cemitério de Santana uma análise sobre o número de sepultados vindos dos referidos bairros durante o ano de 1919, com o objetivo de analisar a demanda local por um novo cemitério.

Segundo Belizário de Camargo, administrador do Cemitério de Santana, no total foram realizados 41 sepultamentos, sendo de Vila Mazzei dois, de Guapira 39 e nenhum

¹¹⁵ Câmara Municipal de São Paulo. Ofício número 0035, de 27 de maio de 1919.

¹¹⁶ *Ibidem*

¹¹⁷ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas. 1919, processo nº 1569C.

de Vila Galvão, para um total de 520 enterramentos naquele cemitério durante o mesmo período, o que levou à não autorização de construção de um novo cemitério na região de Guapira, devido ao baixo índice de sepultados vindos daquela região para o cemitério de Santana.¹¹⁸

Somente em 1929 a Prefeitura Municipal iniciou os trâmites de compra de terrenos particulares no Tremembé para a construção de um novo cemitério público. A região escolhida era estratégica, uma vez que era próxima aos mesmos bairros que outrora solicitaram sua construção.

Os moradores do Guapira apresentaram no mesmo período um outro requerimento¹¹⁹, indicado em sessão da Câmara pelo vereador Marrey Junior, com reclamação dos moradores sobre o fechamento de um caminho, denominado “caminho da cachoeira” (não se refere à estrada), que ligava o bairro até a estação Tucuruvi do *Tramway* da Cantareira. Dentre os requerentes, assinaram proprietários, moradores e industriais. Segundo o documento

esse caminho servia há mais de 10 anos de via de comunicação entre os dois bairros, sendo absolutamente indispensável para o transporte de materiais e produtos das olarias do Guapira para Tucuruvi e Santana. Por um abuso desqualificável esse caminho foi fechado, justamente no ponto mais necessário por se achar nas propriedades da estação Tucuruvi, ficando os suplicantes obrigados, para se dirigir ao povoado e à estação, a dar uma volta enorme que prolonga o percurso e o torna extremamente penoso (AHM, 1919, processo nº22456).

¹¹⁸ *Ibidem*

¹¹⁹ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas. 1919, processo nº22456.

De acordo com a Diretoria de Obras e Viação, Harding fechou a estrada com uma cerca e construiu um valo que cortava o caminho, “tirando assim a saída direta que eles possuíam.”. Para o Diretor da 4ª seção, o caminho deveria ser classificado como vicinal, uma vez que, pelo número de assinaturas do abaixo-assinado – com 50 assinaturas, era grande o fluxo de pessoas que utilizavam o caminho. O processo não apresenta conclusão, nem foi possível localizá-lo no banco de dados da biblioteca da Câmara Municipal ou de jornais, contudo, demonstra que o espaço em questão começava a apresentar problemas no sentido de grandes proprietários cercarem áreas provavelmente para futuros loteamentos na região ou uma forma de impedir que transeuntes atravessassem seus terrenos, embora o caminho já fosse utilizado há anos.

Os documentos apresentados evidenciam demandas da população rural e as tensões estabelecidas com os poderes públicos, do mesmo modo que expõem aspectos referentes aos moradores e suas formas de organização em busca de melhorias locais. As dificuldades nestas solicitações esbarravam em questões de ordem técnica, dentre elas, a necessidade de precisão dos imóveis na área rural que, como vimos, poderia ser dificultoso, e de interesses públicos, atendendo ou não às solicitações populacionais, sendo mais comum o atendimento a pedidos simples, como alinhamentos de terrenos, do que pedidos de maior complexidade, como transportes e iluminação.

4.3 O rural *versus* o suburbano: disparidades de investimentos públicos ao redor do *Tramway* da Cantareira

Como apresentamos, em linhas gerais, na região Norte, o maior número de solicitações de munícipes e de investimentos públicos nas primeiras décadas do regime republicano concentravam-se na área suburbana, nos bairros de Santana - em especial na Rua Voluntários da Pátria, no loteamento da Cia Predial e ruas adjacentes, Carandiru e parte do Chora Menino, local onde se encontrava o antigo núcleo colonial.

Entre as solicitações de moradores, destacamos os pedidos para ligação de água e esgoto nas residências, obras de alinhamento para construção de muros, melhoria nas vias públicas e iluminação elétrica para os bairros. Ao contrário do que ocorria na área rural, estas solicitações foram em grande parte atendidas pelos órgãos públicos.

Esta primeira observação nos leva a questionar as causas desta disparidade e, por isso, buscamos nos documentos indícios para compreendermos as diferenças de investimentos nas duas áreas.

Um documento em específico mostrou-se interessante para refletirmos sobre esta questão. Em 19 de agosto de 1913, a prefeitura do município de São Paulo solicitou à Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a colocação de combustores de gás para iluminação “no prolongamento da Rua Voluntários da Pátria até o Alto do Mandaqui, em Santana”.¹²⁰

Devemos observar que a Rua Voluntários da Pátria fazia parte da área suburbana da cidade e que seu prolongamento, até o Alto do Mandaqui, era a estrada de rodagem que percorria a área rural até a Estação do Mandaqui, do *Tramway* da Cantareira.

Cerca de nove meses após a solicitação, a Secretaria de Viação, subordinada à Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, respondeu ao ofício negando a colocação de iluminação a gás para a área supracitada, alegando o seguinte parecer:

A rua Voluntários da Pátria, propriamente dita, acha-se servida por iluminação pública a gás, em toda a sua extensão; o seu prolongamento ao alto do Mandaqui consiste em uma estrada de rodagem escassamente povoada e a que faltam os requisitos necessários para merecer o melhoramento solicitado. Neste bairro é cobrado o imposto predial e é ele servido por abastecimento d’água; não tem rede de esgotos e acha-se fora da zona merecedora de melhoramentos [...] assim, parece-me, salvo melhor juízo, que se deverá aguardar melhor oportunidade para tratar-se do assunto. 5/5/1914 – A. Hartung (AHM, 1914, processo nº 100362).

A resposta da Secretaria demonstra alguns indícios que dificultavam o processo de infraestruturação principalmente da área rural, apontando o Alto do Mandaqui como “uma estrada de rodagem escassamente povoada” e “fora da zona merecedora de melhoramentos”. Como já observamos, Raquel Rolnik apresentou em sua obra *A Cidade e a Lei* (1997) que a legislação municipal deste período garantia os melhoramentos urbanos para o perímetro central e para algumas ruas das áreas suburbanas. Neste

¹²⁰ Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, 1914, caixa 39, processo nº 100362.

aspecto, as áreas com assentamento popular acabavam não sendo prioridade de investimento em infraestrutura pelos poderes municipal e estadual.

O fato de a estrada estar na área rural poderia justificar o não investimento em melhoramentos públicos, uma vez que se tratava de um espaço com baixo número de moradores e sem uma infraestrutura adequada para o recebimento destas melhorias, como apontou a Diretoria de Viação. Outra justificativa que pudemos observar em outros documentos era o não investimento em determinados melhoramentos nas áreas afastadas das zonas urbana e suburbana por não serem rentáveis para empresas que alegavam o baixo povoamento destes espaços, não compensando o investimento devido ao baixo retorno lucrativo.

Portanto, embora a estrada de rodagem fosse continuidade da Rua Voluntários da Pátria e próxima à área suburbana, o fato de localizar-se na área rural colaborou para a não autorização de iluminação para sua extensão, visto que esta não era a área de prioridade, justificando os investimentos públicos quase exclusivamente na abertura e conservação de estradas na área rural.

Um caso semelhante ocorreu quando, após o pedido de moradores, o vereador Henrique Fagundes solicitou à Câmara Municipal de São Paulo o prolongamento da linha de bondes de Santana para atender aos sitiantes do bairro Chora Menino, mesmo ano em que foi solicitado para o mesmo bairro o prolongamento da linha até o cemitério.¹²¹ A discussão foi encaminhada para o vice-prefeito da cidade, Dr. Alvares Gomes da Rocha Azevedo, que solicitou à empresa responsável pela linha, *The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited*, um parecer sobre a possibilidade de prolongamento dos trilhos até o referido bairro.

De acordo com os técnicos da Diretoria de Obras e Viação, o prolongamento da linha, entre as ruas Amaral Gama e Conselheiro Moreira de Barros, era de interesse público e importante para a população da região, entretanto, dependeria de a empresa viabilizar as obras, com prévia autorização da prefeitura. Apesar do posicionamento do poder público frente à importância que este melhoramento traria para a população do Chora Menino, a empresa *The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited* negou o prolongamento da linha sob alegação de que “o número de habitantes nesse

¹²¹ Câmara Municipal de São Paulo. Requerimento nº 0244, de 12 de julho de 1919.

trecho não justificaria as despesas com tal medida”, encerrando, neste período, as discussões sobre a oferta de bondes para a região.

Nesse aspecto, o documento evidencia os impasses entre poderes públicos e privados no que tangencia a questão de melhoramentos para os arrabaldes da cidade. Assim como ocorreu com a iluminação para a estrada do Mandaqui, o prolongamento da linha de bonde para o bairro Chora Menino fora negado pelo baixo número de moradores na região, inviabilizando o trabalho por parte da empresa. Neste aspecto, a população da zona rural encontrava determinados limites frente às suas solicitações que, de acordo com o proposto e o local de execução das obras, tornavam-se inviabilizados devido aos diversos interesses públicos ou privados.

4.4 A Década de 1920 e a formação de novos bairros

As mudanças ocasionadas pelos melhoramentos que se aproximavam cada vez mais da área rural, bem como o processo de expansão da cidade e o crescente número de habitantes, abriram espaço para que antigos chacareiros, proprietários e especuladores do mercado imobiliário passassem a lotear alguns espaços da região Norte, geralmente nas proximidades da linha do *Tramway* da Cantareira. Nesse aspecto, localizamos algumas plantas desses loteamentos e procuramos informações sobre alguns.

Contudo, devemos ressaltar que a ausência de informações mais precisas não indique que negligenciamos alguns bairros que ao longo do capítulo já mostraram a presença de habitantes, como Vila Medeiros, Vila Guilherme, Jardim Brasil, Vila Ede e Vila Isolina. Apresentaremos alguns casos que foram localizados em arquivos, ainda que com poucas informações sobre loteadores e moradores. Na verdade, essa análise nos dá um panorama geral desses bairros que em 1924 aparecem pela primeira vez na Planta da cidade de São Paulo e abre espaço para investigações futuras, uma vez que a impossibilidade de pesquisa imposta pela pandemia impediu o aprofundamento nos casos e de seus respectivos loteadores.

4.4.1 Vila Albertina

Com o falecimento de Pedro Vicente de Azevedo em 1912, a família, que possuía terras em Tremembé, fundou no mesmo ano a Companhia Villa Albertina, com a intenção

de lotear o terreno para venda. Entre os acionistas da empresa estavam Maria Amália Lopes de Azevedo (viúva de Pedro Vicente de Azevedo), Albertina de Azevedo Guedes, filha de Pedro Vicente e Maria Amália, na época, viúva de Alfredo Guedes de Sousa e mais cinco filhos, alguns com suas respectivas esposas, estando a cargo da Diretoria e presidência Eduardo Vicente de Azevedo. A família possuía o sítio “Villa Albertina, situado na freguesia e distrito de Santana, nesta Capital, contendo cerca de cem alqueires de boas terras, com casa de morada, diversas casinhas, olarias, pedreiras e outras benfeitorias” (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 14 de setembro de 1912, p. 3741). Também possuíam um terreno no Ipiranga e terrenos na Vila Cerqueira César. A intenção da família nesses espaços era atuar

formando grandes vilas de recreio ou operárias, contendo casas, hotéis, passeios e tudo mais que a comodidade exigir; b) construindo ruas, caminhos e estradas e dividindo os terrenos em lotes para a sua venda, arrendamento ou aluguel; c) explorando qualquer forma de transporte que facilite o povoamento das ditas propriedades; d) construindo casas e chácaras para aluguel ou venda e bem assim alugando, arrendando ou vendendo terrenos para cultura ou outro qualquer fim; e) explorando por si ou por arrendamento o aluguel, a plantação, extração e venda de madeiras para lenha, carvão ou serraria e bem assim as olarias e pedreiras existentes nos terrenos; f) adquirindo outras propriedades para venda. Aluguel ou qualquer forma de exploração; g) fornecendo dinheiro para instalação ou custeio de culturas industriais ou casas comerciais e bem assim para construção de prédios nos terrenos vendidos pela Companhia; h) explorarem por si ou por arrendamento qualquer espécie de cultura, indústria ou comércio; i) vendendo englobada ou separadamente as propriedades da Companhia suas industriais que estiver formando (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 14 de setembro de 1912, p. 3741).

O que é interessante é que a Cia. Villa Albertina tinha objetivo não apenas de lotear seus terrenos, mas explorá-lo em diversas frentes, como nas pedreiras, olarias, madeiras e plantações, por meio de arrendamento ou aluguel, o que significa que o que fosse extraído ou plantado em seus terrenos deveria a empresa receber parte dos lucros.



Figura 86 – Albertina de Azevedo Guedes e criança. Filha de Pedro Vicente de Azevedo e Maria Amália Lopes de Azevedo, provavelmente foi homenageada com a denominação do bairro Vila Albertina. **Fonte:** Museu Vicente de Azevedo.

Porém, a sociedade não durou muitos anos, sendo dissociada em 1919 por problemas financeiros, uma vez que investiam em diversos melhoramentos em suas propriedades, mas não obtinham retorno esperado devido à “condição atual”, causada provavelmente pelos problemas no pós-Primeira Guerra Mundial que interferiam no mercado de construção civil (Diário Oficial do Estado de São Paulo, 25 de janeiro de 1919, p. 443). Apesar disso, foi realizado o loteamento do sítio Vila Albertina, hoje, um bairro nas imediações do Tremembé.

4.4.2 Vila Mazzei

Em Tucuruvi, outro caso interessante se destaca. Trata-se da família Mazzei, imigrantes italianos cuja família de lavradores se estabeleceu em Santana e que, aos poucos, adquiriram terrenos com a intenção de lotearem e venderem, dando origem a bairros como Vila Mazzei, Vittorio Mazzei (no Mandaqui), inclusive de uma pequena vila localizada em Santana, na rua Dr. Zuquim denominada Vila Isolina Mazzei. Com a localização de informações presentes na base de dados *FamilySearch*, pudemos traçar algumas relações de famílias e compreender um pouco mais quem eram esses imigrantes.

Desembarcou no Brasil Vittorio Mazzei, que se casou com Isolina Mazzei e se estabeleceram em Santana, ele como lavrador e ela com prendas domésticas. Do casamento resultaram três filhos: Henrique Mazzei, Manoel Mazzei e Adalgisa Mazzei, que se casou com Orlando Fagundes, de Juqueri e provavelmente tinha uma relação de parentesco com o Coronel Sezefredo Fagundes.¹²²

Foram os irmãos Henrique e Manoel Mazzei que adquiriram propriedade próxima ao *Tramway* da Cantareira por volta de 1912, entre Guapira e Tucuruvi. A venda de lotes apareceu nos jornais a partir de 1915 e ofertava terrenos com valores baixos, incluindo venda pelos proprietários de tijolos para construção, relação provavelmente estabelecida com alguma das diversas olarias na região.

Conforme o folheto abaixo, a Vila Mazzei encontrava-se entre as estações Guapira e Tucuruvi, importante dado para fomentar a venda dos terrenos. Com isso, a vila teria comunicação com a “cidade, Santana e Cantareira”, esta última não apenas pelo *Tramway*, mas pelas estradas de rodagem.

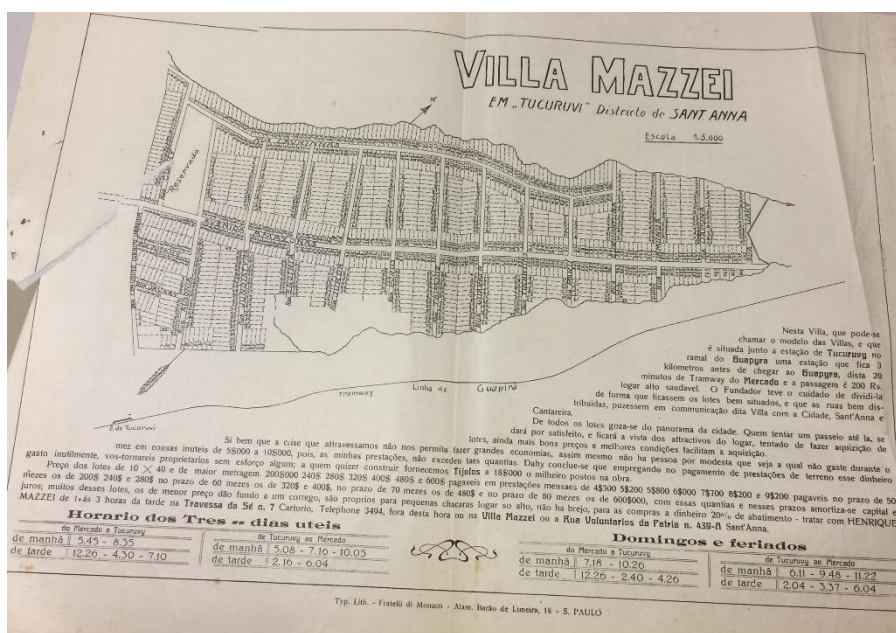


Figura 87 - Panfleto de anúncio dos terrenos de “Villa Mazzei”. **Fonte:** Arquivo Histórico Municipal. Fundo Prefeitura Municipal de São Paulo, Diretoria de Obras e Viação, série Obras Públicas, 1916, caixa 82, processo nº136126.

¹²² *FamilySearch*. "Brasil, São Paulo, Registro Civil, 1925-1995," Certidão de Óbito de Vittorio Mazzei. São Paulo. Disponível em: <https://familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-CSC2-P9WJ-H?cc=2765317>. Acesso em: 18 set. 2019.

Os terrenos poderiam ser pagos em prestações em até 80 meses, que variavam entre 200\$000 a 600\$000. Os lotes menores encontravam-se em fundo de vale, atrás do córrego Lavrinhas (referência aos antigos proprietários locais), onde poderiam ser construídas pequenas chácaras. Outro diferencial oferecido pelos Mazzei era a compra de tijolos a 18\$000 o milheiro, facilitando a construção local dos proprietários e maior lucro pelos loteadores. Outra informação relevante no folheto são os horários de partida e volta dos trens da linha férrea e valor, indicando que “situada junto a estação de Tucuruvi no ramal do Guapira uma estação que fica 3 quilômetros antes de chegar ao Guapira, dista 20 minutos de *Tramway* do Mercado e a passagem é de 200 Rs (réis)”. Partiam, por dia, da estação Tucuruvi até 3 locomotivas em horários alternados.

Em 1916, para impulsionar a venda local, os irmãos passaram a vender, além dos terrenos, casas já construídas, indicando que era um lugar ideal para “morar e trabalhar na cidade”. Nota-se que eram casas simples, com dois a três cômodos e cozinha, que também poderiam ser pagas em diversas prestações, conforme a imagem a seguir.



Figura 88 – Anúncio de venda de casas na Vila Mazzei. **Fonte:** Correio Paulistano, 30 de dezembro de 1922, p. 6.

O sucesso do empreendimento possibilitou que os Mazzei, em 1925, obtivessem a concessão do *Tramway* da Cantareira para construção da estação Vila Mazzei, que ligaria o bairro à linha férrea, sem a necessidade de maior deslocamento dos moradores até as estações vizinhas. Após a construção em terreno pertencente à Henrique Mazzei, foi entregue à diretoria da estrada de ferro a estação, conforme anunciado na revista A

Cigarra (Figura 89). Na inauguração participaram diversos convidados e população, noticiados em jornais da época que poderiam auxiliar ainda mais a venda de novos terrenos, num local que, de acordo com o jornal, já reunia cerca de quatro mil pessoas.

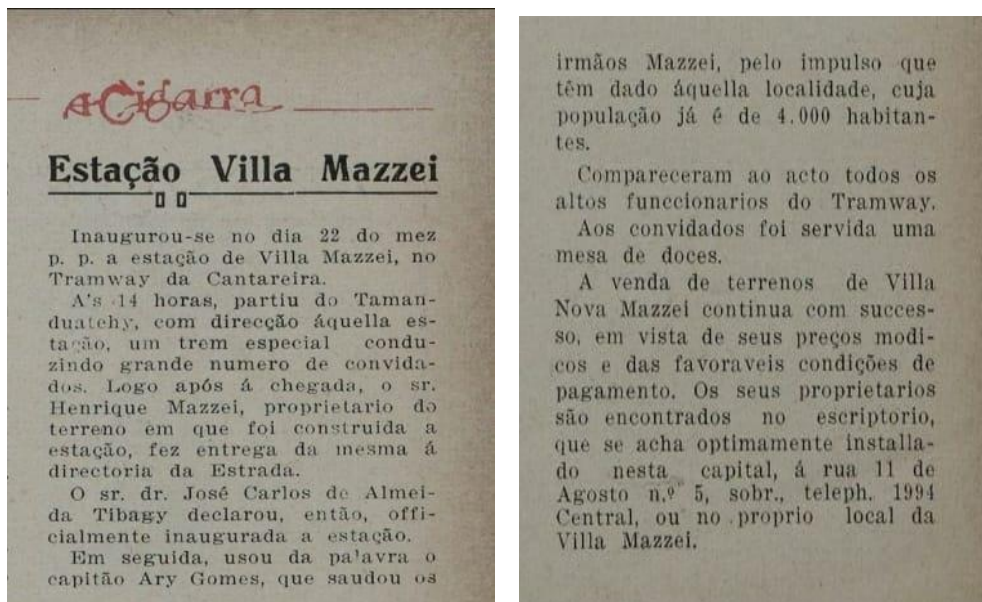
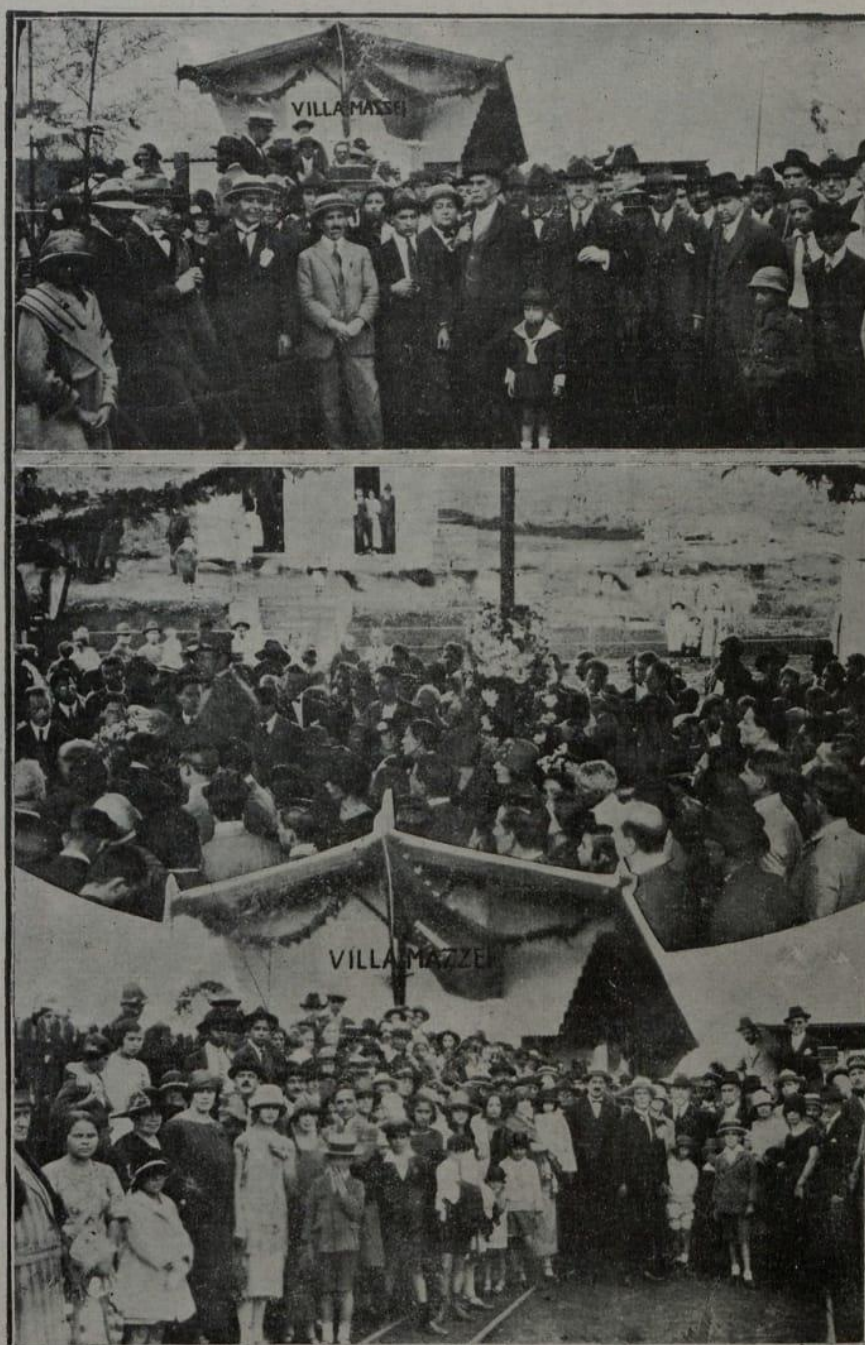


Figura 89 – Anúncio da inauguração da Estação Vila Mazzei na revista *A Cigarra*, em 1925. **Fonte:** Revista *A Cigarra*. Edição n° 243, p. 43.

1.ª quinzena - Abril - 1925

A Cigarra

"A Cigarra" na Villa Mazzei



Em cima: Os directores da Villa Mazzei, representantes da imprensa, autoridades locais e convidados, posando para «A Cigarra» no dia em que foi solennemente inaugurada a Villa Mazzei; no centro, quando pronunciava eloquente discurso o sr. capitão Ary Gomes, saudando os irmãos Mazzei, pelo valoroso impulso dado àquella localidade; em baixo, um grupo de convidados entre os quaes exmas. familias.

Figura 90 – Fotografias registraram a inauguração da estação em 1925, com a presença dos Mazzei e convidados. **Fonte:** Revista A Cigarra. Edição nº 243, p. 43.

4.4.3 Vila Pauliceia

Nas proximidades do Tucuruvi, outro loteamento foi realizado, nomeado Vila Pauliceia.



Figura 91 – Planta do loteamento de Vila Pauliceia, inaugurada em 1922. **Fonte:** O Estado de S. Paulo. 22 de julho de 1920, p. 13.

O loteamento foi realizado por Cassio Muniz de Souza e J.J. Pereira Braga em 1922, entre o bairro de Santana e Tucuruvi. No mesmo ano, como forma de impulsionar as vendas, os loteadores trataram de estabelecer uma estação do *Tramway* da Cantareira dentro do próprio bairro e conseguiram que fosse realizada a ligação de luz elétrica, água e telefone para o local. No anúncio feito no jornal *O Estado de S. Paulo*, em 23 de julho de 1922, alguns dados expressam quem eram os compradores dos terrenos, estando entre eles “industriais, comerciantes, advogados, médicos, engenheiros [e] capitalistas”, além de apresentar a lista de compradores, com um pouco mais de 100 nomes.

Para informar que a região Norte passava por um processo de aumento populacional, foi apresentada uma tabela entre os anos de 1913 e 1919 indicando a quantidade de prédios construídos no distrito de Santana, com dados da Recebedoria de Rendas do Estado de S. Paulo, que cabe ser reproduzida:

Distritos fiscaes	Prédios existentes em 1913	Prédios existentes em 1919	Construídos a mais	Porcentagem de aumento
Sé	1.311	1.397	86	6,55 o/o
Santa Ephigenia	4.418	4.789	371	8,39 o/o
Santa Cecilia	5.232	6.279	1.047	20,01 o/o
Consolação	3.867	4.818	951	24,59 o/o
Moóca	5.713	7.039	1.326	23,21 o/o
Liberdade	4.278	5.240	962	22,48 o/o
Bella Vista	3.184	4.016	832	26,13 o/o
Braz	4.595	5.508	913	19,86 o/o
Bom Retiro	2.421	2.846	425	17,55 o/o
Belemzinho	3.183	5.514	2.331	73,23 o/o
Villa Marianna	2.054	3.602	1.548	75,36 o/o
Cambucy	974	1.420	446	45,79 o/o
Sant'Anna	894	1.845	951	106,37 o/o
Lapa	1.462	2.345	883	60,39 o/o
Penha	354	496	142	40,11 o/o
	43.940	57.154	13.214	30,07 o/o

Figura 92 – Relação de distritos e número de prédios construídos entre 1913 e 1919. Fonte: O Estado de S. Paulo. 22 de julho de 1920, p. 13.

Os dados apresentados nos ajudam a ter uma breve noção do processo de ocupação no distrito de Santana, com aumento significativo em construções. A divulgação desses dados favorecia o olhar para a região Norte no que se refere às possibilidades de ocupação dessa área, próximas à linha férrea. No tocante aos compradores de terrenos na Vila Pauliceia, apresentar nomes de profissionais em áreas de prestígio significava valorizar o espaço em relação aos moradores, indicando também que, diferentemente de ocupações em loteamentos mais afastados e populares, os vendedores procuraram distinção social para o bairro, já servidos com melhoramentos de energia elétrica, linha telefônica e água.

Contudo, o serviço de bondes, indicado como futuro melhoramento para o bairro, esbarrava nos mesmos problemas que a população do Carandiru enfrentava, uma vez que devido à proximidade do novo loteamento ao de moradores do Carandiru e adjacências, não foi atendido quando foram solicitadas. Talvez por esse motivo, a abertura de uma estação da operante ferrovia fosse a solução para melhoria de acesso ao empreendimento. Cabe reforçar que nesse período alguns bairros servidos pelo *Tramway* da Cantareira ainda lutavam para conseguirem seus melhoramentos, como apontamos no tópico anterior.

4.4.4 Loteamento da família Siciliano no Alto de Santana

Semelhante à Vila Pauliceia, outro loteamento, no Alto de Santana, tinha intenção de abrigar setores mais abastados da sociedade. Com o falecimento do Conde Alexandre Siciliano em 1923, possuidor de terrenos no Alto de Santana, a família optou por realizar no local o loteamento e venda de terrenos próximos ao largo de Santana, em 1924.



Figura 93 – Terreno pertencente ao espólio do Conde Siciliano, no Alto de Santana. 1924. Escala: 1: 2650.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Cartográfico.

Nota-se que o loteamento contava com espaços arborizados e de circulação, com jardins internos à quadra, seguindo a morfologia apresentada por Barry Parker quando do loteamento do Jardim América, e por Hipólito Pujol Júnior no Jardim Europa. O loteamento possuía redondel de 12 metros de raio, e os terrenos foram vendidos pela Cia. Mecânica e Importadora de São Paulo. Anos depois, o loteamento passou a abrigar o Mirante de Santana devido à sua altitude, privilegiando o radar meteorológico no local. Contudo, não localizamos outras informações sobre o loteamento.

4.4.5 Jardim Sant'Anna

Em Santana, no lado esquerdo da Estrada do Mandaqui, outro proprietário de uma grande chácara optou por lotear suas terras para venda, em 1924. O proprietário Guilherme Christoffel denominou seu loteamento de Jardim Sant'Anna e foi dividido em loteamentos próprios para ocupação e construção de casas e outra área, ao lado da Rua Voluntários da Pátria, destinado à um Sanatório, onde atualmente está localizado o complexo hospitalar do Mandaqui.

Embora não tenhamos localizado outras informações, no Arquivo Público do Estado de São Paulo encontramos a planta da propriedade, nos possibilitando ter uma dimensão dos terrenos loteados. Nela, destaca-se a proximidade com o leito do *Tramway* da Cantareira e com a estação Mandaqui.

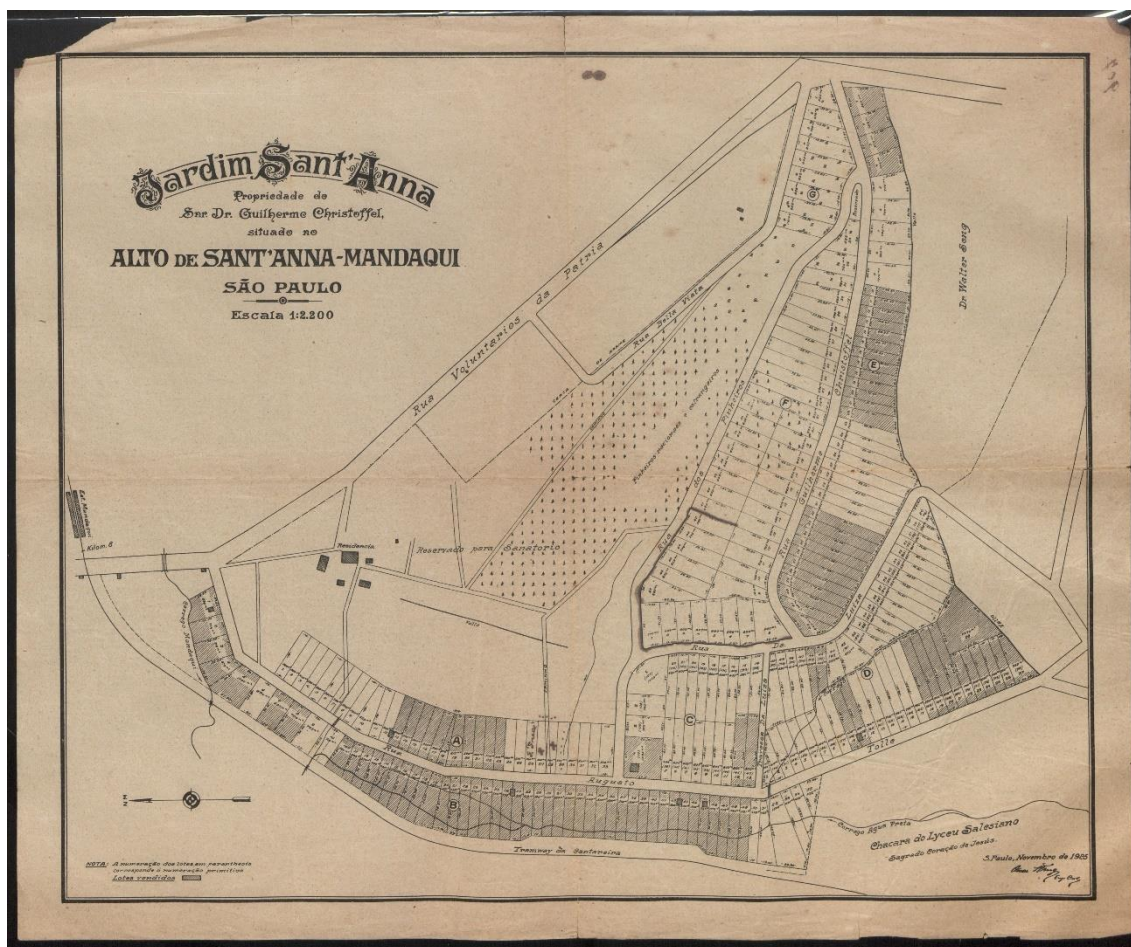


Figura 94 – Loteamento de Guilherme Christoffel, ao lado da Estrada do Mandaqui. 1925. Escala: 1: 2.200.

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Cartográfico.

4.4.6 Vila Aurora

Um pouco mais ao Norte, ao lado da Estrada da Água Fria, outro loteamento foi realizado, em 1924. Denominado Vila Aurora, “a Suíça brasileira”, o loteamento era propriedade da Sociedade Civil Villa Aurora, localizada nas proximidades da estação do Mandaqui do *Tramway* da Cantareira, ao lado de terrenos da Força Pública, onde continha outra estação de trem, a da Invernada. Sobre esse loteamento as informações obtidas foram na planta cadastral, localizadas no Arquivo Público do Estado de São Paulo. Nela estão indicados os lotes divididos, algumas construções, uma olaria e um tanque d’água, responsável pelo abastecimento local.



Figura 95 – Planta da Vila Aurora, com divisão de lotes, realizado pela Sociedade Civil Villa Aurora. 1924. Escala: 1: 10.000. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Cartográfico.

Não localizamos anúncios nos jornais sobre a venda dos loteamentos, apenas uma notícia que indica um morador local: o “preto João Batista da Silva, de 38 anos” que havia sido noticiado no *Correio Paulistano* em 1926 por sofrer uma agressão a tiro na Avenida Voluntários da Pátria (*Correio Paulistano*, 06 de outubro de 1926, p. 2). As décadas seguintes deixavam claro que o loteamento era destinado para setores mais pobres da sociedade, sendo que, pela proximidade com a Invernada da Força Pública, militares puderam se estabelecer na Vila Aurora.

Em uma planta, do ano de 1942, propriedade de Francisco Ribeiro Marcondes, militar que realizava serviços internos na Força Pública, comprou o lote 274, quadra 5 e construiu uma casa operária para se estabelecer com sua esposa, Clementina Adelaide de Deus Marcondes, que trabalhava como empregada doméstica.¹²³ A planta indica que o espaço fazia parte da zona rural e foi recinto de população mais pobre, certamente pela localização mais afastada dos centros urbanos e próxima a loteamentos mais populares.

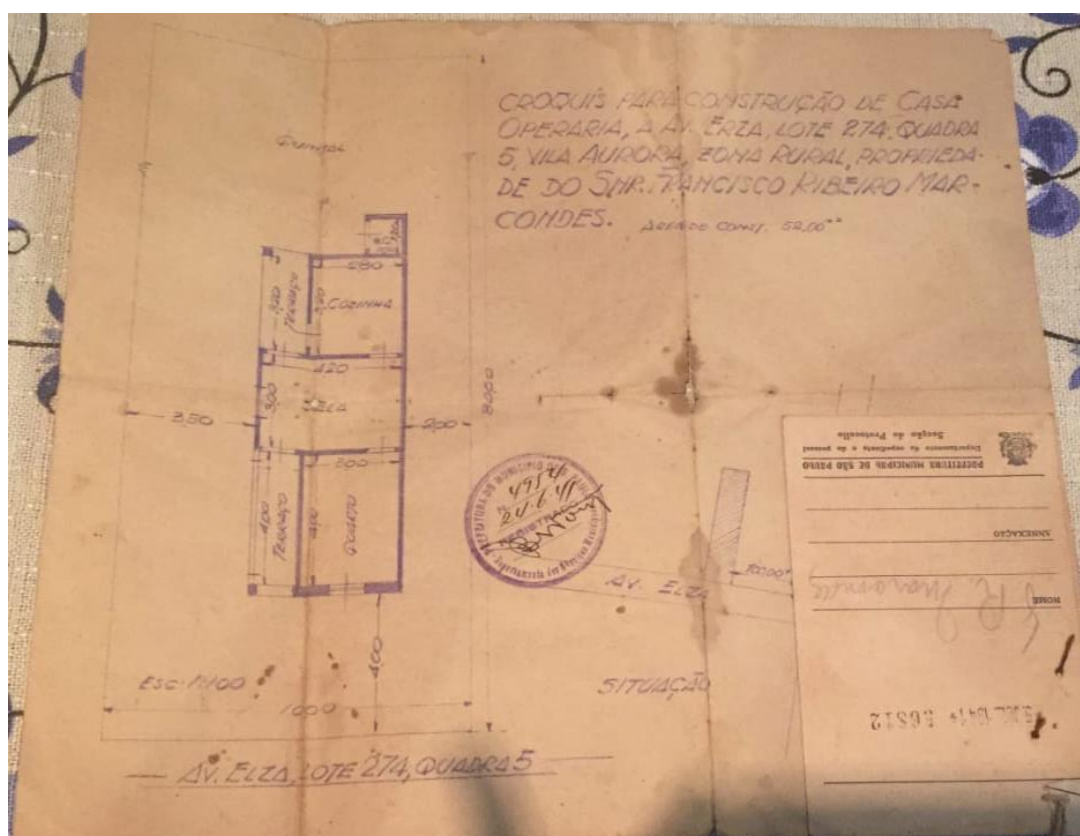


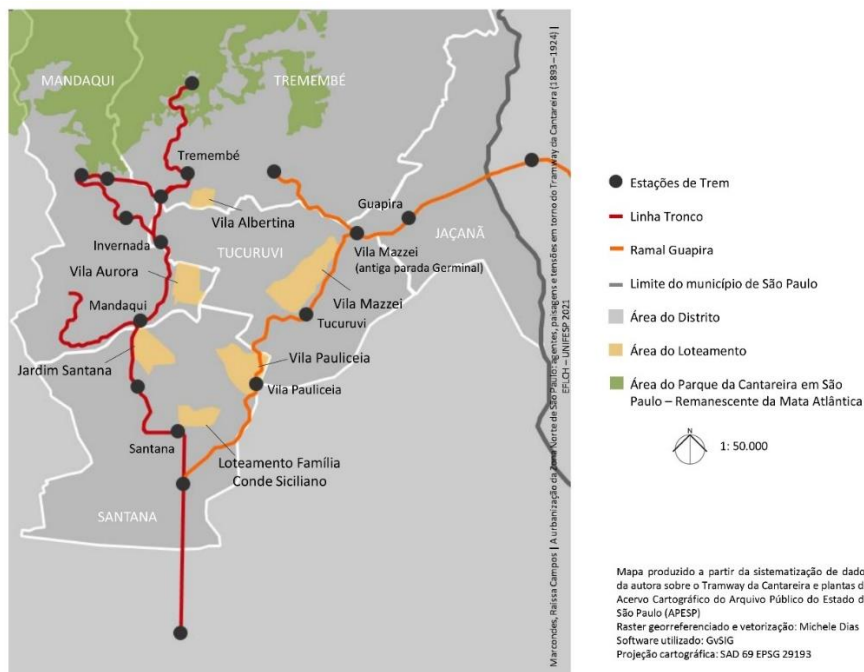
Figura 96 – Croqui para construção de casa operária, na Vila Aurora. 1942. **Fonte:** Acervo da autora.

¹²³ Depoimento de Rubens de Deus Marcondes, filho de Francisco Ribeiro Marcondes e Clementina Adelaide de Deus Marcondes.



Figura 97 – Clementina Adelaide Marcondes e Francisco Ribeiro Marcondes, proprietários da casa em Vila Aurora. Sem data. **Fonte:** Acervo da autora.

A partir dos loteamentos apresentados, foi possível produzir um mapa indicando suas respectivas disposições em relação à proximidade com a linha do *Tramway* da Cantareira. Ressaltamos, porém, que não localizamos a planta da antiga fazenda de Pedro Vicente para compreendermos a área loteada. Para compor o mapa, utilizamos a atual delimitação do bairro Vila Albertina como forma de amostragem da região em que a fazenda estava localizada.



Mapa 5 – Mapa georreferenciado, mostrando a disposição dos loteamentos Jardim Santana, família Conde Siciliano, Vila Pauliceia, Vila Mazzei, Vila Aurora e Vila Albertina em relação ao traçado do *Tramway* da Cantareira com indicação das estações mais próximas. Produção: Michele Dias, a partir da sistematização de dados da autora.

Os novos loteamentos possibilitaram que outras áreas da região Norte passassem a fazer parte da Planta da Cidade de São Paulo, contempladas em 1924, embora alguns loteamentos fizessem parte da área rural, como Vila Aurora. Outros antigos bairros, como Tremembé, passaram a receber da *Light and Power* iluminação elétrica em 1923 e indicava maior ocupação do espaço, embora não fosse contemplado na planta da cidade.

4.5 Comércio e Indústrias

Para além dos loteamentos, outra forma de compreensão do processo de ocupação dessas áreas deve-se aos comércios e indústrias neles estabelecidos. Em 1924, o Diário Oficial de São Paulo publicou o Imposto de Comércio e de Indústria, indicando uma lista com os distritos da cidade, especificando as ruas de concentração de comércios e indústrias, os respectivos proprietários, ramo de negócio e classe, que indicava o valor do imposto a ser pago, de acordo com as características presentes no Decreto nº 2.734, de 23

de novembro de 1916, que regulamentava a arrecadação do imposto de comércios e indústrias:

Art. 14. Servirá de base para a classificação das casas comerciais e dos estabelecimentos industriais sujeitos ao lançamento: a) a situação do estabelecimento; b) valor locativo do prédio onde esteja instalado; c) o movimento comercial ou a importância das vendas; d) o valor aproximado das mercadorias em depósito; e) a comparação entre os diversos estabelecimentos do mesmo gênero, existentes na mesma localidade.¹²⁴

O comércio ou indústria era classificada entre 1^a e 5^a classe. Essa classificação nos possibilita ter uma dimensão dos setores populacionais que se estabeleceram na área com seus comércios. Valemo-nos de duas tabelas organizadas e divididas entre área suburbana e rural, em que podemos ver as ruas de maior concentração comercial e industrial, divididas entre comércio de bens de primeira necessidade, gerais, serviços e indústrias. Ressaltamos que não utilizamos todos os espaços da região Norte, mas aqueles que fazem parte do recorte espacial em análise.

¹²⁴ SÃO PAULO. Decreto nº 2.734, de 23 de novembro de 1916. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/sp/decreto-n-2734-1916-sao-paulo-regulamenta-a-arrecadacao-do-imposto-de-comercio-e-de-industria>. Acesso em: 28 jun. 2021.

TABELA 5 - ÁREA SUBURBANA

LOUGRADOURO	COMÉRCIO DE BENS DE PRIMEIRA NECESSIDADE			COMÉRCIO GERAL			SERVIÇOS			INDÚSTRIAS			TOTAL
	TIPO	TOTAL	CLASSE	TIPO	TOTAL	CLASSE	TIPO	TOTAL	CLASSE	TIPO	TOTAL	CLASSE	
1 - Rua Voluntário da Pátria	Açougue	4	3ª	Botiquim	8	2ª	Alfaiataria	2	3ª a 5ª	Carvão	4	2ª a 4ª	74
	Armazém de secos e molhados	12	2ª a 4ª	Café torrado	2	3ª	Barbearia	4	4ª	Fábrica de porta	1	1ª	
	Farmácia	3	2ª	Calçados	2	4ª	Carpintaria	1	3ª	Fazendas	6	5ª	
	Padaria	2	2ª	Cartões postais	1	s/ info	Depósito de materias	1	3ª	Lenha	1	4ª	
	Leiteria	3	5ª	Cerveja	1	s/ info	Ferrador	6	3ª a 4ª	Macarrão	1	4ª	
	-	-	-	Chapéu para senhoras	1	3ª	Mecânica	1	3ª	-	-	-	
	-	-	-	Doces	1	4ª	Restaurante	3	2ª	-	-	-	
	-	-	-	Móveis	1	s/ info	Serralheiro	2	2ª e 3ª	-	-	-	
2 - Rua Alfredo Pujol	Açougue	2	2ª e 3ª	Botiquim	4	2ª a 4ª	Barbearia	1	5ª	Carvão	1	3ª	21
	Armazém de secos e molhados	10	2ª e 3ª	Calçados	1	5ª	Serralheiro	1	2ª	Fazendas	1	5ª	
3 - Rua Olavo Egydio	Armazém de secos e molhados	4	2ª e 3ª	Café e moagem	1	3ª	Barbearia	1	4ª	Carvão	1	3ª	13

	Farmácia	1	4ª										
12 - Tucuruvi e Estrada de Tucuruvi	Açougue	1	3ª	Botiquim	1	4ª	Barbearia	1	5ª	Olaria	1	1ª	12
	Armazém de secos e molhados	3	3ª	Calçados	1	5ª	Materiais de Construção	1	4ª	-	-	-	
	Farmácia	1	5ª	Doces	1	5ª	Restaurante	1	2ª				
13 - Vila Mazzei	Armazém de secos e molhados	6	3ª	Botiquim	1	4ª	Barbearia	1	5ª	Olaria	1	1ª	3
	-	-	-	Moagem de café	1	5ª	Carpintaria	1	3ª	-	-	-	
				-	-	-	Ferrador	1	3ª				
14 - Estrada para Guapira	Armazém de secos e molhados	1	3ª	Tecidos e algodão	1	3ª	-	-	-	Olaria	1	1ª	3
15 - Guapira	Açougue	2	3ª	Botiquim	1	4ª	Barbearia	1	5ª	Areia	1	1ª	10
	Armazém de secos e molhados	2	2ª e 3ª	-	-	-	-	-	-	Fábrica de vassouras	1	s/ info	

	-	-	-							Fábrica de vidros, copos e garrafas	1	1ª	
										Olaria	1	1ª	
16 - Campo de Aviação (Edu Chaves)	Armazém de secos e molhados	4	2ª e 3ª	Botiquim	1	4ª	-	-	-	Areia	1	1ª	8
										Olaria	2	1ª	
17 - Estação Guapira	Armazém de secos e molhados	2	2ª a 4ª	Calçados	2	5ª	-	-	-	Olaria	1	1ª	5
18 - Estação Tremembé	Açougue	1	3ª	Botiquim bilhar	1	5ª	Barbearia	1	5ª	Carvão	1	5ª	13
	Armazém de secos e molhados	8	2ª a 4ª	-	-	-	-	-	-	Fazendas	1	5ª	
19 - Fazendinha - Vila Albertina	-	-	-	Água Mineral	1	1ª	Restaurante	2	1ª a 3ª	-	-	-	3
20 - Barro Branco	-	-	-	Botiquim	1	4ª	Ferrador	1	5ª	Carvão	1	3ª	3

21 - Capelinha de São Sebastião (Água Fria com Av. Nova Cantareira)	Armazém de secos e molhados	2	4 ^a	-	-	-	Restaurante	1	2 ^a	-	-	-	3
22 - Estrada da Cachoeira	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Olaria	3	1 ^a	3
23 - Vila Medeiros	Armazém de secos e molhados	1	4 ^a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
24 - Horto Botânico	Armazém de secos e molhados	1	4 ^a	Botiquim	1	4 ^a	-	-	-	-	-	-	2
25 - Parada Pinto	Armazém de secos e molhados	1	4 ^a	Botiquim	1	4 ^a	-	-	-	-	-	-	2

26 - Estrada Santa Inês	Armazém de secos e molhados	1	3 ^a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
27 - Estrada do Mandaqui	Armazém de secos e molhados	2	2 ^a e 3 ^a	-	-	-	Barbearia	1	5 ^a	Olaria	2	1 ^a	5

Legenda: Tabela indicando comércios, serviços e indústrias em logradouros da área rural, próximos ao *Tramway* da Cantareira. **Fonte:** Diário Oficial do Estado de São Paulo, 25 de maio de 1924, pp. 115-116. Sistematização: Raissa Campos Marcondes.

Conforme as tabelas apresentadas, a área suburbana, especialmente a rua Voluntários da Pátria, concentrava o maior número de comércios de bens de primeira necessidade, mas também outros, como lojas de calçado, alfaiataria, cartões-postais e de chapéus para senhoras. Também se destaca o número de fazendas localizadas na rua – seis, provavelmente no Alto de Santana, uma fábrica de macarrão e uma produtora de carvão.

As ruas adjacentes concentravam maior número de comércio de subsistência, como padarias, armazéns de secos e molhados, açougue e farmácias. Dentre os outros setores, os de serviços, fábricas e produções primárias se destacam, como fábrica de carroças e de bebidas, carpintaria, funilaria e barbearia. A presença desses elementos em cada rua indica uma expressiva ocupação desses espaços, uma vez que todos os setores apresentados na tabela, especialmente o de comércio de subsistência, encontram-se distribuídos pelo bairro de Santana, Carandiru e Coroa.

Na área rural, podemos observar os setores de forma esparsa. Em alguns espaços, dentre eles ao redor das estações do *Tramway* da Cantareira, observamos maior concentração de comércio de subsistência, como Guapira, Tremembé, Tucuruvi, Parada Inglesa e Vila Mazzei. É interessante notar que em espaços em que empresas realizaram loteamentos não havia estabelecimentos para venda desses produtos de primeira necessidade, como Vila Albertina, que detinha dois restaurantes e um comércio de água mineral, e nas estradas de Barro Branco, Cachoeira e Nova Cantareira. Nesse espaço se concentravam maior número de produções primárias, como carvão, olarias e areia.

A classe dos comércios e indústrias nessa área variavam entre 1ª, concentrada nas indústrias, e 2ª a 5ª, em comércios e serviços. Nota-se maior número de 5ª classe concentradas em barbearias, docerias, loja de calçados e botequim e de 3ª a 4ª em armazéns de secos e molhados. Ainda que a área rural apresentasse menor número de estabelecimentos, é notório que em diversos espaços a concentração comercial se estabeleceu em decorrência da ocupação popular. A imagem abaixo nos mostra onde esses comércios e indústrias se estabeleceram, indicando a localização da rua de acordo com sua numeração apresentada nas tabelas.

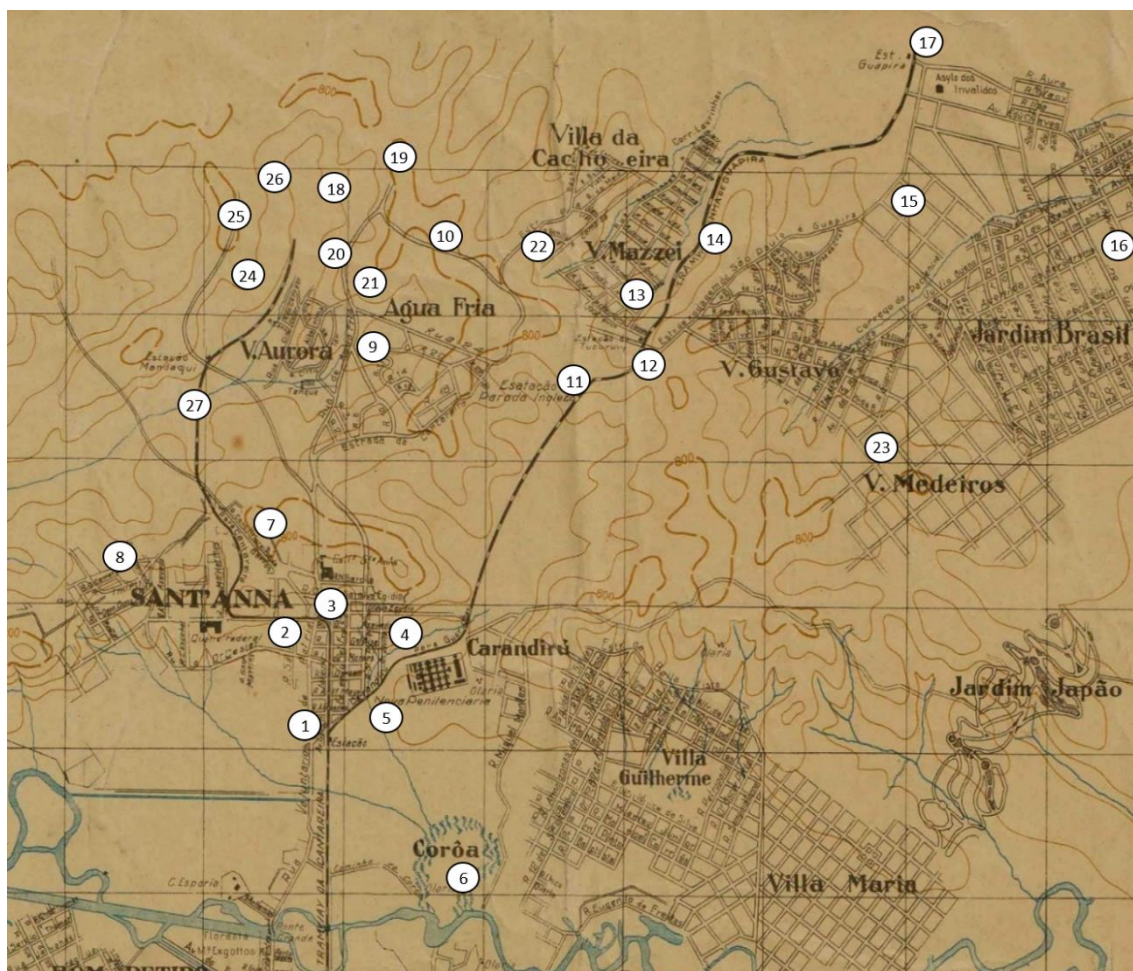


Figura 98 – Pormenor da Planta da Cidade de São Paulo, em 1924. O traçado mais escuro na imagem refere-se à linha férrea *Tramway* da Cantareira, com o ramal principal atravessando o bairro de Santana em direção à Serra da Cantareira e o ramal para Guarulhos, representado até os limites do município de São Paulo, no bairro Guapira. Numeração referente ao comércio e indústrias locais, sistematizados pela autora. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo Cartográfico. Planta da Cidade de São Paulo, mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados, em 1924. Escala 1: 30.000.

Entre os proprietários indicados na tabela acima, conseguimos identificar alguns nomes nos abaixo-assinados enviados à prefeitura, como os proprietários na rua do Carandiru, Francisco Zulcani - serraria e carpintaria; Domingos Serri e Antonio Domingos Paiva - armazém de secos e molhados; José Zani - fábrica de carroças; José dos Santos - serralheiro; na rua Alfredo Pujol, Jacob Alnamides, proprietário de uma barbearia e Henrique Mazzei, que além dos loteamentos era proprietário de uma olaria, na estrada do Tucuruvi;

Identificar alguns desses atores sociais nos abaixo-assinados e seus respectivos estabelecimentos nos indicam que essa população de comerciantes e provavelmente residentes, faziam parte da busca por melhorias locais que poderiam contribuir para seus negócios. Esta relação entre comerciantes e abaixo-assinados nos permite conhecer uma outra face dos solicitantes, o de trabalhadores locais. Isso nos indica que do final do século XIX até 1924 o perfil dos trabalhadores ganhou novas dimensões, não mais se estabelecendo exclusivamente como produtores agrícolas e dependentes do comércio no Mercado dos Caipiras, mas criando polos comerciais, industriais e de prestadores de serviços no próprio espaço em que habitavam.

Outra informação importante que a figura 98 nos apresenta é o espaçamento do comércio e indústrias na região em estudo. Embora pouco referenciadas nos requerimentos da Câmara Municipal, os estabelecimentos, em geral, encontram-se nas proximidades das estações do *Tramway* da Cantareira, inclusive Horto Florestal, Tremembé e Vila Albertina, cuja continuação da linha não aparece na planta. Portanto, a linha era uma estrutura basilar no tocante ao acesso aos comércios e indústrias, tanto para acesso, quanto para escoamento de produtos, como no caso das indústrias.

4.6 Entre estações e melhoramentos: nasce uma nova configuração ao Norte

Apontamos nesse capítulo demandas sociais, atuações de empreiteiros e da edilidade nos arredores da linha férrea do *Tramway* da Cantareira. Até então, a noção de investimentos nessas áreas, especialmente rurais, era pouco aprofundada. Na área suburbana, os investimentos ocorriam de modo mais expressivo, principalmente no processo de arruamentos, regularização de ruas e investimentos em saneamento, transporte e equipamentos públicos.

Na área rural, as melhorias se concentravam nas estradas de rodagem, sem que houvesse maiores atendimentos das demandas populares até o início da década de 1920, que solicitavam linhas de bondes, cemitérios, ligação de água e esgoto e iluminação. Com abertura de novos loteamentos e maior concentração populacional na mesma década, os melhoramentos passaram a alcançar maior número de pessoas, incluindo áreas mais longínquas, como Tremembé e Guapira.

Com os melhoramentos e tensões estabelecidas entre setores públicos e privados, novos loteamentos foram surgindo e com eles maior número de ocupantes. Conseguimos, em alguns momentos, identificar esses habitantes, visto que essa é uma tarefa árdua para os historiadores. Identificar alguns comércios e ocupações, nos mostrou novas faces do processo de infraestruturação da área de estudo.

No entanto, desde antes da chegada da linha férrea, essa área era habitada e em fins do século XIX já era alvo de especuladores imobiliários, ainda que de forma sutil, com vendas de alguns terrenos esparsos, ou de forma ambiciosa, como o loteamento da Cia. Predial em Santana.

De qualquer modo, os habitantes dos dois espaços, desde antes da construção da linha férrea, apresentavam suas próprias demandas de acordo com as necessidades do dia a dia, nem sempre contempladas. Isso não diminuía o fato de tentativa de participação nas transformações no espaço, fosse por meio de queixas, solicitações de obras particulares ou públicas, individuais ou em grupos.

Ao contrário, demonstra que essa população queria ser ouvida e atendida, como os moradores de Carandiru, que reuniram quase mil assinaturas em um único processo. Esses arrabaldes não estavam desconectados da cidade, muito menos eram dependentes exclusivos, mas faziam parte do aglomerado chamado São Paulo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ocupação da área que atualmente compreendemos como Zona Norte da cidade de São Paulo ocorreu por diversos fatores, desde o período colonial brasileiro. No século XVII, os antigos caminhos que levavam às sesmarias nas atuais regiões de Juqueri, Atibaia, Bragança e ao sul de Minas Gerais foram fundamentais para que grupos pudessem se estabelecer ao seu entorno.

No atual bairro de Santana, a antiga estrada para Juqueri, que perpassava as terras dos Jesuítas e adentrava a Serra da Cantareira foi até os primórdios do século XX o principal acesso por terra que ligava a cidade de São Paulo à região Norte em estudo. Ao longo dos séculos XVIII e XIX, outras estradas em seu entorno foram abertas, como estrada do Guarahú e da Cachoeira, que passaram a concentrar sítios, chácaras e fazendas. As características rurais perduraram, formando na região uma face social que correspondia a pequenos agricultores, conhecidos como “caipiras” devido ao seu modo de vida e de trabalho ligados à terra.

Desde o século XVIII, os transeuntes encaminhavam à Câmara Municipal de São Paulo pedidos para consertos e reparos das estradas e do aterrado de Santana, pois formavam uma estrutura basilar que ligava os campos de Piratininga ao extremo Norte. Por esses caminhos, já era possível observar a ocupação de pequenos grupos nas regiões de Mandaqui, Tremembé, Guapira, Barro Branco e Cantareira.

Em meados do século XIX, Santana concentrava o maior número de requerimentos de construções de habitações na região do aterrado. As colinas do bairro foram destinadas na década de 1870 à ocupação do Núcleo Colonial de Santana, localizado em terras devolutas, pertencente ao governo Imperial, concedidos aos colonos imigrantes e poucos nacionais, com objetivo de promover ocupação local, produção agrícola e tentativa de branqueamento da população.

A distância entre cidade e meio rural, além das dificuldades de acesso, também favoreceram a ocupação de uma população mais pobre entre Santana e a Serra da Cantareira, estando entre eles caipiras, madeireiros, oleiros, fiandeiras, quitandeiras, negociantes e operários, que aos poucos não mais cabiam morar dentro da cidade, principalmente após o Código de Posturas (1886) e de leis que passaram a reger o

ambiente urbano, proibindo determinadas construções, criações e plantações nesse perímetro. Aos produtores agrícolas, coube concentrar a venda de seus produtos hortifrutigranjeiros no Mercado dos Caipiras, que recebia vendedores de áreas distantes, como Santana, Cantareira, Atibaia e Bragança Paulista, percorrendo longas distâncias até a capital.

Se, por um lado, em fins do século XIX, a cidade de São Paulo transformava-se em um canteiro de obras a céu aberto devido às políticas de infraestruturas promovidas pelo governo monárquico e posteriormente republicano, a região Norte passava por diversos problemas de acesso devido aos precários caminhos e a pouca manutenção das estradas, que afetavam o acesso da população aos mercados consumidores da cidade.

Ainda assim, entre as décadas de 1880 e 1890, novos pedidos de construções foram realizados e se concentravam não somente no aterrado de Santana, mas na rua Voluntários da Pátria (antigo trecho da estrada de Juqueri) e no largo de Santana. Esse quadro começou a mudar quando alguns empresários passaram a olhar Santana como espaço que, devido à expansão da cidade e aumento populacional na virada do século XX, poderia se tornar um local para investimento em um novo loteamento.

A região escolhida pela Cia Predial de São Paulo fazia parte da área do antigo rossio da cidade, espaço pertencente ao município, mas que era constantemente alvo de ocupações e grilagem de terras. Apesar das denúncias de ocupação irregular pela Cia Predial, parte do loteamento foi realizado e, com isso, novas ruas foram abertas. A empresa, para sucesso de seu empreendimento, atuou na manutenção da estrada do aterrado, mas também foi favorecida por uma estação de trem de uma pequena linha férrea que acabara de ser inaugurada: o *Tramway* da Cantareira.

Nesse período, a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo foi responsável por diversas melhorias na cidade, estando entre elas a de saneamento, com ligação de água e esgoto para a população. Para isso, foi necessário que um complexo para acumular águas fosse construído. As águas da Serra da Cantareira foram escolhidas para serem captadas e acumuladas em reservatórios, construídos inicialmente pela Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, encampada pelo governo do Estado de São Paulo em 1892 devido à morosidade no processo de construção das represas. Além disso, encampar a empresa era uma tática para que o Estado pudesse tomar frente das principais obras de melhoramentos de forma que pudesse se promover.

Para a construção, foi projetada e implantada uma pequena linha férrea que ligava o Pátio do Pari, na cidade, até a Serra da Cantareira, para auxiliar nas obras dos reservatórios. A linha do *Tramway* da Cantareira, inaugurada em 1893, contou com a participação de engenheiros que pudemos identificar, como César Pina, Huet Bacellar, Torres Tibagy e Lindolpho Freitas. A linha passou aos poucos a atender as demandas de transporte da população local, que viam nos trilhos a possibilidade de se locomoverem de forma mais rápida, sem os percalços das estradas de terra. Em 1908 a linha férrea começou a ser estendida por um novo ramal para Guapira, atual Jaçanã, para atender as demandas do Asilo dos Inválidos e do Hospital dos Lázaros, localizados na região, ambos sob tutela do Estado. Em 1915 a linha contava com extensão até o município de Guarulhos para atender aos moradores de Vila Galvão e outras obras de canalização de rios na Serra da Cantareira.

Apresentamos duas formas de promoção das obras de saneamento realizadas pelo governo estadual: registros fotográficos e visitas aos reservatórios. No primeiro caso, analisamos alguns aspectos do canteiro de obras na Serra da Cantareira, com o pessoal das obras, dentre engenheiros e operários, inclusive participação de crianças. No segundo caso, o recém-formado governo republicano utilizou, como uma de suas táticas para promoção das obras em infraestruturas, a comercialização de cartões-postais que circulavam no Brasil e em outros países. Para isso, era fundamental que alguns dos equipamentos construídos fossem minuciosamente organizados e dotados de embelezamento, como no caso da estação do Tamanduateí, ponto inicial do *Tramway* da Cantareira na Várzea do Carmo, que no início do século XX passou por intensas transformações espaciais, afastando cada vez mais a população pobre das áreas de várzea da *cidade*.

Outro local dotado de embelezamento foi a Cantareira, cujo espaço dos reservatórios foi organizado – provavelmente pela própria Secretaria de Agricultura, para que pudessem ser apreciados e frequentados, num primeiro momento, por membros da elite paulistana para realização de passeios e convescotes. Acreditamos que a partir do momento em que os trens passaram a circular diariamente, as visitas foram ampliadas para o público, uma vez que a estação da Cantareira estava localizada no mesmo local e maior número de pessoas poderiam observar as obras que abasteciam a cidade. A Cantareira passou a fazer parte dos cartões-postais de São Paulo pelas lentes de fotógrafos conhecidos como Guilherme Gaensly e foram divulgadas em diversos países.

Embora a linha de bitola estreita fosse construída, num primeiro momento, para atender as demandas do governo estadual e seus equipamentos localizados na região, a linha teve importância fundamental no processo de ocupação ao seu redor. A partir da década de 1890, em conjunto com as reformas urbanas, as áreas adjacentes ao *Tramway* da Cantareira passaram por transformações de forma paulatina.

A análise do capítulo 3 desvelou que a antiga área do rossio da cidade, ocupada por populações que viam em suas bordas a oportunidade de morar, também foi alvo de especulação imobiliária, uma vez que era questão de tempo para que a cidade se expandisse para essa área. No caso de Santana, embora há muitos anos com população residente, passou por processos de melhorias de forma exponencial entre final do século XIX e com maior intensidade na década de 1910, quando a região, declarada suburbana, precisou seguir leis no tocante a regularização de ruas e avenidas, calçamento e alinhamento de terrenos, requisitos essenciais para que outros melhoramentos fossem implementados, como ligação de água e esgoto, linhas de bondes e ligação de energia elétrica. Com isso, Santana se estruturava com novas construções, dentre elas igrejas, escolas, quartel federal, todos nas proximidades da estação Santana do *Tramway* da Cantareira.

Nesse momento, as melhorias em ruas e caminhos não oficializados passaram a ter participação da população que solicitavam à edilidade as obras necessárias, fosse de forma individual – para ligação de água e esgoto, por exemplo, como de maneira coletiva, por meio de abaixo-assinados. Essa forma de organização dos moradores evidenciava tensões e conflitos no tocante às infraestruturas urbanas, uma vez que se reuniam para solicitações diversas, como prolongamento de linha de bondes, iluminação pública, reparos e consertos em ruas, além de constantes reclamações pela ausência de infraestruturas em determinadas ruas locais, direcionadas tanto para a fiscalização de Obras Públicas do município, quanto para empresas como *Light and Power*, que detinha monopólio na região da linha de bonde em Santana, como de energia elétrica.

Na área rural, as dinâmicas relacionadas a atuação do poder público foram voltadas para abertura, regularização e conservação de estradas, como da Cantareira (antiga estrada para Juqueri), Cachoeira, Guapira e Tremembé, especialmente após a lei de divisão de perímetros de 1914, e da implantação do Imposto Predial Rústico, de 1915, voltado para arrecadação de verbas para os serviços de melhorias nas estradas municipais.

A partir dessa lei, foi crescente o número de processos localizados no AHM de São Paulo que se referiam a tais obras, realizadas com parcerias entre poder público e empreiteiros, como Coronel Sezefredo Fagundes, detentor de propriedades em Juqueri (atual Mairiporã) e em Santana.

A população da área rural utilizava-se de petições para solicitarem melhorias para a área habitada. Embora poucos os processos localizados, as queixas e anseios assemelhavam-se às da área suburbana, como pedidos de linhas de bondes, iluminação elétrica e ligação de água e esgoto. Equipamentos como cemitérios também eram solicitados, uma vez que o localizado em Santana era alvo de constantes queixas devido ao distanciamento de núcleos populacionais, como de Guapira e Tremembé.

A questão principal para que um maior número de solicitações fosse atendido na área suburbana e poucas na área rural, devia-se às normas colocadas pelos perímetros, uma vez que não obrigavam empresas a conceder serviços em espaços rurais que, por serem pouco povoados, não garantiria retorno financeiro para as empresas e por estarem na área considerara fora da zona de melhoramentos. Ainda assim, a população não deixou de formular solicitações para suprirem suas demandas, como o caso, em 1921, da população residente do bairro Carandiru e adjacências, cujo processo reuniu mais de mil assinaturas para pedirem prolongamento das linhas de bondes de Santana até o bairro, apesar do pedido não ter sido atendido.

Embora não atendidas num primeiro momento, alguns anseios populacionais foram na década de 1920 estudadas e paulatinamente atendidas, como foi o caso da abertura do cemitério do Tremembé, na década de 1930, e abertura de estações e de paradas do *Tramway* da Cantareira, dentro do nosso recorte cronológico, como Chora Menino, Invernada e Parada Sete. Para além de Santana, as áreas adjacentes à linha férrea passaram a serem alvo de especulação de novos investidores, que adquiriam terrenos¹²⁵ ou loteavam seus respectivos bens, como o caso da abertura de Vila Mazzei, Vila Pauliceia, Vila Aurora, Vila Albertina, Jardim Santana e, no Alto de Santana, o loteamento da família Siciliano.

Os investimentos passaram a favorecer ocupação maior de loteamentos nas proximidades da linha do *Tramway*, o que levou os proprietários a terem permissão de

¹²⁵ Até o momento, não conseguimos constatar de que forma os terrenos de Vila Mazzei, Vila Pauliceia e Vila Aurora foram obtidos pelos loteadores.

abertura de estações que facilitavam o acesso a esses novos empreendimentos, como o caso das estações Vila Mazzei, Tucuruvi e Vila Pauliceia.

Por meio de imagens que apresentam alguns indivíduos, pudemos desvelar algumas das faces que habitavam a área rural e/ou trabalhavam na estação Cantareira. Nelas, observamos alguns dos atores sociais que compunham a região, em maioria, pessoas simples, que vivenciaram os processos de modificações locais realizadas pelos poderes públicos, mas que não estavam à margem de seu entendimento enquanto sujeitos que poderiam recorrer às suas principais necessidades.

Em 1924 as regiões de estudo concentravam comércios e indústrias diversas. Os tipos de negócios e seus respectivos locais de funcionamento nos apresentaram que em alguns espaços, como Santana, já se estruturava não apenas com bens de primeira necessidade, mas com comércio de produtos e serviços, como chapéus, alfaiataria, cartões-postais e docerias, principalmente na rua Voluntários da Pátria. Em contraponto, na mesma rua, provavelmente no Alto de Santana, poderíamos encontrar fazendas, fábrica de carvão e lenha, mostrando que ao mesmo tempo em que a região de Santana apresentava aspectos urbanos cada vez maiores, suas extremidades conservavam aspectos rurais.

As áreas rurais concentravam comércio de primeira necessidade, como armazéns de secos e molhados, açougues e farmácias, bem como serviços de barbearia e carpintaria, vendas em botequins e comércio de água mineral nas proximidades da Serra da Cantareira. Do mesmo modo, esses espaços continuavam com produção de matérias-primas como carvão, lenha, olarias e fazendas, provavelmente produtoras de verduras e leguminosas.

Identificamos alguns nomes de comerciantes e industriais nos processos do AHM que continham abaixo-assinados, atuando como partícipes nas tentativas coletivas de conseguirem junto aos poderes públicos melhoramentos para os locais que residiam ou possuíam comércio.

Constatamos que os lugares de concentração de indústrias e comércios se estabeleceram nas proximidades da linha do *Tramway* da Cantareira. Com isso, vemos que a implantação da via férrea não foi apenas importante para o processo de ocupação local, mas também para que esses lugares pudessem, aos poucos, se desenvolver.

Contudo, ela não deve ser vista de maneira isolada. Ao mesmo tempo em que a linha era parte essencial para a locomoção de passageiros e escoamento de produção, as estradas também tinham participação importante nesse processo. Os investimentos realizados para conservação e manutenção demonstravam que rodoviarismo já anunciava seus primeiros passos.

Contudo, não devemos esquecer que, com a implantação do *Tramway*, as estradas não deixaram de serem usadas por transeuntes locais. Ainda eram importantes tanto para os que não tinham recursos para utilização do trem, quanto para acessarem mercados consumidores de produção agrícola com carroças e para o transporte de animais. Do mesmo modo, chegar em alguns sítios, chácaras e fazendas da área rural ainda só era possível pelas estradas e caminhos particulares.

Com as análises apresentadas, pudemos inferir que algumas áreas servidas pelo *Tramway* da Cantareira concentraram maior número de melhoramentos que paulatinamente transformavam os aspectos rurais em urbanos, como o caso de Santana. Para outras áreas, couberam aos moradores e proprietários buscarem por melhorias que foram implantadas a passos largos, como iluminação elétrica nas áreas rurais de Mandaqui e Tremembé, solicitadas na década de 1910 e instaladas apenas na década de 1920. As tensões se refletiam nas relações de poder que determinados grupos tinham ao contrário de outros. A *Light and Power* foi prova de que seus interesses enquanto provedores de melhoramentos, se sobressaía às necessidades apresentadas pelos moradores.

Contudo, os reclames da população foram importantes e, embora tenha sido difícil chegar aos atores sociais desses processos, compreendemos que diversos agentes, de diferentes grupos, tiveram alguma forma de participação, fossem os proprietários de novos loteamentos que faziam parte do corpo de acionistas de empresas ligadas diretamente aos melhoramentos urbanos, fossem os moradores locais, que reagiam às constantes mudanças. A tentativa de identificar esses indivíduos, especialmente da área rural, nos mostrou que ainda há um longo caminho a ser percorrido, mas que seus rastros presentes nas documentações analisadas nos mostraram que, apesar das dificuldades, das negligências dos poderes públicos e particulares frente aos seus pedidos, não estavam isolados e inerentes aos processos do “progresso” paulistano.

REFERÊNCIAS

ATIQUÉ, Fernando. **Memória Moderna**: a trajetória do edifício Esther. São Carlos: Rima, 2004. 382 p.

_____; SILVA, Giorgia Burattini Saad Medeiros da. *Guarulhos em Urbanização: o plano para o Parque Estrella e a cidade imaginada*. **Oculum Ensaios**, [S.L.], v. 17, p. 1, 15 maio 2020. Cadernos de Fe e Cultura, Oculum Ensaios, Reflexão, Revista de Ciências Médicas e Revista de Educação da PUC-Campinas. <http://dx.doi.org/10.24220/2318-0919v17e2020a4374>.

AZEVEDO, Aroldo de. **A Cidade de São Paulo**: estudos de geografia urbana. Vol. 4 – os subúrbios paulistanos. ed. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1958. 279 p.

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infra-estruturas, planejando territórios**: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). 2008. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. doi:10.11606/T.16.2008.tde-16092010-112031. Acesso em: 2021-07-12.

BLOCH, Marc Leopold Benjaminz. **A Sociedade Feudal**. 2. ed. Lisboa: Edições 70, 1987. 512 p.

BONDUKI, Nabil. **Origens da Habitação Social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BRITO, Monica Silveira. **A participação da Iniciativa Privada na Produção do Espaço Urbano**: São Paulo 1890-1911. São Paulo: FAU-USP, FAPESP, 2008.

BRITTO, Eduardo. **Tramway Tremembé**. vol. 1. São Paulo: Tremembé N PI, 1993.

CAMILLO, Ema Elisabete Rodrigues. **Modernização agrícola e máquinas de beneficiamento**: um estudo da Lidgerwood MFG. Co. Ltd., de 1950 a 1890. 2003. 170p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em:

<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286185>. Acesso em: 12 jul. 2021.

CAMPOS, Cristina de. *A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892*. **Anais do Museu Paulista**: História e Cultura Material, [S.L.],

v. 13, n. 2, p. 189-232, dez. 2005. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0101-47142005000200007>.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira; CERASOLI, Josianne Francia. *A cidade como história*. **História: Questões & Debates**, Curitiba, v. 50, n. 1, p. 61-101, 6 out. 2009. Universidade Federal do Paraná. <http://dx.doi.org/10.5380/his.v50i0.15672>. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/historia/article/view/15672/10413>. Acesso em: 12 jul. 2021.

CARVALHO, Carlos Henrique de; FERREIRA, Ana Emília C. Souto. *As escolas primárias no Brasil na Primeira República: influências pedagógicas (1890-1930)*. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH • São Paulo**, julho 2011. p. 11.

CARVALHO, Marcos Rogério Ribeiro de. **Nos caminhos da Serra: Arqueologia, História, Patrimônio e Memória**. A ocupação humana na Serra da Cantareira entre os séculos XVII e XX. 2012. Tese (Doutorado em Arqueologia) - Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/T.71.2012.tde-04032013-101003. Acesso em: 2021-07-12.

CERASOLI, Josianne Francia. **Modernização no plural: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX**. 2004. 423p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em:

<<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280690>>. Acesso em: 3 ago. 2018.

CORREA, Marcelo Armellini. **Dos Alpes do Tirol à Serra Gaúcha: A questão da identidade dos imigrantes trentinos no Rio Grande do Sul(1875-1918)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade do Vale dos Sinos. São Leopoldo, 2014.

CYMBALISTA, Renato. **Cidade dos vivos: arquitetura e atitudes perante a morte nos cemitérios do estado de São Paulo**. São Paulo: Annablume, 2002. 208 p.

DEAECTO, Marisa Midori. *Fernand Braudel e o estudo das Cidades: suas rotas e hierarquias nas origens do capitalismo moderno*. **História Revista**, [S.L.], v. 13, n. 1, p. 71-92, 16 jan. 2009. Universidade Federal de Goiás.

D'ELBOUX, Roseli Maria Martins. **Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas**. 2015. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. doi:10.11606/T.16.2016.tde-27012016-111315. Acesso em: 12 jul. 2021.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. O processo político na Primeira República e o liberalismo oligárquico. In: DELGADO, Lucilia de Almeida Neves (org.); FERREIRA, Jorge (org.). **O Brasil Republicano: o tempo do liberalismo oligárquico: da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2018.

ÉRNICA, Mauricio. **Terra Paulista: a formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2004.

FAGUNDES, Iris. **Mairiporã, aldeia pitoresca**. Rio de Janeiro, 1992.

FARIA, Helena Mendonça; ZAMBONI, Milton José. *Ferrovias, de um problema do passado a uma solução presente: a São Paulo Railway e a Ferrovia Vitória-Minas*. **Revista IHGB**, Rio de Janeiro, a. 174 (459):153-172, abr./jun. 2013. Disponível em: <http://www.unirio.br/cch/escoladehistoria/texto-ihgb>. Acesso em: 12 jul. 2021.

FERRARI, Camila. *Várzea do Carmo: que projeto de cidade interessa implementar?* **XIV Seminário de Arquitetura Latino-Americana**. Campinas, 2011. Disponível em: https://www.academia.edu/31752875/T%C3%Adtulo_V%C3%A1rzea_do_Carmo_que_projeto_de_cidade_interessa_implementar. Acesso em: 12 jul. 2021.

FILHO, Nestor Goulart Reis. **Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo: Grandes Obras e Urbanização (1880-1889)**. São Paulo: EDUSP/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

_____. **Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo: Grandes Obras e Urbanização (1889 – 1930)**. São Paulo, EDUSP/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

_____. **Evolução Urbana do Brasil: 1500/1720**. 2ª ed. São Paulo: Pini, 2000.

GENNARI, Luciana Alem. **O lugar da casa na cidade: Rio de Janeiro na Belle Époque**. Rio de Janeiro, IPPUR, 2013.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo (SP): Solaris Edições Culturais, 2005.

GINZBURG, Carlo. **O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2006. 256 p.

_____. **Mitos, Emblemas, Sinais**. 2ª edição, 3ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GITAHY, Maria Lúcia Caira. *Adaptando e inovando: o Laboratório de Ensaios de Materiais da Escola Politécnica e a tecnologia do concreto em São Paulo*. **História, Ciências, Saúde - Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. no 2000/fe 2001, n. 3, p. 675-690, 2001. DOI: 10.1590/s0104-59702001000600006.

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

HARDMAN, F. F. *Os Negativos da História: A Ferrovia-Fantasma e o Fotógrafo-Cronista*. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura**, Campinas, SP, v. 4, n. 5, p. 9–21, 1993. Disponível em:

<http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/4374>

<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8647986>. Acesso em: 20 abr. 2021.

JERONYMO, Vanice. **Caieiras: núcleo fabril e preservação**. 2011. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2011. doi:10.11606/D.18.2011.tde-08052012-094050. Acesso em: 12 jul. 2021.

JORGE, Janes. **Tietê, o rio que a cidade perdeu: São Paulo, 1890-1940**. São Paulo, 2ª edição, 2017. Disponível em:

https://issuu.com/deaumapaz/docs/janesjorge_tiete_o_rio_que_a_cidade. Acesso em: 12 jul. 2021.

JÚNIOR, José Geraldo Simões. **O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Escola de Administração de Empresas de São Paulo – Fundação Getúlio Vargas, 1990. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/5211>. Acesso em: 12 jul. 2021.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

LANGENBUCH, Richard. **A estruturação da Grande São Paulo**. Estudo da Geografia Urbana. Tese de doutoramento. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual de Campinas. Rio Claro, 1968. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281312>. Acesso em: 12 jul. 2021.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. 3ª ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEMOS, Carlos. **O Álbum de Afonso: a Reforma de São Paulo**. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.

LIMA, André Luís de. **Imagens da cidade: a evolução urbana de Itu através da fotografia**. 2014. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. doi:10.11606/D.16.2014.tde-16102014-093723. Acesso em: 12 jul. 2021.

MANZONI, Francis. **Mercados e feiras livres em São Paulo (1867-1933)**. São Paulo: Edições Sesc, 2019.

MARCONDES, Raissa Campos. **Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana**. Monografia. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. Disponível em: http://capph.sites.unifesp.br/novo/images/capph/producao/Raissa_C_1_monografia.pdf. Acesso em: 12 jul. 2021.

MASTROMAURO, Giovana Carla. *Surtos epidêmicos, teoria miasmática e teoria bacteriológica: instrumentos de intervenção nos comportamentos dos habitantes da cidade do século XIX e início do XX*. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**. São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300472386_ARQUIVO_Mastromauro.pdf. Acesso em: 12 jul. 2021.

MELO, Josemir Camilo de. **Ferrovias Inglesas e mobilidade social no Nordeste (1850-1900)**. Campinas Grande: Editora da Universidade Federal de Campina Grande, 2008.

MEYER, Regina Maria Proserpi. *O papel da rua na urbanização paulistana*. **Cadernos de História de São Paulo**, São Paulo, jan/dez. 1993.

MONTEIRO, John M. **Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. 2. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MOURA, Carlos T. **Ramos de Azevedo e Ernesto Dias de Castro: Alianças domésticas e espaciais em São Paulo**. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado e Licenciatura em História) – Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2017.

NETO, Orlirio de Souza Tourinho. **Transporte e uso do solo: um estudo sobre a expansão urbana do Distrito de Santana, Zona Norte de São Paulo, considerando a implantação do Tramway da Cantareira e do Metrô**. Dissertação (Mestrado em

Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

OLIVEIRA, Fabiana Valeck de. **Patrimônio escolar**: para além da arquitetura, a materialidade do patrimônio histórico nas escolas paulistas. 2015. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. doi:10.11606/T.16.2015.tde-22092015-110702. Acesso em: 12 jul. 2021.

OLIVEIRA, Maria Luiza de. **Entre a Casa e o Armazém**: Relações sociais e Experiência da Urbanização, São Paulo, 1850-1900. São Paulo: Alameda. 2005.

PARETO JR, Lindener. **O cotidiano em construção**: os Práticos Licenciados em São Paulo, 1893-1933. 2011. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PINTO, Maria Inez Machado Borges. **Cotidiano e Sobrevivência**: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo, 1890-1914. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

PIRES, Walter. (2003). *Arquivo Aguirra: fonte documental sobre a formação territorial de São Paulo*. **Anais Do Museu Paulista**: História E Cultura Material, 10(1), 61-78. <https://doi.org/10.1590/S0101-47142003000100005>

PIRES_. **Configuração territorial, urbanização e patrimônio**: Colônia da Glória (1876-1904). Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2003.

REIS, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário**: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo. São Paulo: CPA, 1995.

RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias públicas**: tipo e construção em São Paulo (1898-1945). São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

RODRIGUES, Marcelo Santos. **Guerra do Paraguai**: os caminhos da memória entre a comemoração e o esquecimento. 2009. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. doi:10.11606/T.8.2009.tde-07122009-102220. Acesso em: 12 jul. 2021.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: FAPESP/NOBEL, 1997.

SAES, Fávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940)**. São Paulo: Editora Hucitec/INL, 1981.

SANTOS, Amália Cristóvão dos. **Em obras**: os trabalhadores da cidade de São Paulo entre 1775 e 1809. São Paulo: Alameda, 2015.

SEVÁ, Andrea C. **Estudo da área de influência do Tramway da Cantareira**. Monografia. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1976.

SILVA, Elisangela Maria da. **Práticas de apropriação e produção do espaço em São Paulo**: a concessão de terras municipais através das cartas de datas (1850-1890). 2012. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/D.16.2012.tde-25072012-153053. Acesso em: 12 jul. 2021.

SILVA, Stanley Plácido da Rosa. **O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local**: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965). 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. doi:10.11606/T.8.2018.tde-22102018-141355. Acesso em: 2021-07-12.

SOUSA, Diógenes. *Rios retos, interesses diretos – O bairro do Pari e o debate entre público e privado na urbanização paulista*. **Simpósio Regional de História – ANPUH**, Guarulhos, 2018. Disponível em: https://www.encontro2018.sp.anpuh.org/resources/anais/8/1533066712_ARQUIVO_textoanpuh2018textocompleto.pdf. Acesso em: 12 jul. 2021.

STEFANI, Celia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. doi:10.11606/D.8.2007.tde-12022008-102649. Acesso em: 2021-07-12

STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil**. São Paulo: CMTC, 1969.

TORRES, Maria Celestina T. M. **História dos bairros de São Paulo: O bairro de Santana.** São Paulo: Prefeitura Municipal. 1970.

UDAETA, Rosa Guadalupe Soares. *Hospedarias de Núcleos Coloniais: os casos de Santana, São Caetano e São Bernardo (1877-1879).* **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História** – ANPUH São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300122959_ARQUIVO_UDAETA_Rosa-HospedariasdeNucleosColoniais.pdf. Acesso em: 12 jul. 2021.

VELLOSO, Verônica Pimenta. *Cartões-postais: imagens do progresso (1900-10).* **Hist. cienc. Saúde Manguinhos**, Rio de Janeiro, v.7, n.3, pp. 691-704, Fevereiro de 2001. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/hcsm/a/Twksn8SyXmxmBCmvSJxYmps/?lang=pt> Acesso em: 12 jul. 2021.

VILAR, Dalmo Dippold. **Água aos cântaros - os reservatórios da Cantareira:** um estudo de Arqueologia Industrial. 2007. Tese (Doutorado em Arqueologia) - Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. doi:10.11606/T.71.2008.tde-18032008-111130. Acesso em: 12 jul. 2021.

ARQUIVOS E ACERVOS CONSULTADOS

Arquivo Histórico Municipal – Prefeitura de São Paulo – Seção Obras Públicas e Particulares, Cartográfico e Iconográfico

Arquivo Público do Estado de São Paulo – Cartográfico e Textual

Biblioteca da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da UNIFESP

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

Biblioteca Mário de Andrade do Sistema Municipal de Bibliotecas

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

Arquivo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo – Coleção Aguirra

CARTOGRAFIA

- Planta da Cidade de São Paulo com indicação do eixo dos encanamentos assentados nas ruas e praças para o serviço de iluminação a gás e dos limites da décima urbana (1896).
- Planta da Cidade de São Paulo incluindo a nova zona a conceder-se a Intendência Municipal. **Fonte:** Biblioteca Mário de Andrade. Setor Cartográfico.
- Planta da “Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, secção do Tietê, *Tramway* da Cantareira em Construção”. Sem escala. **Fonte:** Arquivo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo.
- Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, por Henry B. Joyner M.I.C.E. Engenheiro em Chefe (1881) Escala 1:10.000. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Disponível em:
<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1881.htm>. Acesso em: 12 jul. 2021.
- Planta Geral da Capital de São Paulo (1897). Organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de Obras. Escala 1:20.000. **Fonte:** Arquivo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo.
- Planta Geral da Cidade de São Paulo (1914). Organizada pela Comissão Geográfica e Geológica. Engenheiro João Pedro Cardoso. Escala 1:20.000 **Fonte:** Biblioteca Nacional Digital.
- Planta da Cidade de São Paulo e dos terrenos desapropriados para o seu abastecimento d’água em 1900. Escala 1: 50.000. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Setor Cartográfico.
- Planta das estradas de rodagem do município de São Paulo, 1918. Sem Escala. **Fonte:** Arquivo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo. Setor Cartográfico.
- Planta da Cidade de São Paulo, com arrabaldes e terrenos arruados (1924). Escala 1: 30.000. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Setor Cartográfico.
- Planta da Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo. Planta geral mostrando os mananciais utilizados e os suscetíveis de aproveitamento no abastecimento de água da Capital (1902). Escala 1: 1000.000. **Fonte:** Arquivo Público do Estado de São Paulo. Setor Cartográfico.

LEIS E DECRETOS

Lei Municipal nº 99 de 4 de abril de 1889. Ementa: Eleva à categoria de freguesia a capela de Santa Cruz, no bairro de Sant'Anna, com denominação de freguesia de Sant'Anna nesta capital, e fixa a respectiva divisa. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1889/lei-99-04.04.1889.html>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Lei Municipal n. 195 de 5 de junho de 1889. Ementa: Autoriza o Presidente da província a rever os contratos com a Companhia Cantareira e Esgotos e a emprestar à mesma companhia, em apólices ao par, a juro de 6% até a quantia de mil e quinhentos contos de réis. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1889/lei-195-05.06.1889.html>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Lei Estadual nº16, de 13 de novembro de 1891. Ementa: Organizando Os Municípios Do Estado. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1891/lei-16-13.11.1891.html>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Lei Municipal 234, de 18 de abril de 1896. Ementa: Regula a construção de estábulos no primeiro perímetro da capital. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-234-de-18-de-abril-de-1896>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Lei Municipal nº 1788, de 28 de maio de 1914. Ementa: Divide em três perímetros o município da Capital. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-1788-de-28-de-maio-de-1914>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Lei Municipal nº 1879, de 29 de maio de 1915. Ementa: Cria o Imposto Predial Rústico. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1915/187/1879/lei-ordinaria-n-1879-1915-crea-o-imposto-predial-rustico>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Decreto Estadual nº 6129, de 23 de fevereiro de 1876. Ementa: Organiza a Inspeção de Terras e Colonização. Disponível em: Disponível em:

<<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6129-23-fevereiro-1876-549093-publicacaooriginal-64440-pe.html>>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Decreto Estadual n. 239, de 28 junho de 1894. Ementa: Declara de utilidade pública para serem desapropriados pelo Estado terrenos na Serra da Cantareira, necessários para o aumento dos mananciais de abastecimento de água da parte alta da Capital.

Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1894/decreto-239-28.06.1894.html>. Acesso em: 12 jul. 2021.

Decreto Estadual nº 2.734, de 23 de novembro de 1916. Ementa: Regulamenta a arrecadação do imposto de comércio e das empresas industriais. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1916/decreto-2734-23.11.1916.html>. Acesso em: 12 jul. 2021.

JORNAIS E PERIÓDICOS

CORREIO PAULISTANO

DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

O ESTADO DE S. PAULO

O COMÉRCIO

REVISTA A CIGARRA

SITES CONSULTADOS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/alesp/pesquisa-legislacao/>

BIBLIOTECA BRASILIANA GUITA E JOSÉ MINDLIN. Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/pt-br/>

BIBLIOTECA MÁRIO DE ANDRADE - Disponível em:

<https://artsandculture.google.com/partner/biblioteca-m%C3%A1rio-de-andrade>

BIBLIOTECA NACIONAL – Hemeroteca Digital. Disponível em:

<https://www.bn.gov.br/bndigital-hemeroteca-digital>

DICIONÁRIO DE RUAS. Disponível em: <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/>

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em:

<https://www.estacoesferroviarias.com.br/>

IMPrensa OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em:

<https://www.imprensaoficial.com.br/#22/04/2021>

LEIS MUNICIPAIS. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/>

MUSEU DA CIDADE DE SÃO PAULO. Acervo fotográfico on-line. Disponível em:

<http://www.acervosdacidade.prefeitura.sp.gov.br/PORTALACERVOS/ExibirAcervo.aspx?cdAcervo=10>

SISTEMA DE REGISTRO E CONTROLE AO ACERVO DO ARQUIVO

HISTÓRICO MUNICIPAL DE SÃO PAULO (SIRCA). Disponível em:

<http://www.projetosirca.com.br/>

VITRUVIUS. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas>

WIKIPÉDIA: a enciclopédia livre. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Brasil>

APÊNDICES

Apêndice I – Pormenores das páginas do Diário Oficial do Estado de São Paulo, de 1924, mostrando as listas de comércios e indústrias da região Norte em estudo, com os respectivos nomes de proprietários.

Distrito de Sant'Anna					
Numero	Nome, classe e ramo de negocio	Imposto e adicional	Numero	Nome, classe e ramo de negocio	Imposto e adicional
RUA VOLUNTARIOS DA PATRIA					
3	Carlos Remoli, 3.a, off. mech.	110\$000	469	Olivia Agramonte, 3.a, cinzeiros para su-	66\$000
5	Pedro Costa & Freitas, 4.a, botiq.	66\$000	471	Jorge Abbedala, 5.a, fazendas	132\$000
23	Henrique Peironzely, 2.a, restaur.	330\$000	475	Arthur Mello Varajão, 3.a, sec. e molh.	165\$000
47-B	Attilio Pellucci, 3.a, carvão	55\$000	483	Paschoal Fanciel, 2.a, boteguim	110\$000
53	Manoel Loureiro, 4.a, barbearia	66\$000	485	Roman Morelli, 3.a, café torref.	132\$000
59	Zefiro Vanni, 2.a, sec. e molh.	247\$500	489	José Benedicto, 5.a, serralheiro	66\$000
63	Guido Vanuchi, 4.a, boteguim	98\$000	489	Carmo Buonacore, 3.a, off. curive-	98\$000
79	Olynto Ricco, 3.a, sec. e molh.	165\$000	491	Ferruccio Rosmi, 3.a, ferragens, tintas, lou-	112\$500
97	Andreoli Hippolito, 2.a, açougue	110\$000	493	Mozes & Nardi, 3.a, boteguim	66\$000
97-A	João Sacconardo, 3.a, calçados	55\$000	501	José Bonassi, 4.a, barbearia	66\$000
101	Ercilia Donato, 3.a, alfaiataria	165\$000	503	Paulino Giomi, 3.a, sec. e molh.	132\$000
103	Antonio Ambrosio, 3.a, empreiteiro e depósito de materiais	412\$500	505	Luiz Marchetti, 2.a, café torref.	275\$000
119	Paulo Maunard, 3.a, ferrador	55\$000	511	Dr. José Peixoto Lobo, 2.a, farmacia	220\$000
125	Francisco Paoli, 2.a, boteguim	110\$000	511	Melin Abbedala Nery, 2.a, fazendas	330\$000
129	Gregorio Queiroga, 2.a, ferrador	55\$000	521	José Consolo, 4.a, barbearia	66\$000
259	V. Magri & Cia., 3.a, serralheiro	110\$000	525	José Santa Lucia, 4.a, sec. e molh.	66\$000
275-277	Francisco Papini & Filhas, 3.a, fabrica de bebidas, etc.	330\$000	551	João Colli, 3.a, secos e molhados	247\$500
289	Natal & Franchini, 3.a, fab. de car.	66\$000	4	Fernandes Rubens, 2.a, restaurante	220\$000
307	Augusto Tavares Coutinho, 2.a, bot.	110\$000	51	Augusto Novais, 2.a, sec. e molh.	247\$500
307-F	Angelo Costini, 2.a, padaria	165\$000	55	Francisco Roberto, 5.a, pão	44\$000
315	Attilio Carneri, 2.a, carvão e lenha	82\$500	60	Martins & Santos, 1.a, sec. e molh.	330\$000
317	Albino Tavares Coutinho, 2.a, sarteiro	88\$000	65	Eduardo Faurizano, 1.a, sarteiro	110\$000
321	Italo Cupini, 3.a, ferrador	55\$000	66	Campos Pacheco & Cia., 3.a, secos e molhados	495\$000
323	Luiz Rossi, 3.a, secos e molhados	132\$000	206	João Rossi, 2.a, serralheiro	110\$000
325	Herculano Pinto Santiago, 3.a, fer.	55\$000	255	Mariano e Falei Vieira, 3.a, mov. usa.	110\$000
349	Camillo Abbedala, 4.a, fazendas	165\$000	259	Carmello Christofani, 3.a, açougue	55\$000
363	Assi Moane, 2.a, secos e molh.	247\$500	260	Clementina Torini, 5.a, carvão	55\$000
381	Irmãos Benelli, 3.a, sec. e molh.	88\$000	266	Miguel Fiorini, 3.a, carvão	55\$000
389-D	Carlos Gomes & Irmão, 3.a, carpint.	110\$000	272	Maia Jesus, 4.a, boteguim	44\$000
391	Francisco Zamanoli, 4.a, barbearia	66\$000	274	Carinhani & Filhos, 2.a, fab. de car.	110\$000
393	Francisco Zamanoli e Oscar Pane, 3.a, serralheiro	110\$000	280	Luiz Gianetti, 4.a, massarias	110\$000
397	Nicolau Barana, 2.a, brochas, etc.	165\$000	296	Luiz Ghisali, 2.a, boteguim	165\$000
401	Amadeu Mano, 4.a, quadros	55\$000	302	Salvador Marino, 5.a, boteguim	44\$000
403	Alexandre Maazi, 3.a, colçades	165\$000	301	Salvador Sposito, 2.a, fab. de car.	110\$000
405	Dib Zoni, 3.a, secos e molhados	88\$000	314	Rachel Assuz, 4.a, fazendas	165\$000
407	Boque Robinotti, 5.a, alfaiataria	66\$000	324	Taufik Chalab, 3.a, sec. e molh.	132\$000
407	Francisco Brecitto, 3.a, sec. e molh.	132\$000	330	Salvador Aurichio, 4.a, doces, etc.	99\$000
421	Maria Santangelo, 2.a, restaurante	330\$000	334	José Tarte & Irmão, 3.a, boteguim	88\$000
441	Fátima Abbedala, 5.a, fazendas	132\$000	336	José Tarte & Irmão, 3.a, padaria	132\$000
445	Jorge José, 4.a, fazendas	110\$000	340	Paria & Irmão, 2.a, farmacia	220\$000
447	Isacey Narehi, 3.a, fazendas	530\$000	342	Angelo Caputo, 4.a, barbearia	66\$000
449	Carmello Christofani, 3.a, açougue	55\$000	344	José Pinto Novais, 5.a, luteria	33\$000
	Centro da rua — Cooperativa União Pe-		344-A	Leopoldo Vasques, cartões post.	110\$000
	cnaria do Bem, 3.a, açougue	55\$000	346	Francisco Preste, 5.a, laticio	55\$000
455	Irmãos Andreoli, 3.a, restaurante	330\$000	348	Francisco Brambilla, 3.a, calçados	110\$000
457	José Beltrami, 3.a, garage	165\$000	352	Oriodi Rossi, 4.a, alfaiataria	66\$000
459	Fortunato Bruno, 4.a, barbearia	66\$000	354	Pinto e Silva, 3.a, ferragens	132\$000
461	Maria Jevry, 5.a, fazendas	88\$000	356	Manoel Francisco Garcia, 3.a, carvões	55\$000
461	Sylvia Bandreschi, 5.a, luteria	33\$000	356	Basilio Pasotti, 3.a, off. curive-	66\$000
467	Victorio Benvenuto, 5.a, serralheiro	66\$000	358	Concetta Calzattano, 4.a, calçados, off.	55\$000
			360	Alberto Souza Vianna, 5.a, boteguim	66\$000
			366	Basilio Cantagalla, 3.a, calçados	110\$000

Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo, maio de 1924, p. 65

Numero	Nome, classe e ramo de negocio	Imposto e adicional	Numero	Nome, classe e ramo de negocio	Imposto e adicional
372	Erich Albert Gauss, 2.a, pharmacia	220\$000		RUA CONSELHEIRO SARAIVA	
374	Irmãos Tauni, moveis	220\$000			
378	José Porto, 3.a, botequim	66\$000	96	Miguel Lepiani, 3.a, secos e molhados	132\$000
378	Mitani & Filhos, 2.a, secos e molh.	320\$000		RUA DR. OLAVO BGYDIO	
380	Cabreira & Dias, serraria e carp.		36	Jacinto Suelino, 5.a, fazendas	132\$000
382	Max Schmidt, 1.a, pad. conf. e bot.	320\$000	45	Catelli Filho, 3.a, padaria	132\$000
384	Paulo Sack, 1.a, fabr. de perlu	880\$000	44	Augusto Gineira, 2.a, secos e molhados	16\$000
386	José Furlan, 2.a, açougue	110\$000	47	Antonio Assumpção, 3.a, lenda	55\$000
371	Renauldo Crinaldi, laticeiro	55\$000	49	Vicente Paccini, 3.a, carvão, etc.	82\$500
486	J. Haruel e Roberg, 3.a, secos e molhados	88\$000	69	João Comité, 2.a, secos e molhados	165\$000
317	José Mandato, 2.a, secos e molh.	242\$000	81	Aurelio Matarazzo, 2.a, secos e molhados	165\$000
334	Antonio Perpetuo, cerveja		81-A	O mesmo, 3.a, padaria	132\$000
386	Francisco Delucresix, 3.a, sec. e molh.	132\$000	89	Helena Franzolin, 5.a, officina de costura	66\$000
	CAMINHO DA COROA		92	Vicente Russo, 3.a, cerezes	14\$000
3	Nicola Bagliui, 1.a, botequim	66\$000	102	Victorio Trentini, 3.a, secos e molhados	132\$000
41	Angelo Herreiro, 3.a, sec. e molh.	88\$000	106	João Santos Aguiar, 4.a, barbearia	66\$000
-	Anita Barsotti, 3.a, carpintaria	44\$000	107	Antonio Valentini Ponheco, 3.a, café e moagem	132\$000
	RUA ALFREDO PUJOL		114	Adolpho Girado, 3.a, coxenas	44\$000
2	Carlos Pavanelle, 1.a, botequim	56\$000	118	Bernardino Mathes, 1.a, pte, etc.	44\$000
1	Francisco Rubini, 2.a, açougue	110\$000	131	Manoel Santos, 5.a, barbearia	33\$000
10	Dullio Buti, 3.a, sec. e molhados	66\$000		RUA DUARTE AZEVEDO	
16	Maria Joaquina, 2.a, sec. molh. etc.	132\$000	113	João Ravanette, transporte, etc.	110\$000
21	Antonio Campanella, 2.a, sec. e molh.	217\$500	91	Pancracio Viviani, 2.a, secos e molhados	165\$000
10	Sylvestro Cantagallo, 5.a, calçados	55\$000	80	Feder Alexandre, 3.a, carvão	55\$000
56	Nani José, 3.a, carvão	55\$000	54	José Renas, 3.a, padaria	132\$000
94	Adelo Schutz, 3.a, sec. e molhados	88\$000	54-F	José Ronda, 2.a, secos e molhados	165\$000
66	Gino Chitri, 5.a, fazendas	88\$000	75	Arnaldo Martinelli, 4.a, fabr. de bebidas	165\$000
120	Manoel C. Almeida, 3.a, sec. e molhados	132\$000	16	Manoel Joaquim, 3.a, botequim	99\$000
124	Martins Moraes, 3.a, botequim, etc.	99\$000	36	Miguel Magalhães Peixoto, 3.a, secos e molhados	88\$000
126	Manoel J. Andrade Junior, 2.a, botequim	110\$000	35	José Zanolini, 2.a, secos e molhados	165\$000
126-A	Laurindo Justino Almeida, 3.a, botequim	66\$000	33-A	Modesto Santa Maria, 1.a, carpintaria	44\$000
126	João Alves de Campos, 2.a, botequim	110\$000	28	Arthur Tozani, 3.a, açougue	55\$000
150	Victorio Alpionezza, 2.a, sec., e molh.	247\$500	33-A	Pedro Fernandes, 4.a, barbearia	66\$000
152	Jacob Aluamides, 5.a, barbearia	55\$000	23	Catelli & Filho, 3.a, secos e molhados	132\$000
156	Manoel Pex, 3.a, açougue	55\$000	27	Vicente Gailasi, 3.a, calçados	55\$000
162	Felicio Ciacela, 2.a, secos e molhados	165\$000	20	Antonio Galleno, 4.a, construtor	275\$000
97	A. Pelliciani, 2.a, secos e molhados	495\$000	16	Antonio Presto, 3.a, lenda	55\$000
78	João Hoppe, 2.a, serralleiro	110\$000	17	João Simões Branco, 2.a, sec. e molhados	165\$000
177	Manoel Vasconcellos Sobrinho, 3.a, secos e molhados	88\$000		RUA SALETTE	
183	José Vasconcellos Sobrinho, 2.a, secos e molhados	165\$000			
2	Maria Imbrehatti, 1.a, botequim	44\$000			

Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo, maio de 1924, p. 66

TUCURUVY -- ESTRADA GUAPIRA

Nazareno Filonzi, 3.a, seccos e molhados	132\$000
Alfredo Santos & Comp., seccos e molhados	132\$000
H. Dias, 2.a, restaurant	220\$000
Sylvio Perini, 5.a, barbearia	33\$000
José Flores, 5.a, calçados	55\$000
Julião Fagundes, 5.a, doces	49\$500
Elisa Rinaldi, 1.a, botequim	44\$000
Orelaud Retiue, 3.a, açougue	55\$000
Manoel Outomano, 5.a, fazendas	88\$000
José Joaquim Nascimento, 3.a, secc. e molhs.	132\$000
Abrahão José, 3.a, seccos e molhados	132\$000
Ataliba Monte Carmello, 5.a, pharmacia	110\$000
João Fidalgo, 2.a, seccos e molhados	165\$000
João Fidalgo, 4.a, materiaes para construcções	275\$000

VILLA MAZZEI

Antonio Corrêa, 3.a, seccos e molhados	132\$000
J. J. Bernardini, 5.a, mongem café	132\$000
Carlos Thomaz, 5.a, barbearia	33\$000
Mario Santos, 3.a, seccos e molhados	132\$000
Manoel Rodrigues Nogueira, 4.a, botequim	44\$000
Lucio Americo Cortinhos, 3.a, ferrador	33\$000
José Thomaz, 3.a, carpintaria	44\$000
João Rodrigues Vendas, 3.a, secc. e molhados	88\$000
Diamantino A. Santos, 3.a, secc. e molhados	88\$000
Manoel Rocha Filho, 3.a, seccos e molhados	132\$000
Joaquim Dias, 3.a, seccos e molhados	132\$000
Alvaro Pedroza, 1.a, olaria	110\$000

ESTRADA DE TUCURUVY

Henrique Mazzei, 1.a, olaria	110\$000
------------------------------	----------

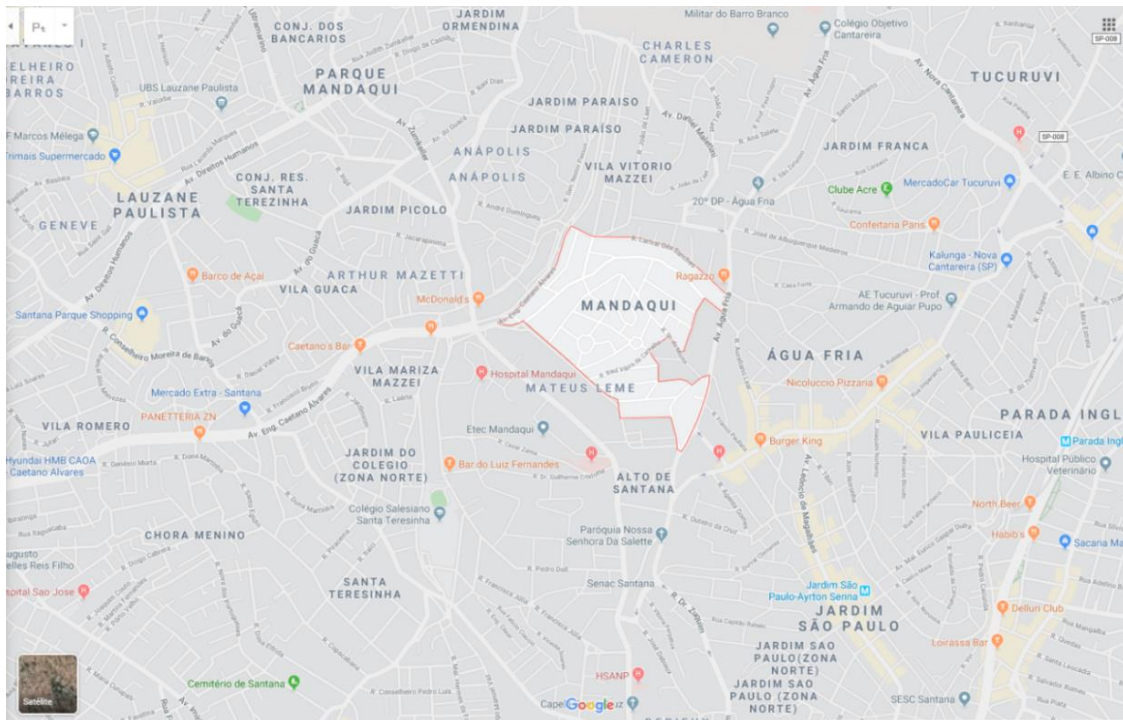
ESTRADA P/ GUAPIRA

Achilles Pedro Gregorio, 1.a, olaria	110\$000
Mariano Alves, 1.a, olaria	110\$000
Januario Cuzimato, 3.a, seccos e molhados	88\$000
Dr. Lambar, 3.a, tecidos de algodão	1:100\$000

Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo, "arrabaldes", maio de 1924, p.

Numero	Nome, classe e ramo de negocio	Imposto e adicional
GUAPIRA		
	Irmãos Rinaldi, 4.a, botiquim	44\$000
	Dr. João Faria, 1.a, olaria, arcaia, etc.	165\$000
	Edmundo Lupatetti, 1.a, fabr. vidros, copos, garrafas	330\$000
	Edmundo Lupatetti, fabr. de vassouras	110\$000
	João Barbosa, 3.a, açucun	55\$000
	Emílio Pacini, 3.a, açougue (ambulante)	55\$000
	Laurindo Selva Lupini, 3.a, seccs. molhados	132\$000
	Abelardo Tambaroli, 5.a, barbearia	33\$000
	Arthur Giovannini, seccos e molhados	132\$000
	Irmãos Rinaldi (Narciso), 2.a, seccs. molhados	165\$000
	Pellegrino Pedranca, 1.a, olaria	110\$000
CAMPO DA AVIAÇÃO		
	Francisco Giovanini, 1.a, arcaia	110\$000
	Paschoal Taubasco, 1.a, olaria	110\$000
	Companhia Jardim Brasil, 1.a, olaria	110\$000
	Manoel Calhan, 3.a, seccos molhados	88\$000
	José Fernandes, 3.a, seccos molhados	132\$000
	Jorge Zufin, 3.a, seccos molhados	132\$000
	Josquim Nunes Almeida, 4.a, botiquim	44\$000
	Est. para Guapira 2.a, seccos molh., faz.	165\$000
	Miguel A. Luff, 2.a, seccos molh., faz.	165\$000
GUAPIRA ESTAÇÃO		
	Abelardo Trambacoli, 4.a, seccos molh.	66\$000
	José Martini, 5.a, calçados	55\$000
	José Barbosa, 2.a, seccos molhados	165\$000
	José Libmann, 5.a, calçados	55\$000
	Francisco Giovanini, 1.a, olaria	110\$000
ESTAÇÃO TREMEMBÉ		
	Jordão Rodrigues Freitas, 4.a, seccs. molhs.	66\$000
	Julio Fernandes, 5.a, botiquim, bilhar	66\$000
	Armando Rodrigues Gaspar & Cia, 3.a, seccos molhados	88\$000
	Armando Rodrigues Gaspar & Cia, 5.a, barb.	33\$000
	Francisco Seni, 3.a, açougue	55\$000
	João Abrabão, 5.a, fazendas	88\$000
	João Dias Moraes, 3.a, seccos molhados	132\$000
	José Grassoffo, 3.a, seccos molhados	88\$000
	Manoel Almeida Moraes, 3.a, seccos molhs.	132\$000
	Avelino Lopes, 2.a, seccos molhados etc.	165\$000
	Felício Pereira da Silva, 3.a, sec. molhs.	88\$000
	Raphael Stabioni, 5.a, carvão	55\$000
	Henrique Bedrau, 2.a, seccos molhados	165\$000
FAZENDINHA — VILLA ALBERTINA		
	Anna Paulera, 1.a, restaurant, etc.	495\$000
	Anna Del' Paulera, 1.a, agua mineral	220\$000
	Lina Krontz, 3.a, restaurant	110\$000
BARRO BRANCO		
	José Garcia, 5.a, ferrador	33\$000
	Angelo Caprici, 4.a, botiquim	66\$000
	Miguel Anoni, 3.a, carvão	55\$000
CAPELINHA SÃO SEBASTIÃO		
	Domingos Bazanha & Henriqueta Secarini, 2.a, restaurant etc.	330\$000
	Leopoldo Antonio Fernandes, 4.a, sec. molhs.	66\$000
	Moyses Candido Nogueira, 4.a, seccs. molhs.	66\$000

Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo, "arrabaldes", maio de 1924, p.



Zona Norte de São Paulo, com destaque para o bairro Mandaqui.

Fonte: Google Maps, 2020.



Zona Norte de São Paulo, com destaque para o bairro Água Fria.

Fonte: Google Maps, 2020.

Apêndice 3- Lista com os principais assuntos nas solicitações encaminhadas à Câmara Municipal de São Paulo, indicando os principais requerentes e a quantidade de pedidos entre os anos de 1906 e 1924.

Área Suburbana

Ano	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Principais Solicitações área suburbana	Ligação de encanamento de água para imóvel; iluminação pública; Denúncia e pedido de melhoramentos;	Iluminação Elétrica rua Voluntários da Pátria; Melhoria das fachadas das oficinas do <i>Tramway</i> da Cantareira (área urbana).	Construção de retorno para bondes na Ponte Grande.	Alinhamento de terrenos; Autorização de abertura de vala (R. Voluntários da Pátria)	Pedido de compra de terreno; Postes para linha telefônica.	Reemplacamento de ruas em Santana.	Alinhamento para construções.	Prolongamento de rua.	Construções de prédios e muros; Regularização de ruas; Nivelamento de ruas e alinhamentos.
Requerentes	Proprietários e moradores	The São Paulo <i>Tramway Light and Power Company Limited</i> ; Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas;	The São Paulo <i>Tramway Light and Power Company Limited</i>	Proprietários e moradores	Moradora e Cia Rede Telefônica Bragantina	Repartição de Águas e Esgotos da Capital	Moradores e proprietários; Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do E. de São Paulo.	vereadores	Engenheiros da Prefeitura do município de São Paulo; Moradores e proprietários; Vereador; Diretoria de Obras e Viação.
Quantidade	04	02	01	02	02	01	4	01	17

Ano	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Principais Solicitações área suburbana	Regularização de ruas e avenidas em Santana; Assentamento de guias em ruas de Santana; Conserto no cemitério Santana; Melhoramentos;	Melhoramentos no Alto de Santana; Reposição de macadam, assentamento de guias e paralelepípedos em Santana;	Conserto e calçamento de ruas com paralelepípedos; Melhorias no bairro de Santana; Alinhamento de terrenos; Ligação de água;	Licença para abertura de fábricas e oficinas; Iluminação elétrica em Santana;	Melhorias e calçamento em ruas de Santana; Vistoria de instalação elétrica em carpintaria; Ligação de luz elétrica no bairro Chora Menino;	Bondes em Santana; Assentamento de postes; Abertura, nivelamento e regularização de ruas em Santana; Licença para fábrica de tecidos;	Iluminação Pública em Santana e Carandiru; Alinhamento e oficialização de ruas; Iluminação elétrica em prédios; Bondes no Carandiru; Melhoramentos em Santana e Carandiru;	Aprovação de planta e alvará para construção de prédios; Correção de numeração de prédios em Santana;	Licença para arruamento.

	Pedidos de alinhamento; Indenizações por perda de terrenos; Fornecimento de águas; Pedido de iluminação elétrica;	Reforma da Ponte Grande; Regularização da Estrada da Coroa, em Santana; Conserto de pontilhões; Alinhamento; Colocação de combustores a gás em Santana; Iluminação pública em Santana; Ligação de água em Santana; Regularização da Rua Voluntários da Pátria; Modificação de nomes de ruas em Santana;	Construções de bueiro em ruas; Remoção de árvores na rua Voluntários da Pátria; Vistoria de circos de cavalo em Santana;	Regularização e emplacamento de ruas; Assentamento de paralelepípedos em Santana; Habite-se para edificação;		Calçamento, conserto e construção de passeios em ruas de Santana; Melhoramento de campo de esporte em Santana; Regularização de trecho da rua Voluntários da Pátria; Limpeza do rio Carandirú; Licença para construção de prédio; Pedido de demolição da antiga Estação da Cantareira, no Parque da Várzea do Carmo.		Conservação e melhoramentos em ruas de Santana;	
Tipo de Requerentes	Moradores e proprietários; Empreiteiros; Diretoria de Obras e Viação	Moradores e proprietários; Prefeito Washington Luiz; Diretoria de Obras e Viação; Ismael Dias da Silva*; Colégio Santana; Vereadores; Repartição de Águas e Esgotos; Prefeitura Municipal.	Diretoria de Obras e Viação; Diretoria de Obras Públicas; Câmara Municipal de São Paulo; Moradores e proprietários; Vereadores; Empreiteiros.	Moradores e proprietários; Diretoria de Obras e Viação; Grupo Escolar Sant'Anna;	Moradores e proprietários; Diretoria de Obras e Viação; Administração; Câmara Municipal de São Paulo; The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited; Faria Bullentini & Menten;	Moradores e proprietários; Diretoria de Obras e Viação; Administração; Empreiteiros; The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited; Estrela do Norte F.C.;	Moradores e proprietários; Diretoria de Obras e Viação; Administração; Companhia Light and Power; Empresa Gomes e Martinelli.	Moradores e proprietários; Repartição de Águas e Esgotos da Capital; Tramway da Cantareira.	Proprietário.
Quantidade	32	30	26	23	14	39	18	17	01

Área rural

Ano	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Principais Solicitações área rural	-	-	-	Reparo em estrada	-	-	-	-	Reparos em estradas e pontilhões
Requerentes	-	-	-	Presidente da Câmara Municipal de Juqueri	-	-	-	-	Diretoria de Obras e Viação
Quantidade	-	-	-	01	-	-	-	-	04

Ano	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Principais Solicitações área rural	Reparos em estradas; Regularização de estradas; Investimento em conservação de estradas; Pagamento por obras em estradas e caminhos; Pedido de indenização; Reclamação sobre o mercado dos caipiras.	Construção na estação do Tucuruvi, do <i>Tramway</i> da Cantareira; Reparos em estradas; Limpeza de córregos; Reclamação sobre conservação de estradas; Regularização e conservação de estradas; Autorizações para estradas de rodagem; Informação sobre Congresso das estradas de rodagem; Fornecimento de energia elétrica.	Construção de pontes e pontilhões; Melhoramentos em estradas; Aterro de buracos em estradas e caminhos; Apedregulamento em estradas; Modificações em obras nas estradas; Assentamento de postes de linha telefônica na Estrada da Cantareira; Demarcação de terrenos cedidos para estradas; Capinação de avenidas; Proposta de serviço de plainas e carroças na conservação de estradas; Alinhamento de estradas;	Alinhamento; Projetos para estradas de rodagem; Conservação e modificação de estradas; Desapropriação da Igreja do Mandaqui;	Quadro de despesas com material para estradas; Regularização de um ramal da estrada da Água Fria (antiga estrada de Juquery); Construção de pontilhão e bueiros em estradas; Macadamização e rebaixamento de trechos de estradas; Ligação do bairro Imirim e Casa Verde pela estrada da Cantareira;	Construção e reforma de pontilhão e pontes de madeira; Construção de cerca de arame na estrada da Cachoeira; Regularização de estrada; Construção de linhas de terminação elétrica na Estrada do Carandiru; Aquisição de materiais para conservação das estradas de rodagem; Ligação de luz elétrica e telefone no bairro Guapira; Limpeza do córrego do Tremembé; Abaixo assinado sobre desapropriação de terreno em Guapira;	Alinhamento para construção de cerca; Regularização de trecho de estradas; Melhorias em ponte e pontilhão; Ligação de luz elétrica em Tucuruvi; Conservação de estradas e caminhos; Aforamento de terrenos no bairro da Coroa.	Energia elétrica para o distrito de Tremembé.	Abertura de ruas no sítio do Mandaqui. Abertura de rua em Tremembé.

Requerentes		Proprietários e moradores; Diretoria de Obras e Viação; Empreiteiros; Prefeitura Municipal.	Diretoria de Obras e Viação; Diretoria de Obras Públicas; Engenheiros de estradas – Julião Fagundes e Lúcio Rodrigues; Moradores e Proprietários; Empreiteiros; Companhia Telefônica do Estado de S.P; <i>Tramway</i> da Cantareira; The São Paulo <i>Tramway</i> Light & Power Co. Ltda.	Diretoria de Obras e Viação; Empreiteiros; Proprietários e moradores; <i>Tramway</i> da Cantareira;	Proprietários e moradores; Diretoria de Obras e Viação; Câmara Municipal de São Paulo;	Proprietários e moradores; Diretoria de Obras e Viação; Empreiteiros; Prefeitura; Engenheiros Julião Fagundes e Lúcio Rodrigues.	Moradores e proprietários; Diretoria de Obras e Viação; Companhia Melhoramentos de São Paulo;	The São Paulo <i>Tramway</i> Light & Power Co. Ltda.	Sociedade de Ferreiros. Proprietário.
Quantidade	32	35	30	17	11	18	11	02	02