



UNIFESP

**ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

FERNANDO COSTA DE OLIVEIRA

A Avenida Marechal Tito e a sua importância no desenvolvimento da Zona Leste de São Paulo: 1940-2000.

GUARULHOS

Junho/2019



UNIFESP

**ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

FERNANDO COSTA DE OLIVEIRA

**A Avenida Marechal Tito e a sua importância no desenvolvimento da Zona
Leste de São Paulo: 1940-2000.**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade
Federal de São Paulo como
requisito parcial para obtenção do
grau em Bacharel em História.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Atique

GUARULHOS

Junho/2019

Oliveira, Fernando Costa de.

A Avenida Marechal Tito e a sua importância no desenvolvimento da Zona Leste de São Paulo: 1940-2000.

/ Fernando Costa de Oliveira. – Guarulhos, 2019.

98 f.

Trabalho de Conclusão de Curso Graduação em História–Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2019.

Orientador: Prof^o. Dr^o. Fernando Atique

Título em inglês:

1.Itaim Paulista 2.comércio 3.Zona Leste 4.Avenida Marechal Tito
5.periferia I. Título

FERNANDO COSTA DE OLIVEIRA

A Avenida Marechal Tito e a sua importância no desenvolvimento da Zona Leste de São Paulo: 1940-2000.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal de São Paulo como requisito parcial para obtenção do grau em Bacharel em História.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Atique

Aprovado em: Junho de 2019

Prof. Dr. Janes Jorge

UNIFESP

Prof. Dr. Janes Jorge

UNIFESP

Dedico este trabalho à todos que estão comprometidos com o ensino da educação pública e de qualidade!

AGRADECIMENTOS

A minha querida mãe, Dona Socorro, pela criação e conhecimento à que me foi dado, sua vida é exemplo e fez de mim força para também resistir. Meu pai, professor Francisco, por sua base e dedicação ao ensino de História. Amigos queridos do Itaim Paulista. Meus irmãos: Eugênio, Daniel, Marinalva e minha sobrinha Gabriela. Aos amigos conquistados ao longo desses anos de graduação na Unifesp – Pimentas/Guarulhos, turma de 2012, em especial a grande amiga Eísla Lopes. Agradeço também à Janaina Rios e família, Teresa Cristina, e a Dona Maria Fernanda por ceder entrevista e consulta ao seu arquivo pessoal, dispondo de documentos tão ricos para a história do bairro. Aos amigos estagiários do NPA – Núcleo de Protocolo e Arquivo, Secretaria da Fazenda – Sefaz – SP. Equipe técnica da superintendência do IPHAN – SP e Marina coordenadora de estágio. Michel coordenador do Arquivo Histórico do IGC, estagiários e todos da DAT, Luizão e Adilson EMPLASA. Elzio APESP, Tomiko AHMSP, e por fim ao meu xará, professor e grande orientador Fernando Atique!

“Sem rios que facilitem o transporte de seus gêneros e com os seus mais férteis e ricos terrenos colocados em grandes distâncias do litoral, não poderia a província de São Paulo deixar de ter como assunto o mais grave para seus representantes, como condição indispensável do seu progresso, o melhoramento de suas estradas”. Eugenio Egas – Galeria dos presidentes de São Paulo. SP, Publicação Oficial do Estado de São Paulo, 1924 - site da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, p. 243

SUMÁRIO

Resumo.....	09
Introdução.....	10
capítulo 01 – Nos Caminhos da Fazenda <i>Biacica</i> . O bairro de Itaim Paulista dentro da expansão econômica da cidade de São Paulo.....	13
capítulo 02 – Avenida Marechal Tito, a Antiga Estrada de Rodagem São Paulo-Rio e sua importância para o crescimento do Itaim Paulista.....	31
capítulo 03 – Mudanças e a reconfiguração do centro comercial de Itaim Paulista. Memória, esquecimento e “ <i>resignificação</i> ”	65
Considerações Finais.....	87
Fontes e Bibliografia.....	90

RESUMO

Esse trabalho de monografia pretende analisar como se deu o processo de expansão das áreas de comércio no bairro de Itaim Paulista, a partir de sua principal avenida, a Marechal Tito, que antes da sua inauguração oficial nas primeiras décadas do século XX, era apresentada como a principal via de acesso entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Com o tempo, a avenida, acabou se tornando também a principal via de concentração de um vasto adensamento ocupacional da região. O desenvolvimento urbano da região Leste de São Paulo, provocou uma grande reconfiguração de sua estrutura viária, e a Avenida Marechal Tito foi tomada como viabilizadora do adensamento do bairro de Itaim Paulista. O que queremos investigar é como esta via também pode ser vista como um objeto histórico, já que as fontes que temos amalhado tratam não apenas de mobilidade dentro das grandes cidades, mas da implantação de habitação e comércio em regiões de periferia.

Palavras-chave: Itaim Paulista, comércio, Zona Leste, Avenida Marechal Tito, periferia.

INTRODUÇÃO

Este trabalho de monografia, procurou entender a formação do bairro de Itaim Paulista e como os processos de urbanização da cidade de São Paulo impulsionaram essa região ao seu desenvolvimento ocupacional e comercial. A partir de consultas à documentos e bibliografia que tratam sobre essa região, e junto o desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo, foi pensado com o uso de fontes textuais; impressas e digitais; mapas, jornais, material iconográfico e também fontes orais, algumas justificativas que possam responder a essas questões. Através dessas fontes foi possível analisar como se iniciou a expansão do comércio do bairro, tendo como objeto dessa pesquisa a sua principal via estruturante, a Avenida Marechal Tito, antiga estrada de rodagem São Paulo-Rio, que foi uma das mais importantes rodovias do Brasil. Antes da sua inauguração que ocorreu no ano de 1928, foi utilizada como caminho de rota de comércio pelos antigos tropeiros, desde o início da ocupação do território da cidade de São Paulo, no período entre os séculos XVI e XVII. Assim como toda a cidade, o Itaim Paulista também cresceu, porém limitando-se em certos aspectos se comparado ao grande desenvolvimento que ocorreu nas demais regiões da metrópole, principalmente o grande centro comercial de São Paulo. Isso se deve ao fato de estar configurado dentro da dinâmica de um bairro periférico, afastado do grande centro urbano da cidade e situado em área bastante populosa, que corresponde ao extremo da zona leste da capital paulista.

Para que esse trabalho pudesse melhor se desenvolver, privou-se em utilizar das fontes primárias, com documentos diretamente relacionados à essa região. Como referência bibliográfica, utilizamos a obra do autor Jesus Matias de Melo, que foi fruto de uma longa pesquisa que deu início no ano de 2004, e levou o terceiro lugar no XXIII concurso de monografias sobre a História dos Bairros de São Paulo, promovido em 2003 pelo Departamento do Arquivo Histórico Municipal, da Secretaria Municipal de Cultura. A obra auxiliou na elaboração textual dessa monografia, por conter muitas informações à respeito da origem e formação do bairro de Itaim Paulista. Sendo o autor, um migrante nordestino que chegou à região ainda na década de 1950, o seu olhar foi bastante “memorialista”, e como ele mesmo cita em uma passagem no seu livro, “(...)muito do que foi registrado foi vivenciado por ele(...)”. Uma grande quantidade de fontes iconográficas foram utilizadas de seu acervo pessoal, que registraram todo o processo de desenvolvimento ocupacional e comercial do bairro. As informações de alguns dos mais antigos moradores, ficaram documentadas em seu livro. Assim como a consulta aos documentos relacionados à antiga Fazenda Biacica, de posse

da Ordem do Carmo de São Paulo. Esse último, somente foi disponibilizado na época em que ele iniciou essa pesquisa, pois não haveria mais a possibilidade de consulta à esse documentos, pelo fato de estarem hoje restritos ao público, pela própria administração da Ordem religiosa.

Como outra referência, foi utilizada a obra do autor Sylvio Bomtempi, que foi responsável por redigir sobre a história do bairro de São Miguel Paulista, e também foi autor da monografia sobre outro bairro da Zona Leste, a região da Penha de França. Entende-se na pesquisa de Viviane Cardoso, que o concurso de monografias sobre os bairros da cidade de São Paulo, foi uma prática relacionada diretamente ao período da ditadura militar, onde pretendia através dessas pesquisas, passar uma visão apenas memorialística no sentido de enaltecer determinada região. Assim como exaltar o ideal paulista, desprovido de algum senso crítico sobre os fatos históricos:

Não é a toa que não se fala da ditadura nas monografias. O elemento do presente apenas aparece enquanto guia turístico, não como crítica sobre os acontecimentos. Mesmo nas produções pós-ditadura, o elemento do político parece não fazer parte da história. Esse político não aparece nem ao menos no período Colonial, isso porque estimular o questionamento sobre o passado pode estimular o questionamento sobre o presente. Entendemos que a reduzida quantidade de produções sobre a Zona Leste se dê também por uma tentativa de evocar a glória do povo paulista, principalmente do que tange a ideia de São Paulo enquanto locomotiva do Brasil. Essa concepção que apenas enaltece e aponta para o lado positivo de todos os acontecimentos da cidade, que é acrítica, é mais difícil de ser pensada se o foco não for a parte da cidade que mais recebeu investimentos, e se tratarmos da Zona Leste de São Paulo cuja infraestrutura na década de 70 era absolutamente precária, obter apenas fatos gloriosos torna-se tarefa um pouco mais difícil¹.

Diferente do trabalho do historiador Paulo Fontes, que trata sobre os processos de migração nordestina para a região de São Miguel Paulista, a sua pesquisa buscou explicar como essas pessoas ao chegarem à São Paulo e especificamente ao bairro de São Miguel, foram sujeitadas à duras jornadas em busca de novas oportunidades e melhores condições de vida, saindo de sua terra natal. Em grande medida muitos desses migrantes vieram para essa região impulsionados pela grande oferta de trabalho nas indústrias, principalmente após a instalação da indústria Nitro-Química em São Miguel Paulista. O autor também destaca as

¹ CARDOSO, Viviane Pedroso Domingues. Representações memorialísticas da Zona Leste de São Paulo. Anais do XXI Encontro Estadual de História – ANPUH-SP – Campinas, setembro, 2012. Disponível em: http://www.encontro2012.sp.anpuh.org/resources/anais/17/1342407157_ARQUIVO_ARTIGOANPUHFINALfinal.pdf. Acesso em 23 de agosto de 2018. pp. 3-4.

grandes frentes sindicais, formada por esses mesmos migrantes, que ocorreram entre as décadas de 1930 e 1940. Sobretudo como essas pessoas trouxeram uma nova identidade ao bairro, com seus costumes e culturas, que estão inseridos até os dias atuais, sendo que muito do que hoje se refere ao desenvolvimento da região, se deve ao grande contingente de nordestinos que por aqui instalaram.

A memória da formação do bairro de Itaim Paulista, também está diretamente ligada aos processos de migração e imigração, ocorridos no mesmo período estudado por Fontes, porém anteriormente a essas datas, Itaim e a região da antiga Fazenda Biacica, que durante os séculos XVII e XVIII, foi uma das mais importantes e produtivas fazendas administradas pela Ordem Terceira do Carmo, ficou responsável pelo abastecimento dessas duas regiões que correspondiam à aldeia de Ururaí, ou aldeia de São Miguel de Ururaí, e outras demais regiões da parte Leste da cidade. Também faziam parte dessa mesma rede de abastecimento comercial, as cidades de Guarulhos e Mogi das Cruzes. Das rotas comerciais trilhadas pelos antigos tropeiros, surgiu o principal caminho por terra entre as regiões do Vale do Paraíba à Vila de São Paulo de Piratininga, conhecida como o Planalto Paulista. Posteriormente esse caminho se tornou a mais importante Estrada de Rodagem do Brasil, proporcionando um maior intercâmbio comercial, que ligaria a cidade de São Paulo à capital do país, Rio de Janeiro, durante as primeiras décadas do século XX.

Capítulo 01. Nos Caminhos da Fazenda *Biacica*. O bairro de Itaim Paulista dentro da expansão econômica da cidade de São Paulo.

A origem do bairro de Itaim Paulista remonta a, pelo menos, o século XVII, em consonância ao período de formação da vila de São Paulo de Piratininga. Inserido nesse contexto está o Itaim², que pertencia a uma região de mata pouco explorada, mas que era facilitada pelo curso das águas dos rios, sendo o meio de locomoção feito através de canoas, pelos povos nativos, e em pequenas embarcações já com a presença dos colonos. Uma paragem nas proximidades do rio Tietê, proveniente do povoado dos índios Guaianás³, da aldeia de Ururáí⁴, levou exploradores a demarcarem aquele espaço em terras que passaram a ser conhecidas como Biacica⁵ ou mesmo por Fazenda Biacica, após a ocupação. Por muito tempo, o local estando em posse dos frades Carmelitas, teve como principal referência uma capela, erguida na época por essa Ordem religiosa, e que também passou a carregar o mesmo

² Lê-se em Melo que: “O vocábulo “itá”, de origem tupi, é um dos mais empregados na denominação de lugares no Brasil. É comum encontrar nomes como: *Itaquera* (Ita-coéra), pedra velha; *Itapuã*, pedra redonda; *Itaberaba*, pedra reluzente; *Itaú*, pedra negra; *Itapecerica*, laje escorregadia ou penedo; *Itamaraty*, pedra alva; *Itapetininga*, lajeado seco; *Itaporanga*, pedra bonita, e tantos outros. Segundo Theodoro Sampaio, neste vocábulo, “o grau diminutivo se forma com a posposição ao positivo das palavras:” mirim” ou “miri” pequeno, ou simplesmente da partícula “y” ou “im”, como , por exemplo, de “Itá”, pedra, “Itamirim” ou “Itaim” ou “Itay”, pedrinha”. Portanto, segundo o mestre tupinólogo, o nome Itaim significa pedrinha ou pedra pequena, como o leitor desejar”. MELO, Jesus Matias de. *Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo*, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 38.

³ Como aponta Schaden: “Decênios a fio se travou calorosa discussão em torno da classificação linguística e sobretudo etnográfica dos índios que em obras e documentos antigos sobre regiões hoje paulistas figuram com o nome de Guaianá, Guanhanã, Goianazes etc. Uns identificavam-nos com os próprios Tupinikín do litoral e do planalto de Piratininga, ao passo que outros arrolavam argumentos mais ou menos convincentes para provar que se tratava de tribo de classificação étnica ou linguística diversa. Neste caso teriam sido uma horda da tribo Kaingáng(...). Alguns autores como Frederico G. Edelweiss (1947, p. 31), acham provável a hipótese de que os Goiana de Piratininga fossem índios de outra origem, que teriam adotado coletivamente o idioma Tupí. Não há, entretanto, argumentos ponderosos que nos façam aceitar tal explicação, embora se conheçam exemplos de tribos sul-americanas que substituíram a sua língua original pelo Guaraní. (...). O certo é que em numerosos textos quinhentistas se mencionam os Goianá como os primitivos habitantes, não somente dos campos de Piratininga, como daí até o litoral, e ainda, por exemplo, em trechos da costa próximos de São Vicente”. SCHADEN, Egon. *Entre os índios do litoral paulista*. Paulistânia. N.º 21, maio-junho. 1949. pp. 394-395.

⁴ Lê-se em Bontempi que “a denominação do distrito, outrossim, teve sucessivas alterações. A mais antiga referenda nominal àquela região é Ururáí, como era conhecida pelos naturais e pelos primeiros colonos de Piratininga. Com a formação da aldeia cristã, surgiu São Miguel de Ururáí, tal como consta, por exemplo, na provisão de Gaspar Colaço para Capitão da aldeia, lavrada em 13 de abril de 1590 (cf. capítulo IV), mas passa a ser mais corrente a mera designação de São Miguel, assim conservada em 1891 pelo decreto que criou o distrito”. BOMTEMPI, Sylvio. *O Bairro de São Miguel Paulista*. Editora, Dcesc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970. p. 166

⁵ Lê-se em Melo que: “Biacica, outr’óra “Imbiacica”, nome possivelmente derivado dos termos tupi-guaranis, “imbé” e “cica”, cipó resinoso da classe dos “Arum usum”, e infalibilidade preconizada pelo indígena no tratamento das feridas antigas e rebeldes à cicatrização, é uma pequena paragem limitada pelo rio Tietê, ao norte; ribeirão Água Vermelha, a oeste; caminho de São Miguel a Itaquaquecetuba e Mogi das Cruzes, primitivamente “Boigi-mirim”, ao sul e rio Lageado, cuja primitiva denominação era “Imbiacica”, a leste, (...) mais tarde chismada pelos frades carmelitas em Itahim”. Relatório de Affonso A. de Freitas, Comissão do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, em visita à Biacica. MELO, Jesus Matias de. *Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo*, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 32.

nome devido a uma espécie de vegetação típica do ambiente, sendo intitulada como Capela de Nossa Senhora de Biacica. Os desdobramentos, que foram se apresentando em meio a esse cenário, dariam início a um grande processo ocupacional na região, com elementos considerados de bastante relevância para se entender o seu desenvolvimento demográfico relacionado ao crescimento populacional, que em certa medida também influenciaria para o surgimento e desenvolvimento comercial não apenas do bairro de Itaim Paulista, como de toda a cidade de São Paulo.

Essas terras, que antes representavam os aldeamentos indígenas em todo o seu território⁶, e compunham uma grande área do que hoje se configura o bairro, surgiram por intermédio de doações de sesmarias. Devido à localização formada por uma região de colinas, o vale do rio Tietê, e por cinco afluentes córregos⁷(fig. 1), uma dessas doações que propunha um limite divisório partindo do córrego de Imbiacica até situar-se às margens do rio Guayó⁸, foi denominada como Sesmaria de Guayó⁹ pelos colonos portugueses que passaram a ocupá-la a partir de então. Entretanto, é importante ressaltar que essa grande área se constituiu após diversos conflitos, subsequentes à decisão de João Ramalho e Martim Afonso de Souza¹⁰ de

⁶ Como aponta Blaj: “Neste processo de expansão da propriedade, as terras indígenas foram as mais afetadas. Ainda em 1582 a Coroa tinha determinado a distribuição de sesmarias para os aldeamentos que se formassem ou já existissem, terras estas que não poderiam lhes ser tomadas; em 1652 o mesmo Alvará-Régio foi novamente transcrito em Salvador. Mas, como vimos, a doação/expropriação das terras dos aldeamentos de São Paulo era uma prática constante. Para fugir da lei, em 19.5.1679 a Câmara de São Paulo, juntamente com o ouvidor João da Rocha Pitta, “camuflam” as expropriações em aforamentos, cobrando foros extremamente baixos, legalizando assim a exploração das terras dos aldeamentos”. BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721). São Paulo: Humanitas, FFLCH-USP, FAPESP, 2002p. 187-188.

⁷ São eles os atuais córregos: Água Vermelha, Lajeado (Imbiacica), Itaim, Tijuco Preto e Três Pontes.

⁸ Convém apontar o que circula pela web: “o Rio Guaió nasce no município paulista de Mauá, ao lado da nascente do Rio Tamandateí, no Parque Ecológico Santa Luzia. É de extrema importância para a Grande São Paulo. Com aproximadamente 20 km de extensão, o Guaió desloca-se, a jusante, rumo nordeste, tendo, do seu lado esquerdo, os municípios de Ferraz de Vasconcelos e de Poá, e, à direita, Ribeirão Pires e de Suzano. A sua foz se dá no Rio Tietê, na divisa com Itaquaquecetuba, a cerca de 30 km a montante do local onde deságua o Rio Tamandateí”. Disponível em: <https://www.diariodesuzano.com.br/editorial/rio-guaio/20092/>. Acesso em 14 de maio de 2018.

⁹ Como aponta Melo: “Sesmaria de Guayó eram terras com limite estabelecido pela corte entre o rio Guayó (limite entre Poá e Suzano a leste) e o Córrego Imbiacica (atual córrego do Lajeado) em direção a São Paulo (a oeste)”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p 11.

¹⁰ É possível ler no website do governo do Estado de São Paulo que: “João Ramalho foi um grande colaborador de Martim Afonso, tendo auxiliado na fundação da Vila de São Vicente no dia 22 de janeiro de 1532. Sua relação com o cacique Tibiriçá facilitou bastante o relacionamento entre colonos e indígenas. De porte agigantado, era respeitado por todos. Sobre ele escreveu Tomé de Souza ao rei de Portugal D. João 3º: “tinha tantos filhos, netos e bisnetos que não ousou dizer a Vossa Alteza, ele tem mais de 70 anos, mas caminha nove léguas (a légua portuguesa equivalia a cinco quilômetros) antes de jantar e não tem um só fio branco na cabeça nem no rosto”. Sua prole foi numerosa, contando com inúmeros filhos legítimos e bastardos; talvez desse fato provenha a designação de “povoador”. Apesar de sua vida de polígamo, era religioso. Todos os seus filhos, legítimos ou não, foram batizados. João Ramalho acompanhou Martim Afonso de Souza ao planalto de

subirem à serra para a expansão da colonização no período de 1532, em razão do uso de trabalhadores escravizados, indígenas e africanos, a partir dos séculos XVI e XVII. Durante um longo período, atrelada a esses fatos, a vila ficaria marcada pela forte ocupação territorial, com mudanças drásticas na sua geografia, destacando a abertura e reformulação de estradas e trilhas de antigos caminhos por terra, que auxiliaram principalmente na articulação para a exploração em áreas de minas à procura de esmeraldas¹¹, que foi uma de suas principais atividades durante o período colonial, e junto o desenvolvimento de importantes rotas de comércio.

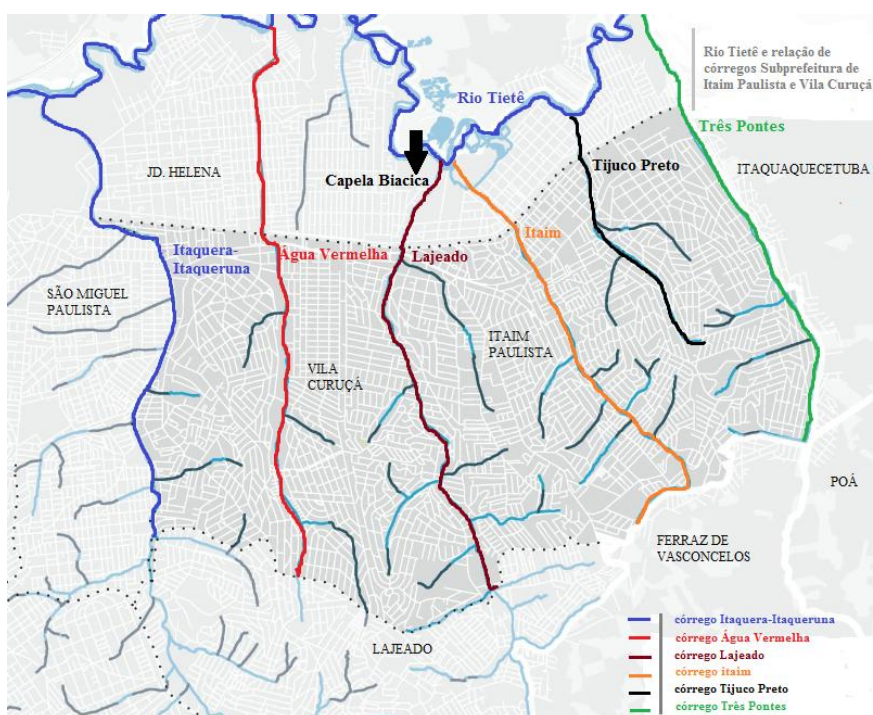


Figura 1. Relação de córregos Itaim Paulista, grifo nosso. Ocupação do córrego Água Vermelha. Subprefeitura Itaim Paulista. Intervenção na Cidade Existente, FAUUSP, 2015. Disponível em: https://issuu.com/juancamilosalazar/docs/c_rrego_agua_vermelha. Acesso em novembro de 2018.

Piratininga, recebendo uma sesmaria, em 1534, na qual fundou a povoação de Santo André da Borda do Campo (hoje São Bernardo do Campo), elevada a vila em 8 de abril de 1553, pelo governador-geral Tomé de Sousa, sendo nomeado seu alcaide e guarda-mor do campo e, mais tarde, capitão (1 de julho de 1553). Foi também vereador (1553 e 1558). Às suas custas fortificou a vila, com trincheira e quatro baluartes. Apesar de sua dedicação a Santo André, esta estava em franca decadência, e não chegava a contar com trinta moradores brancos. Assim, em 1560 não teve como evitar a ordem de Mem de Sá, novo governador-geral do Brasil, de transferir todos os moradores para São Paulo, e o Pelourinho para defronte do Colégio de São Paulo e, por consequência, extinguir Santo André”. Disponível em: <http://www.casacivil.sp.gov.br/biblioteca-civil/noticias/MostraNoti.asp?par=2877> . Acesso em 20 de agosto de 2018.

¹¹ Como aponta Blaj: “a articulação de São Paulo com as áreas mineratórias propicia a acumulação de verdadeiras fortunas nas mãos dos comerciantes que abasteciam as minas com gêneros alimentícios, gado e escravos. Grande parte destes comerciantes eram paulistas, filhos da tradicional elite local, que ao receberem sesmarias nas principais rotas que levavam às vilas mineiras, acabavam por integrar a produção de gêneros agrícolas, a criação de gado e muars, atividades que suas famílias já realizavam em São Paulo e Curitiba, com o comércio de abastecimento para as minas”. BLAJ, Ilana. Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulistana. Rev. bras. Hist. v. 18 n. 36. São Paulo, 1998.

Na análise de Vargas, a São Paulo do período colonial, antes de se tornar sede do governo da Capitania de São Vicente, para uma parte da historiografia, se manteve isolada até o ano de 1711, com uma produção por vezes independente, que também era baseada na agricultura. Formada por áreas de planalto, escolhidas estrategicamente por questões de segurança, e para impedir que o seu povoado fosse recebido por ataques de grupos de invasores, a região do planalto paulista, além de privilegiada por sua condição geográfica, possuía também os principais caminhos de ligação à vila, de onde surgiram as mais importantes rodovias de São Paulo. O abastecimento e comércio da região do planalto para a região leste da cidade, eram feitos pelo caminho em direção ao Vale do Paraíba e à capital, Rio de Janeiro, guiados pelo *Triângulo* comercial que se formou pelas ruas; São Bento, 15 de Novembro e a Rua Direta, que serviam de ponto de partida para movimentação e orientação dessas rotas comerciais¹². A presença dos colonos portugueses em Biacica e São Miguel, foi se intensificando à medida em que se expandiam os caminhos que rumavam para essa região, que atualmente representa o centro da cidade de São Paulo, também conhecido como área da Sé. O trabalho efetuado para adentrar ao território era servido pela mão de obra escrava indígena, baseada nas mais diversas formas de coerção, que atingiria todo povoado que já habitava essas terras, como apresenta o autor Bomtempi, em análise sobre a história da formação do bairro de São Miguel Paulista¹³. Sobretudo dessa região que viria a ser conhecida como o extremo leste de São Paulo, foram organizadas expedições sob o comando dos capitães, que eram designados a essa função para exploração do território, chamadas de bandeiras. A conduta desses mesmos capitães da colônia implicou na maneira de como se utilizavam dessa mão de obra escrava, com severas aplicações às formas de trabalho, e por fim o tratamento rígido ao qual foram submetidos os povos indígenas, após a invasão e domínio dos colonizadores:

A truculência dos capitães era o mais eficiente instrumento da escravidão dos índios, mormente na segunda metade do século XVII, açodada na penetração do território, a busca das minas. É verdade que os índios eram empregados nos mais diversos trabalhos, como no transporte de cargas ao litoral, no conserto do caminho do mar e na feitura dos caminhos da vila, no comboio de pessoas importantes, capitães-mores, prelados e ouvidores, mas o seu papel era mais

¹² VARGAS, Heliana Comin. Espaços Comerciais na Metrópole Paulista. In: CAMARGO, Ana Maria (org.). São Paulo de Outros Tempos. São Paulo: Associação de Arquivistas de São Paulo / CIEE, 2017, p. 272-288.

¹³ BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcesc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970.

importante nas minas, para onde eram conduzidos em copiosos magotes, sob regime francamente servil¹⁴.

Na análise de Melo, sobre a história do bairro de Itaim Paulista, o processo de dominação territorial e a proposta de distribuição de terras aos novos habitantes, se baseavam nas doações de sesmarias, que naquele período era destinada à fidalgos da casa real e correspondia a pagamentos ou trocas de favores da realeza. No caso da Sesmaria de Guayó, ela se deu em doação a Domingo de Góes, em 07 de janeiro de 1610, o qual foi homenageado pela honra e fidelidade da memória de sua família, especialmente a seu pai que acompanhara Martim Afonso de Souza quando este aportou em São Vicente em 1532; e de seu avô, Pedro de Góes, o primeiro herdeiro de sesmaria na Capitania de São Vicente. Ao ter solicitado a corte real um pedaço de terra, Domingo de Góes, alegou pertencer a uma família que sempre esteve a serviço da vila de São Paulo e a serviço da corte, e que por motivos de constituir uma família ampla necessitava possuir terras para produzir o próprio alimento. No entanto, um ano depois da solicitação de sesmaria ter sido feita, em resposta ao pedido e em reconhecimento de sua família, a Corte enviou-lhe uma nova carta ofertando-lhe a segunda sesmaria¹⁵, em 21 de junho de 1611. Nesta carta, a Corte garantia-lhe o direito de uma área territorial ampla, porém, afirmava que a não utilização para produção em um determinado prazo (cerca de dois anos), o *sesmeiro* seria obrigado a devolver a área para a Coroa. Ocorrem algumas divergências quanto a real posse dessas terras, já que documentos informam que Lopo Dias¹⁶, já as ocupava nesse período, comprovados em testamento datado em 1º de janeiro de 1609, quando as passou para a Ordem do Carmo, logo após a perda do filho bandeirante¹⁷, momento que possivelmente não houve o reconhecimento imediato por parte da coroa portuguesa, pelo fato dessa área ter sido concedida a Domingo de Góes datadas dessa época, como já citado, porém de acordo com a declaração divulgada através de documentos da Ordem religiosa dos frades Carmelitas em 1869, constam que as terras de Biacica pertenciam à Ordem do Carmo já em 1621.

¹⁴ Ibidem, pp. 77-78.

¹⁵ Lê-se em Melo que: A área territorial da segunda gleba de terra somando à primeira teriam como limites, ao norte, o rio Tietê, ao leste, o rio Guayó, ao sul, o velho caminho de São Paulo a Mogi das Cruzes, e, a oeste, o córrego Água Vermelha, de sua nascente até a sua foz, no rio Tietê. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p.13.

¹⁶ Ainda em Melo, lê-se: Lopo Dias, português que morou na capitania de São Vicente desde o início da colonização. Residiu na capitania de Santo André Borba do Campo até 1560, exercia a função de vereador e oficial municipal da coroa, casou se com Beatriz Dias, neta de Martim Afonso(Tibiriçá), teve dois filhos (Suzana Dias e Belchior Dias Carneiro), cujo filho tornou se bandeirante. Após a morte do filho em colonização pela capitania, se negou em ser tutor dos netos, deixando-as para a Ordem do Carmo como herança. Ibidem, p. 14.

¹⁷ Novamente em Melo, lê-se que: Belchior Dias Carneiro, foi um importante bandeirante, tendo participado como cabo de Bandeira de Nicolau Barreto, que passou por essa região, em direção a Mogi das Cruzes, em agosto de 1602. Fez diversas entradas no sertão e morreu em 26 de junho de 1607. Ibidem, p. 14.

A Ordem dos padres Carmelitas chegou ao Brasil em 1580 e tinha como missão constituir conventos em várias regiões do Brasil. No período colonial tornou-se um núcleo religioso muito forte e com numerosos bens, entre os quais, o Convento do Carmo de São Paulo, a Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte do Carmo e, além de outros, a Fazenda Biacica. No entanto, a Fazenda Biacica recebia certa atenção, pois estava situada entre as aldeias de Itaquaquecetuba¹⁸ e Guainás, no qual a ordem religiosa tinha como objetivo desenvolver projetos de lavoura na tentativa de catequizar os indígenas¹⁹, cuja mão de obra escrava foi usada, posteriormente, para a construção da Capela de Biacica. Ainda em Melo nos documentos consultados para sua análise, constam que aconteceram recorrentes disputas territoriais entre as administrações que representavam Mogi das Cruzes e São Paulo, sobre a referida área da fazenda Biacica. Essas se estenderam até finais do século XIX, pois era de interesse principalmente da administração de Mogi, que houvesse uma demarcação definitiva, quanto aos limites entre as duas vilas. As terras que causaram esses conflitos sofriam com a falta de manutenção das estradas, dificultando na entrada e saída de suas rotas de comércio de alimentos para além do seu território. Durante esse processo foram encaminhadas ao governo da província relatórios para serem analisadas as solicitações por parte da Câmara de Mogi, que desejava assumir a responsabilidade por toda essa área, ainda em posse dos padres carmelitas. Os limites de demarcação enfim aconteceram após decisão

¹⁸ Como aponta website da Câmara Municipal de Itaquaquecetuba: “A origem do município de Itaquaquecetuba remonta a uma das doze aldeias, fundadas pelo padre jesuíta, José de Anchieta, em sua longa permanência no Brasil. Sua criação se deve ao então presidente da província, Bernardo José Pinto Gavião Peixoto, com o nome de Vila Nossa Senhora d'Ajuda, em 8 de setembro de 1560, sendo estabelecida na beira do Rio Tietê, para catequizar os guaianases. Nas décadas de 10 e 20 do século XVII, entretanto, a aldeia ficou quase deserta já que, por ordem de Fernão Dias Paes, desejoso de ter um maior controle dos índios catequizados, a maior parte de sua população foi transferida para aldeia de São Miguel, mais próxima a São Paulo, onde havia sido erguida uma nova capela. A população começaria a crescer apenas em 1624, quando o padre João Álvares, construtor da capela da Conceição de Guarulhos e também a de São Miguel, decidiu levantar em sua propriedade, localizada bem ao lado da aldeia de Itaquaquecetuba, um oratório em louvor a Nossa Senhora d'Ajuda que, em seguida, tornar-se-ia capela. Este foi o marco inicial da povoação, que logo viria a se fixar em seu redor, com o nome, justamente, de Nossa Senhora da Conceição de Itaquaquecetuba, recuperando, assim, o topônimo do antigo aldeamento, elevado à freguesia pela lei Nº 17, de 28 de fevereiro de 1838”. Disponível em: <https://www.camaraitaquaquecetuba.sp.gov.br/portal/cidade/12/Hist%C3%B3rico-da-Cidade> . Acesso em 18 de novembro de 2018.

¹⁹ Blaj faz alguns apontamentos em que cita os autores Lilia Scharwcz e Sérgio Buarque de Holanda em trecho: “O indígena, igualmente, não é valorizado na ótica da constituição da nova raça ou como “um elemento redimível mediante a catequese, que o retiraria de sua situação ‘bárbara e errante’ para inseri-lo no interior da civilização [...]”. Ao contrário, suas múltiplas dimensões são resgatadas. Em *Caminhos e fronteiras* (Sérgio Buarque de Holanda) constantemente aponta para o saber indígena e a apropriação deste saber pelo paulista: é o arguto sentido de observação do índio alertando o desbravador para os perigos do sertão e indicando as nascentes, fontes, árvores e plantas fornecedoras de água; é a assimilação de sua dieta alimentar para a sobrevivência no meio hostil; é a capacidade do gentio em identificar onde existiria o mel; é sua habilidade na caça e na pesca; é a farmacopéia nativa etc”. BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721) / Ilana Blaj – São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP: Fapesp, 2002. p. 70.

do governo em 1865, no qual ficou definido que entre São Paulo e Mogi das Cruzes, haveria como referência a linha divisória pertencente às regiões de Biacica e Itaquaquetuba, traçada pelo curso do córrego denominado como Três Pontes.

Dos trabalhos desenvolvidos na Fazenda Biacica, e em tantas outras terras cedidas em sesmarias, muitas delas eram sustentadas por atividades de agricultura, e tiveram essa prática como ponto determinante dentro das exigências do próprio império de Portugal, que enviava recomendações sobre a maneira como deveriam ser utilizadas, para o acolhimento das famílias de seus proprietários, mas desde que fossem espaços produtivos excepcionalmente através do plantio e formação de grandes colheitas, como a lavoura principalmente, que assim impediriam que áreas de terras como essas se tornassem devolutas, no caso de uma eventual saída dos seus moradores desses locais. As vastas terras dessa região, que correspondiam à Biacica e à aldeia de Ururáí por serem remanescentes de terras indígenas, foram por muito tempo áreas desenvolvidas através de antigas técnicas de agricultura, e sendo parte fundamental da própria cultura desses povos, já se produzia uma grande variedade de cereais, devido ao clima que favorecia as suas plantações. Mesmo após o domínio dos colonizadores, além do cultivo do milho e a mandioca²⁰, cresciam também as plantações de cana de açúcar e diversas espécies de árvores frutíferas, algumas delas trazidas do continente europeu que por sua adaptação aos solos tropicais, facilitou em muito no cultivo do que seria produzido, tanto para comercialização como também para a troca. Mas, como aponta Alice Canabrava, “contudo, a mercadoria de troca, por excelência, foi o escravo índio²¹”, e por um longo tempo sua escravização foi uma prática que se estendeu às regiões do nordeste em busca dessa mão de obra²², articulando parte de uma corrente comercial da região com outros estados: “a Fazenda (Biacica) se mantinha próspera graças ao trabalho exercido pelos índios que eram buscados no sertão pelos bandeirantes, a pedido dos proprietários²³”. Essa prática da utilização e comércio da mão de obra escrava indígena perdurou por longas datas, chegando

²⁰ Sobre a “*Agricultura de subsistência*”, Caio Prado Júnior, discorre como foi o abastecimento interno nas regiões do litoral e planalto paulista, responsáveis pelo fornecimento desses produtos para diversas partes da colônia, que incluíam o milho, mandioca, feijão e trigo. PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*, 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1969.

²¹ CANABRAVA, Alice P., “Esbôço da história econômica de São Paulo”, em Ernani Silva Bruno (Org.), *São Paulo: terra e povo*, p. 22-3

²² Melo apresenta documento do Arquivo do Convento do Carmo de São Paulo onde consta que: “Por falta de gente que tinham as fazendas, nos importava mandar ao sertão 8 moços em companhia do capitão José Ortiz de Camargo, para que com o favor de Nossa Senhora, pudessem trazer alguma gente, pois sem ella se acabariam totalmente, não só as fazendas, mas os conventos, (...) escolhemos 4 moços da fazenda São Pedro e 4 da Imbiacica e os enviamos com o dito capitão”. M. E. de Azevedo Marques, *Apontamentos*, TOMO I, p. 342, 1952. MELO, Jesus Matias de. *Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo*, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. pp. 16-17.

²³ *Ibidem*, p. 16.

até o século XVIII, movimentando grande parte dos negócios da cidade. Porém, passariam a encontrar alguns obstáculos, como mostra em documento publicado pela Biblioteca Brasileira, redigido por Washington Luís²⁴, em que analisa a administração de Rodrigo Cesar de Menezes²⁵, como primeiro governador da Capitania de São Paulo (1721-1728). Em trecho da obra, relata um dos momentos em que surgiram tensões entre colonos e as ordens religiosas, os quais rebatiam diversas acusações, no que dizia respeito aos assuntos referentes à procura por essa disputada mão de obra. Nesse ponto discutia-se de imediato qual era a relação entre o escravo e o senhor; dessas afirmações se evidenciavam as formas de trabalho compulsório e os maus tratos aos quais os indígenas estariam submetidos. Trabalhos estes que se distinguiam aos confrontos nas guerras; de um lado o duro trabalho escravo nas minas se

²⁴ Em website do acervo do Estadão consta que: “Washington Luís Pereira de Sousa foi o último presidente da chamada república velha brasileira. Ele nasceu no dia 26 de outubro de 1869 na cidade de Macaé, no Rio de Janeiro. Filho de um rico proprietário de escravos, Washington Luís estudou no Colégio Pedro II, na Faculdade de Direito de Recife e na Faculdade de Direito do Largo São Francisco, onde bacharelou-se em 1891. Foi nomeado promotor do município de Barra Mansa, no Rio de Janeiro, trabalhou como advogado na cidade paulistana de batatais e, posteriormente, atuou como vereador e presidente da Câmara deste município. Casou-se com Sofia Paes de Barros, neta do Barão de Piracicaba, no dia 4 de março de 1900. Teve quatro filhos com ela. Depois do casamento, Washington Luís mudou com a família para São Paulo. Foi eleito deputado federal em 1904 e assumiu a Secretaria de Justiça do Estado de São Paulo um ano depois. Em 1913, foi escolhido pelos vereadores para ser prefeito da cidade de São Paulo, tendo retornado ao cargo em 1917, por voto direto. Mandou gravar nos brasões da cidade o lema “*Non ducor, duco*” (“não sou conduzido, conduzo”), recuperou as finanças da capital e construiu estradas municipais. Entre 1920 e 1924, Washington foi presidente do estado de São Paulo, onde investiu, sobretudo, na construção de rodovias. (Na presidência de São Paulo seu lema foi “Governar é abrir estradas”, e durante o mandato construiu mais de mil quilômetros de rodovias no Estado). Ao deixar o governo foi eleito senador estadual e, depois, senador federal. Washington Luís foi eleito presidente para o quadriênio 1926-1930, tendo sido indicado pelas influentes oligarquias nacionais, orientadas pelo pacto do “café com leite”. Washington foi eleito por voto direto, sem concorrentes, e governou de forma autoritária”. A crise do governo Washington Luís foi agravada pela indicação do candidato paulista Júlio Prestes à sucessão presidencial. Gaúchos, mineiros e paraibanos, discordando da escolha paulista, formaram uma aliança política e lançaram a candidatura de Getúlio Vargas contra o candidato das elites cafeicultoras. Júlio Prestes venceu as eleições do dia primeiro de março de 1930, mas a Aliança Liberal contestou os resultados alegando fraude. Somando-se a isso o assassinato do líder oposicionista paraibano, João Pessoa, e o descontentamento geral em relação à corrupção e às fraudes da república velha, a situação política tornava-se cada vez mais crítica. Em outubro de 1930, um grupo de conspiradores derrubou o presidente Washington Luís e colocou Getúlio Vargas no poder, um movimento que ficou conhecido como “Revolução de 30”. O presidente até cogitou resistir, mas acabou desistindo após considerar a força de seus opositores. Washington foi levado preso ao forte da Guanabara. Exilou-se na Suíça, em Portugal e nos Estados Unidos entre 1930 e 1947, ano em que regressou ao país. Não se envolveu mais em política, e dedicou os últimos anos de sua vida ao estudo de humanidades. Morreu, em São Paulo, no dia 4 de agosto de 1957. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/personalidades/washington-luis.566.0.htm>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

²⁵ Como aponta website da Editora Brasileira: “Neste livro, o futuro presidente do estado de São Paulo (1920-1924) e do Brasil (1926-1930), examina a atuação de Rodrigo César de Menezes, primeiro governador da capitania de São Paulo (1721-1728). Publicada originalmente na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, em 1904, a obra é um dos textos mais importantes sobre a história paulista no início do século XVIII, período de expansão bandeirante para Goiás e Mato Grosso”. SOUSA, Whashington Luís Pereira de. Capitania de São Paulo, Governo de Rodrigo Cesar de Menezes. Companhia Editora Nacional, São Paulo – Rio de Janeiro – Porto alegre, 1938. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/obras/capitania-de-sao-paulo-governo-de-rodrigo-cesar-de-menezes>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

fazia indispensável para os portugueses, enquanto que o trabalho nas fazendas era imposto ao índio pelos jesuítas:

O único meio, na época, para aquisição de trabalhadores, eram as entradas ao sertão, acompanhadas sempre de guerras, que claramente faziam prever do índio vencido: a morte ou a escravidão. Dadas essas circunstâncias, a escravidão do índio era uma consequência lógica, tornava-se indispensável ao colono que cedo ou tarde se havia de rebelar contra o sistema dos jesuítas. O jesuíta aldeava em proveito próprio, fazendo os índios trabalharem nas fazendas da companhia, segregando-s da colônia, evitando até que eles tivessem comunicações com os colonos – queixam-se estes. Os portugueses reduziam o indígena a uma escravidão cruel, mil vezes pior que a barbárie do sertão; não queriam homens, queriam escravos, máquinas de trabalho, com os quais não tinham piedade – acusavam os jesuítas²⁶.

Em análise de Sangenis, vale ressaltar que a partir do século XVIII, a capela de São Miguel estava sob a direção dos padres franciscanos, que passaram a ser os responsáveis pela evangelização dos indígenas após a expulsão da Companhia de Jesus, em 1759, durante o período pombalino²⁷. A presença dos padres capuchos (franciscanos) no território da aldeia de São Miguel de Ururaí, também ficaria marcada por esse processo de domínio religioso baseado na imposição de mão de obra escrava indígena, que foram utilizadas tanto para a manutenção dentro de suas propriedades, como nos serviços exercidos em obras públicas solicitados pelo governo²⁸, como apresentado em outro trecho de documento redigido por Washington Luis:

(...)Essas aldêas estavam sob a direção de missionários e de um administrador e eram regidas e governadas pelo capitão general, pelo ouvidor e pela camara. Essa abundancia de administradores e directores só trazia confusão e prejuizo para os aldêados. (...)Havia, então, a aldêa de S. Miguel, sob a direção dos Capuchos; a dos Pinheiros, sob a dos Benedictinos; a da Baruary sob a dos carmelitas e outras. Essas tinham sido fundadas antes desse regimen e não eram mais do que viveiros de trabalhadores para as obras publicas, estradas, fortificação, transporte de bagagem, recados, etc²⁹.

²⁶ SOUSA, Whashington Luís Pereira de. Capitania de São Paulo, Governo de Rodrigo Cesar de Menezes. Companhia Editora Nacional, São Paulo – Rio de Janeiro – Porto alegre, 1938. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/obras/capitania-de-sao-paulo-governo-de-rodrigo-cesar-de-menezes>. Acesso em 23 de dezembro de 2018. p. 18.

²⁷ SANGENIS, Luiz Fernando Conde. (2014). Controvérsias sobre a pobreza: franciscanos e jesuítas e as estratégias de financiamento das missões no Brasil colonial. *Estudos Históricos (Rio de Janeiro)*, 27(53), 27-48. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/S0103-21862014000100002>. Acesso em 05 de janeiro de 2019.

²⁸ Ibidem.

²⁹ SOUSA, Whashington Luís Pereira de. Capitania de São Paulo, Governo de Rodrigo Cesar de Menezes. Companhia Editora Nacional, São Paulo – Rio de Janeiro – Porto alegre, 1938. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/obras/capitania-de-sao-paulo-governo-de-rodrigo-cesar-de-menezes>. Acesso em 23 de dezembro de 2018. p. 20.

Com a abertura de estradas guiadas pelas rotas de comércio de alimentos que sustentavam essas regiões, os produtos eram vendidos na cidade e transportados por grupos de tropeiros³⁰, intensificando também o comércio de muares, que atravessavam os caminhos que ligavam São Paulo a Mogi e o acesso pelo rio Tietê³¹. Os caminhos utilizados para atravessarem esses trajetos, mesmo que limitados devido a densa área coberta por extensa vegetação em Biacica, não implicavam no fluxo quase contínuo de transporte de mercadorias, diferente da região do planalto, cuja abertura de estradas³², e os caminhos de rotas, para diversos pontos da cidade, eram mais acessíveis e mais bem planejados, facilitando a circulação e o abastecimento de seus gêneros alimentícios. Kátia Abud explica que “São Paulo possuía uma posição privilegiada para a comunicação com as diferentes regiões da colônia, para as quais enviava carne de porco defumada e salgada, vários tipos de cereais, caixetas de marmelada e principalmente açúcar³³”. Blaj em trecho de sua obra, ressalta como essa rede de comercialização dos bairros rurais vinha crescendo, junto às áreas de seus terrenos concedidos em sesmarias, que abasteciam grande parte das regiões da cidade:

A comercialização dos gêneros produzidos nos bairros rurais e no interior do Planalto foi, assim, uma das grandes atividades da cidade, mas não a única. Devemos levar em consideração, também, a criação do gado e o comércio dos rebanhos de Curitiba, além da revenda, para vários locais, dos gêneros importados que chegavam a Santos. Dessa forma, os caminhos se multiplicavam, os arrendamentos e monopólios conseguiam valores cada vez maiores, e as sesmarias ganhavam terrenos cada vez mais longínquos; fortunas eram feitas por meio do

³⁰ Convém apontar o que circula pela web: “Quem viaja pela Rodovia Presidente Dutra, São Paulo ao Rio de Janeiro, passa sem cerimônia pela placa do km 36 que indica Rodovia dos Tropeiros, caminho utilizado do século XVII até XIX, nas viagens dos tropeiros na região Sudeste e Sul. Há várias Estradas dos Tropeiros no Brasil, mas a mais importante é a atual SP 068, ligando Silveiras até Bananal. O caminho percorrido pelos tropeiros serviu de base para a antiga Rio – São Paulo, que utilizou as trilhas como orientação para chegar vindo da capital Rio de Janeiro, até o Vale do Paraíba. Foi pela Estrada dos Tropeiros que D. Pedro I passou na viagem entre Rio e São Paulo, no ano de 1822, quando o Brasil conquistou sua independência. A história, está presente em cada curva. No seu trajeto, entre Silveiras e Bananal, encontram-se cinco cidades do Circuito Vale Histórico e ainda Queluz, a única a margem da Rodovia Presidente Dutra”. Disponível em: <http://caminhosdacorte.com.br/2014/08/16/estrada-dos-tropeiros/>. Acesso em 14 de novembro de 2018.

³¹ MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 13.

³² Em documento da Assembleia Legislativa de São Paulo, consta que: “A preocupação em investir em estradas refletia a necessidade básica para a expansão da economia provincial. A agricultura de exportação no planalto só poderia expandir-se se o governo garantisse meios para escoar a produção para o porto de Santos. Com o crescimento econômico, crescia também as fontes de arrecadação. Eugenio Egas – Galeria dos presidentes de São Paulo. SP, Publicação Oficial do Estado de São Paulo, 1924 - site da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, p. 56 dos cofres provinciais. Além disso, como nota Miranda Ribeiro, as próprias estradas se tornavam fonte de receitas. Nelas foram instaladas as chamadas barreiras (que corresponderiam aos pedágios atuais), onde eram cobradas taxas de todos que por elas transitassem”. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/240_arquivo.pdf. Acesso em 23 de novembro de 2018.

³³ ABUD, Kátia Maria O sangue intemorato e as nobilíssimas tradições (a construção de um símbolo paulista: o bandeirante). 1985. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1985.

comércio e a elite local teve seu poder consolidado na nova capitania que seria criada em 1720³⁴.

Durante esse período entre os séculos XVII e XVIII, os religiosos da Ordem Terceira do Carmo, receberam as terras que se estendiam do rio Tietê até a região do que hoje corresponde ao Parque do Carmo³⁵, pouco tempo depois ao ocuparem essas terras doadas em sesmária, os padres Carmelitas construíram a capela de Biacica, no ano de 1682³⁶, no entanto, distintas ordens religiosas se expandiram ao longo de anos buscando evangelizar os indígenas, neste sentido, cabe citar novamente os jesuítas, que no mesmo período construíram a Capela de São Miguel de Ururáí, os quais caracterizam a expansão do domínio religioso nessa região³⁷. Em outro trecho de sua obra, o autor Bomtempi faz alguns apontamentos sobre o cotidiano das pessoas que chegavam a São Miguel de Ururáí, atraídas por sua localização, que

³⁴ BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721). São Paulo: Humanitas, FFLCH-USP, FAPESP, 2002. p. 73.

³⁵ Em website da Prefeitura Municipal de São Paulo consta que: “Localizado no bairro de Itaquera, o nascimento do parque do Carmo tem forte ligação com boa parte da história da cidade. Seus primeiros ocupantes vinham de três tribos indígenas: Itaquerus (dando origem ao nome do bairro de Itaquera), Guaianás (que denominaram o vizinho Guainases) e Caaguaçu. Mas foi a vinda da Ordem Terceira do Carmo, conhecida como Ordem dos Carmelitas, que começou a desenhar o que viria a ser o Parque do Carmo. Incumbida de catequizar os índios, essa ordem religiosa da igreja católica impôs seus costumes, levando à fuga dos indígenas para áreas mais distantes. Os Carmelitas transformaram as terras da Fazenda Caaguaçu, em 1722, introduzindo a exploração agrícola e a produção de gado e criando, assim, a primeira degradação ambiental do ecossistema original. Em 1919, a fazenda foi vendida à Companhia Pastoral e Agrícola, de propriedade do Coronel Bento Pires, que deu continuidade às atividades de gado e o plantio de café. Foi nessa ocasião que o bairro foi servido por ferrovia, visando auxiliar no escoamento de sua produção, com iniciativa do engenheiro Artur Alvim – outro a emprestar seu nome ao bairro vizinho. Os primeiros loteamentos realizados por Bento Pires, na década de 20, deram origem aos bairros da Vila Carmosina e Cidade Líder. Na década de 40, as terras originais da fazenda foram transferidas ao engenheiro Oscar Americano, o mesmo que se notabilizou pelo adensamento do bairro do Morumbi. Surgiram outros bairros, como o Jardim Nossa Senhora do Carmo (conhecido como Morumbi da Zona Leste). Com a morte de Oscar Americano, em 1974, os herdeiros da Fazenda do Carmo a dividiram entre a Prefeitura de São Paulo e a Cohab. A Prefeitura fez algumas benfeitorias na fazenda e construiu banheiros, playground, churrasqueiras e áreas de descanso. O Parque do Carmo foi inaugurado em 17 de setembro de 1976, tornando-se o terceiro maior parque municipal da cidade de São Paulo”. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/noticias/?p=242329. Acesso em 14 de novembro de 2018.

³⁶ No livro Territórios de Ururay consta que: “Na porta de aproximadamente três metros, é possível ver a data de “1682” gravada no arco superior, data presumida da construção da antiga capela”. Territórios de Ururay, Grupo Ururay, Patrimônio Cultural, organização, Patrícia Freire de Almeida, Copatrocínio: Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo e realização: Movimento Cultural Penha, São Paulo, 1ª Ed. 2016. p. 43.

³⁷ No livro Territórios de Ururay consta que: “Esses testemunhos citados remetem à dinâmicas ocorridas na época colonial e às origens da cidade de São Paulo, quando foi fundada a Vila de São Paulo de Piratininga, originada do pequeno povoado criado em 1555 que acabou por se transformar, em 1560, em Vila e a formação do Aldeamento de São Miguel de Ururay, marco da ocupação da região oriental de São Paulo, hoje considerada a zona leste da cidade. No movimentado largo de São Miguel Paulista, conhecido popularmente como Praça do Forró, está a capela de São Miguel, marco da fundação do aldeamento de São Miguel de Ururay e da colonização de uma São Paulo indígena. Situada em uma colina próxima ao rio Tietê, com ampla visão da várzea foi construída no ponto central do aldeamento no século XVI – cerca de 1580. Administrada pelos jesuítas nos séculos XVI e XVII, e pelos franciscanos a partir do fim do século XVII, a capela possui inúmeros vestígios da presença dessas ordens religiosas. Reconstruída e reinaugurada em 1622 – data que figura na verga principal, é o único exemplar de igreja alpendrada que restou das que existiam em São Paulo nos primeiros séculos de colonização, e também foi um dos primeiros bens tombados no Brasil, recebendo a atenção dos órgãos de preservação desde a criação do instrumento no país em 1938”. Ibidem. p. 35.

já possuía um pequeno aglomerado de casas e uma expressiva movimentação de pequenos comerciantes, dada aos processos de “recenseamento”, a partir do século XVIII. Essas pessoas também eram atraídas pela presença religiosa nos territórios de São Miguel, que com o tempo passaram a representar, e de certa forma tornaram-se aspectos característicos daquele povoado que configuraria parte dessa região, iniciando todo um processo de afirmação de uma identidade religiosa aos seus moradores:

Na verdade, nas terras de São Miguel consolidavam-se diversos povoados, como Itaquera, Caguassu, Itaim (anteriormente Biacica), e tantos outros já referidos. Não obstante situados em diferentes pontos, constituem os moradores uma comunidade em torno da capela, núcleo do panorama agrícola e pastoril. Em seus campos os lavradores e criadores têm residência fixa e habitual, embora mantenham casas também na vila, onde permanecem apenas temporariamente, como nas concorridas festas religiosas³⁸.

Frente à expansão do comércio que acontecia em São Paulo com mais intensidade em relação a toda a região leste, as promissoras terras de Itaim e a localização em que estavam situadas as Fazendas de Biacica e a aldeia de São Miguel de Ururaí, tomando como exemplo os caminhos entre Santos e São Paulo, no qual São Bernardo exercia função de freguesia, São Miguel e Biacica também se enquadrariam nessa “categoria”, pois “as freguesias se especializavam em serviços que atendessem às necessidades básicas³⁹”. O bairro da Penha situado nas proximidades de São Miguel, junto às regiões de Guarulhos, Itaquaquetuba e Mogi, articulavam essa rede, e foram os principais beneficiados através dessas rotas de comércio por um longo tempo, tendo como principal caminho a estrada que fazia a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro:

Ainda por sua posição geográfica, relacionava-se São Miguel com a freguesia de Conceição dos Guarulhos, o bairro da Penha de França e a vila de Mogi das Cruzes, vizinhos a que se unia fluvialmente. Tietê acima chegava-se a Mogi, passando-se antes por Itaquaquetuba, já no território daquela vila. Rio abaixo, alcançavam-se Guarulhos e Penha. Mas, havia também caminhos terrestres, existentes já no século XVI, quando Mogi das Cruzes era Boigi, com muitas variantes e com o aditivo Mirim a partir de 1608, Conceição era simples aldeia dos maramomis e a Penha não era conhecida nominalmente, vindo a ser referida como tal a partir da segunda metade do século XVII. Todavia, já no século XVI os moradores de São Miguel frequentavam tal

³⁸ BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcsc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970. pp. 90-91.

³⁹ JACINTO, Cláudia Graziolli Somma. Um quilombo na freguesia de São Bernardo. Revista Histórica, publicação trimestral do Arquivo do Estado de São Paulo e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2018. p. 40.

paragem ainda inominada, porque através dela e que atingiam a vila, pelo caminho de Ururá que, sempre conservado pela ação da Câmara, em tempo algum deixou de ser utilizado. Agora, chegado o século XVIII, a comunicação entre ambos os bairros ficava mais facilitada pelas obras do caminho de São Paulo ao Rio de Janeiro determinadas pelo Governador Rodrigo Cesar de Meneses em 1725. Ademais, o caminho vicinal esteve em constantes reformas, a inferir-se do grande numero de mandados expedidos pela Câmara com tal objetivo⁴⁰.

Por um período que se prolongou até meados do século XVIII, a fazenda Biacica ainda em posse dos padres Carmelitas⁴¹ produzia uma quantidade significativa em suas plantações, junto ao gado, e a criação de porcos e galinhas, e eram atividades essenciais que mantinham suas terras estáveis, comparada a outras regiões. Porém, essa estabilidade foi decrescendo com o tempo, e o ritmo produtivo da Fazenda Biacica foi desacelerando, perdendo a sua autonomia como uma das mais importantes e vigorosas fazendas da região. À medida que os anos passavam, essa queda na produção atingia muitas regiões de áreas rurais da cidade, que se deixaram por enfraquecer, devido à escassez de mão de obra principalmente, e foi o momento em que os grandes proprietários de terras sentiriam com a queda das suas produções. A dificuldade em encontrar esses trabalhadores, os quais era fruto da escravidão indígena⁴², começa a se ampliar, e as novas opções para esse tipo de trabalho seria substituída pelo comércio de escravos vindos da África⁴³, que ocasionalmente provocaram a expulsão, ou mesmo desaparecimento quase que por completo das populações indígenas em Biacica e da

⁴⁰ BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcesc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970. pp. 103-104.

⁴¹ Convém apontar o que circula na web: “Devido ao enriquecimento do convento em relação a quantidade de escravos “Davam-se bem a Câmara e os carmelitas, boas relações mantidas através do processo de empréstimo dos escravos para as obras públicas. Favores recíprocos, com certeza. Nada mais. Mas a verdade é que na entrada do século XVIII ainda a Ordem do Carmo se mantinha numa situação folgada, em cujo convento e igreja vivam 14 religiosos e um leigo e o número de escravos elevava-se a 431 (Docs. Inters., XXXI, pág. 167.), com as fazendas do Capão Alto, Sorocamim, Biacica, Caguassu e outras muitas extensões de terras por Santos, Mogi das Cruzes e Itu.(idem, idem, págs. 167 e seguintes)”. Disponível em: <http://www.olharjornalístico.com.br/index.php/video-cast/10958-o-carmo-em-sao-paulo-contexto-historico-da-instalacao-da-ordem-carmelita-em-sao-paulo-de-1594-ate-1905>. Acesso em 23 de outubro de 2018.

⁴² Blaj aponta que: “John Monteiro, em vários de seus escritos, nos relata todo o processo de expropriação das terras indígenas após a expulsão dos jesuítas de São Paulo, em 1640. A formação dos bairros de Guarulhos (Caucaia), São Miguel e Minas Velhas, por exemplo, tiveram sua origem nesse contexto de expoliação; o autor conclui que em fins do XVII grande parte da população rural já não tinha mais acesso ao braço indígena e, quando tinha terras, eram as mais exauridas; quando muito, produziam apenas para a própria subsistência. BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721). São Paulo: Humanitas, FFLCH-USP, FAPESP, 2002. p.184

⁴³ Como aponta Alencastro: “Ao longo da segunda metade do século XVII se afirmam as variáveis estruturais que impõem o tráfico negreiro aos mercados da América portuguesa. São Paulo conhece um ciclo de cultura tritícola e alimentar, baseada no cativo indígena. Trata-se, entretanto, de fenômeno conjuntural, gerado pelas repercussões da Guerra dos Trinta Anos (1610-48) no Atlântico Sul, examinadas mais em detalhe no capítulo “6”. O caso do Estado do Grão-Pará e Maranhão, ou seja, de toda a Amazônia, onde o cativo indígena será a principal, se não a única forma de trabalho utilizada até meados do século XVIII, está descrito adiante”. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000. p.121

aldeia de São Miguel de Ururai⁴⁴, fatores cruciais para desestabilizar com várias redes de comércio, tanto de produtos alimentícios como da própria comercialização da mão de obra. Em trecho de artigo da Revista de História, o autor Salvador discorre que:

Antes de findar-se o século XVII o apresamento entrou a declinar. Os descobrimentos de ouro acenavam à ambição dos homens com novos recursos. Mas as consequências deixadas pelas expedições de caça ao índio pesaram profundamente na história de São Paulo e do Brasil: (1). elas retardaram a abertura de caminhos ou a melhoria dos antigos, porque o indígena era mercadoria que se transportava por si mesma; (2). trouxeram capitais de outras regiões para o Planalto, embora tivessem também arruinado muitas fortunas; (3). levaram ao devassamento de regiões longínquas e a sua incorporação ao Brasil, as quais estavam fora da linha de Tordesilhas; (4). destruíram as reduções jesuíticas, e com elas a expansão espanhola rumo a Leste; (5). concorreram para o despovoamento de São Paulo⁴⁵.

As grandes mudanças que marcaram o século XIX, foram se estruturando, com o surgimento das novas tecnologias; a grande onda imigratória⁴⁶ e os novos costumes trazidos por ação da cultura do continente europeu e também dos Estados Unidos da América, principalmente em se tratando da parte jurídica, como na elaboração e aplicação de leis, impostas pelos governos vigentes no Brasil colonial. Como apresenta Beier, em 1822 o regime de sesmarias foi suspenso pelo governo da província, meses antes de se instituir a independência política do Brasil. Tendo em vista os processos de reestruturação e reorganização do regime instaurado no Brasil colonial, após a abdicação de D. Pedro I no ano de 1831, ficou decidido que haveria uma reformulação na sua constituição, trazendo

⁴⁴ Como aponta Bomtempi: “O Governo Provincial foi muito cauteloso quanto a extinção dos velhos aldeamentos de São Paulo, cuja declaração protelou indefinidamente. Entretanto, por força de leis imperiais já não existiam desde 18 de setembro de 1850, quando foi promulgada a Lei n.º 601, cujo sentido foi após complementado pelo Ministério Imperial por Aviso de 21 de outubro de 1850, Ordem n.v 44, de 21 de janeiro de 1856 e Aviso de 21 de julho de 1858. Por tais diplomas mandavam-se incorporar as terras dos índios no patrimônio nacional, evidentemente por não mais existirem os aldeamentos, ante a dispersão dos índios. E bem verdade que aquelas providências não se referiam especificamente a aldeia de São Miguel, mas da profusa legislação que surgiu após a Lei Imperial n.º 601, de 1850, pode-se concluir que efetivamente aquela aldeia foi considerada extinta nesse ano pelo Governo Central. De qualquer modo, porém, foi por volta de 1850, logo depois da inócua tentativa de se reorganizarem as aldeias de São Paulo, que desapareceu o aldeamento dos índios de São Miguel, muito embora o nome "aldeia" tenha permanecido por mais tempo mesmo na linguagem oficial”. BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcesc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970. p. 126.

⁴⁵ SALVADOR, José Gonçalves. Os transportes em São Paulo no período colonial. Subsídios para a história de São Paulo. Revista de História, v. 19, nº 39, 1959. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/119716/116985>. Acesso em 03 de dezembro de 2019.

⁴⁶ Hobsbawm aponta que: “O investimento de capital estrangeiro começava a desenvolver a infraestrutura do continente – estradas de ferro, instalações portuárias, utilidades públicas; mesmo a imigração europeia aumentou substancialmente, na maior parte em Cuba, Brasil e sobretudo nas áreas temperadas do estuário do Rio da Prata. (Aproximadamente 250 mil europeus instalaram-se no Brasil entre 1855 e 1874, enquanto que mais de 800 mil foram para a Argentina e Uruguai no mesmo período.)”. HOBBSAWM, Eric J. A Era do Capital 1848-1875. 3ª edição, Editora Paz e Terra, 1982.

autonomia aos grupos regionais a partir de uma iniciativa que ficou conhecida como Ato Adicional de 1834, instituindo as Assembleias Legislativas Provinciais. Em São Paulo, a Assembleia Legislativa deu início às suas atividades em 1835, criando o gabinete Topográfico que seria responsável pelo mapeamento da região da Província⁴⁷. De acordo com a sua legislação⁴⁸ caberia também à assembleia priorizar pelos serviços nas “obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva Província”. A proibição do tráfico negreiro a partir de 1850, e a implantação da Lei de Terras⁴⁹, e posteriormente com a abolição da escravatura em 1888, acarretaram na falta de mão de obra, resultando em grande medida para impulsionar o abandono quase total das terras⁵⁰, predominantes em áreas rurais e bastante afastadas do centro urbano da cidade de São Paulo. Contextualizando com a obra de Frehse sobre a cidade de São Paulo de fins do império⁵¹, a autora discorre, parafraseando Monbeig, sobre as mudanças que surgiam impulsionadas pelo crescimento da vida urbana da cidade, como apresenta em trecho da obra:

Segundo Monbeig, em São Paulo esse movimento se daria com maior intensidade a partir da década de 1870. O fato é que essa classe social em plena ascensão tinha necessidades novas, que diriam respeito não apenas a um novo modo de morar – urbano – em detrimento da vida nas fazendas. As necessidades acabariam por acarretar toda uma dinâmica comercial administrativa e política que os grupos socialmente emergentes da sociedade agrária paulista considerariam importante e que só em São Paulo poderiam concretizar⁵².

Na análise de Urvoy os processos que marcaram a segunda metade do século XIX, que influenciaram diretamente na vida social, e junto na maneira de se viver na cidade,

⁴⁷ BEIER, José Rogério. A Assembleia Legislativa da Província de São Paulo e a produção de mapas e estatísticas como instrumentos de governo (1835-1842). Concurso de Monografias "A história de São Paulo através dos documentos da ALESP", 1., 2012. São Paulo: Acervo Histórico (2º lugar). Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/249_arquivo.pdf. Acesso em 18 de novembro de 2018.

⁴⁸ Lei n. 16 de 12 de agosto de 1834. In: Coleção de Leis do Império do Brasil.

⁴⁹ Lei Nº 601, de 18 de Setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0601-1850.htm. Acesso em 04 de Outubro de 2018.

⁵⁰ Como aponta Bomtempi: “Até mesmo a fazenda dos Carmelitas, com certeza a mais importante de São Miguel, entrara em decadência. Além de terras em Caguassu, paragem formada em São Miguel e já com certa autonomia populacional no século XIX, os frades do Convento do Carmo de São Paulo mantinham a fazenda de Biacica, a que deram o nome de Itaim. Formaram-na em terras primitivamente pertencentes a Domingos de Góes e depois a Lopo Dias, que as legou em 1621 a Província Carmelitana do Rio de Janeiro. Nelas os carmelitas de São Paulo desenvolveram grande lavoura, com emprego de numerosos servos. Acompanhando a geral estagnação do bairro, a fazenda de Biacica, mais conhecida como de Itaim, deixou de ter a importância dos tempos anteriores, vindo os seus proprietários a arrendar parte de suas terras”, como consta em uma “Relação dos Conventos que existem na Província de S. Paulo. Decaindo a partir das primeiras décadas do século XIX, a fazenda jamais se revigorou, pelo que dela se desinteressaram os padres, vindo a perde-la em tempos posteriores”. BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcesc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970.p. 134.

⁵¹ FREHSE, Fraya. O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império, Ediora Edusp, São Paulo, 2005.

⁵² Ibidem, pp. 55-56.

aconteceram principalmente nas grandes capitais do Brasil, onde esses novos costumes se expressavam como uma tentativa de querer se desvencilhar do seu passado colonial, momento em que davam início as grandes reformas urbanas, provocando ações de aniquilamento e reformulação dos territórios indesejados, supondo que também ocorra uma remoção das populações *pobres*(grifo nosso) que habitavam esses espaços, isso tornou-se prática comum, por exigência da própria economia de mercado e do ideal estético da classe burguesa, que refletia no pensamento da elite dominante no país⁵³ a partir desse período.

Apresentados estes fatores, a Ordem Terceira dos Padres Carmelitas se viu obrigada a arrendar muitos dos seus bens, compostos de sítios e fazendas espalhados pela cidade. Com o tempo esses mesmos arrendatários também deixaram essas terras, que foram vendidas por valores muito baixos, o que atrairia ainda algum interesse pela região. Esses foram indícios dos primeiros processos de loteamentos de fazendas, chácaras e terrenos, em áreas que se encontravam pouco habitadas, e em escassa produção. Na análise de Monbeig, esse fenômeno que trata sobre o crescente avanço dos processos de especulação imobiliária, ficaria caracterizado como “epidemia de urbanização⁵⁴”. Com o abandono gradativo das fazendas, levando em consideração o aumento da população, principalmente entre as famílias dos proprietários de terras, influenciaram para que muitas dessas pessoas partissem para outras regiões da cidade. Considerando o número de famílias de ex-escravos, que por consequência de suas condições menos favorecidas e vistas como marginalizadas, provocaram também um crescimento substancial dentre as populações pobres. Ainda em Frehse:

Por fim, com o aumento populacional ímpar da época, diversifica-se também a presença dos grupos pobres nas ruas, das mais diversas origens sociais e étnicas: escravos, mas também, e sobretudo, imigrantes. Isso em particular a partir de 1886, quando passa a ocorrer a chamada “grande imigração”, levada a cabo pela recém-fundada Sociedade Promotora da Imigração e subvencionada integralmente pelos cofres públicos⁵⁵.

Citando os autores Freyre e Holanda, Frehse faz algumas observações, sobretudo, quanto às mudanças pelas quais a vida no campo passaria a se relacionar, já que São Paulo obtinha alguns sinais característicos dessa “realidade urbana brasileira da época”

⁵³ URVOY, Philippe. Por uma cartografia noturna: escrever a história dos territórios que não cabem no mapa. Revista Indisciplinar n. 3, v. 2 (2016). Disponível em: <http://cartografianoturna.com/artigo/por-uma-cartografia-noturna-escrever-a-historia-dos-territorios-que-nao-cabem-no-mapa/>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2019.

⁵⁴ MONBEIG, Pierre. Aspectos Geográficos do Crescimento da Cidade de São Paulo. BOLETIM PAULISTA DE GEOGRAFIA, SÃO PAULO, n. 81, p. 115-147, 2005. Disponível em: <http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/boletim-paulista/article/view/739/622>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

⁵⁵ FREHSE, Fraya. O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império, Ediora Edusp, São Paulo, 2005. p. 91.

impulsionada principalmente após “a transferência de grandes fazendeiros do interior para a cidade”. Considerando a forma vertiginosa com a qual crescia a cidade de São Paulo, em razão da economia, agora baseada na cultura do café, e mesmo a grande onda imigratória que vinha ocorrendo, também refletiram diretamente nessas fazendas. Com a chegada da ferrovia, a cidade passaria a atrair ainda mais investidores, mas agora no setor cafeeiro. A estrada de ferro São Paulo Railway, foi construída em uma extensão que ligava Santos a Jundiaí em 1870, facilitando o transporte dessa intensa produção, e era um momento que São Paulo viveria sobre a opulência do comércio de café.

A implantação de estradas de ferro no Estado de São Paulo, a despeito de serem fruto dos interesses econômicos dos fazendeiros, que possuíam forte representação política no período, foi essencial ao desenvolvimento socioeconômico da região: baixaram sensivelmente os custos da produção cafeeira, diminuindo gastos com transportes anteriormente feitos com tropas de burros, e elevaram a produtividade do café, uma vez que, anteriormente, dada a ineficiência dos transportes, parte da produção perecia nas fazendas mais longínquas e outra parte, por menor que fosse, era extraviada ou destruída durante o longo trajeto. Além disso, coube às ferrovias a responsabilidade do povoamento do interior paulista e o lançamento das bases da industrialização e de vários núcleos urbanos que se tornariam importantes polos de desenvolvimento nos anos posteriores⁵⁶.

A implantação das estradas de ferro, tardaria a chegar por essa região, em vista de atender as proximidades de São Miguel e da fazenda Biacica, que ainda era viabilizada apenas pelos caminhos terrestres e fluviais que desciam o Tietê. Mesmo após a construção da Estrada de Ferro do Norte em 1875, com o trajeto destinado a ligar São Paulo ao Rio de Janeiro, o acesso para essa região não seria atendido, o que levaria um tempo, chegando somente na segunda década do século XX, com a construção das primeiras estações de trem de São Miguel e Itaim ligadas por essa malha ferroviária da Variante de Calmon Viana, que depois passaria a ser chamada de Estrada de Ferro Central do Brasil(E.F.C.B.). Sem essa facilidade no acesso através das linhas férreas, e com produções reduzidas a pequenas roças, os poucos moradores das fazendas, que insistiam em permanecer nesses locais, se não por suas condições financeiras, estariam também deslocados pelo fato do aumento das populações pobres, que cresceriam ao longo dos anos. Alguns pequenos produtores permaneceram nessas regiões, justamente para que pudessem produzir o básico que garantiria para sua própria

⁵⁶ FILIMONOFF, Nicolai. As ferrovias na Província de São Paulo: a Companhia Paulista das Estradas de Ferro. Revista Histórica, publicação trimestral do Arquivo do Estado de São Paulo e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2018. p. 38.

subexistência, vale destacar o aumento gradativo do comércio de ambulantes⁵⁷ espalhados nas ruas, principalmente das regiões centrais da cidade. O resultado desses esforços em impedir o desaparecimento das áreas de lavoura nessas terras não pôde ser contido, chegando o final do século XIX, com a desativação e desapropriação de diversas fazendas, que incluía toda a área da Fazenda Biacica, que contemplava grande parte do território de São Miguel de Ururaí. Esse declínio provoca um êxodo rural, levando a região ao completo esquecimento, sendo que somente com a virada ao século XX durante as primeiras décadas, esses fatores apresentados seriam aos poucos revertidos, mas seguindo por uma outra perspectiva, agora inserido dentro do contexto urbano, que traria novos investimentos para a região, porém menos acelerada em relação ao centro de São Paulo, que também se tornaria o centro comercial e econômico da cidade, sendo assim aos poucos a região de Itaim Paulista retomaria o seu vigor como em tempos anteriores.

⁵⁷ Como aponta Moura: “O comércio de alimentos das ruas indica também a intensidade dos fluxos humanos e econômicos na cidade, que ainda levaria algumas décadas no século XIX para se favorecer dos capitais cafeeiros.(...) O aumento do comércio de alimentos nas ruas contava, portanto, com um mercado consumidor em expansão formado pelos trabalhadores dos cargueiros de mantimentos e mercadorias. Atividade econômica promissora mais no seu conjunto, do que no plano individual, por estar relacionada aos ganhos imediatos da sobrevivência(...)”. MOURA, Denise A. Soares de. Comércio e abastecimento em São Paulo na metade do século XIX. Revista Histórica, publicação trimestral do Arquivo do Estado de São Paulo e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2018. pp. 52-53.

Capítulo 02. Avenida Marechal Tito, a Antiga Estrada de Rodagem São Paulo - Rio e sua importância para o crescimento do Itaim Paulista.

A grande onda imigratória que ocorreu no Brasil durante os períodos da Primeira e Segunda Guerras Mundiais, trouxe para o país diversas famílias dos continentes europeu e asiático. São Paulo foi uma das cidades que mais acolheu essas pessoas. Muitos dos que vieram para São Paulo acabaram, por situações diversas, se fixando na região de Itaim Paulista. Alemães, italianos, espanhóis, poloneses, húngaros, portugueses e também japoneses ajudaram na ampliação da população da área⁵⁸. Esta força trabalhadora estrangeira, deflagrou a oferta de trabalhos especializados em diversas áreas, mas, podemos apontar que os serviços e as indústrias foram as atividades que mais sentiram o efeito das ondas imigrantistas, principalmente.

Porém, já em finais do século XIX, notou-se uma forte presença imigrante no território paulista(no)⁵⁹. Essa grande onda imigratória ainda nos oitocentos, deveu-se à política de imigração adotada pelo governo de São Paulo a partir de 1886. Na análise de Lopreato, estima-se que no período entre 1850 e 1920, em todo o Estado de São Paulo, mais de um milhão e meio de estrangeiros foram recebidos⁶⁰. Com essa política que se estendeu durante o Estado Novo, colocaram-se, pouco a pouco, em tela novas questões bastante delicadas, em especial as que tratavam dos processos de branqueamento da população, tentando uma mitigação - se não o total apagamento - do passado escravocrata do Brasil. Essas medidas trariam novas perspectivas e afetariam principalmente a vida social em relação às populações negras que passaram a ser predominantes também entre as populações mais pobres no país.

Investidores ingleses, no século XIX, atraídos pelas oportunidades abertas ainda no II Império, instalaram ferrovias valendo-se de concessões. Em São Paulo, essas ferrovias tornaram-se parte do Complexo Cafeeiro, ajudando a escoar uma crescente produção do

⁵⁸ Livro de Batismos do Arquivo da Paróquia São João Batista, Itaim Paulista, São Paulo – SP, datados entre os anos de 1960. Consulta feita em 28 de setembro de 2018.

⁵⁹ Como aponta Mattos: “Em 1872, antes de se formarem as companhias de imigração, a população da capital da província de São Paulo não ultrapassava 23.000 habitantes. Na última década do século XIX, em pleno apogeu do fluxo imigratório, em apenas dez anos essa população passou de 64.000 para 240.000 habitantes. Por volta de 1920, a capital paulista possuía cerca de 580.000 habitantes, sendo quase dois terços constituídos de imigrantes ou descendentes de imigrantes estrangeiros, com predominância de italianos”. MATTOS, David José Lessa. O espetáculo da cultura paulista. Teatro e TV em São Paulo: 1940-1950. Editora Códex. 2002. p. 88.

⁶⁰ LOPREATO, Christina Roquette. O Espírito da Revolta, a greve geral anarquista de 1917. Ed. Annablume, São Paulo, 2000.

produto até a zona portuária, em Santos, que se tornou em pouco tempo um dos mais movimentados do Brasil.

As ferrovias cortaram antigas fazendas no interior do estado, dando início a novas cidades, como mostrou Nilson Ghirardelo, com relação à região noroeste do Estado. Mas antes do avanço da ferrovia naquela região, terras ao longo das linhas, no território lindeiro à capital também sentiram os efeitos da dispersão da urbanização⁶¹. Com o grande avanço da urbanização, proporcionado pela construção dessas ferrovias nas áreas de várzeas contíguas à capital, despontaram serviços como de olarias. Como mostra Janes Jorge, no período de 1925 “no trecho entre São Miguel e Itaquaquetuba”, existiam “14 olarias, 3 fábricas de telhas francesas e ladrilhos comprimidos, uma fábrica de papelão etc⁶²”. Nas primeiras décadas dos anos de 1900⁶³, começam a se intensificar o número pobres, entendidos como famílias de escravizados, que procuravam também essas áreas de várzea na cidade para construir suas moradias, mesmo que de uma forma bastante rudimentar, comparada às novas construções em regiões já consideradas “nobres” da cidade. O pobre morador apenas dispunha de casas feitas de pau-a-pique situadas em áreas com imenso risco de alagamentos, devido à proximidade com os rios Tietê e Tamanduateí. Além das atividades nas olarias, junto com o trabalho de extração de areia e pedregulhos dos rios, a pesca⁶⁴ ainda era muito praticada por moradores que por ali se alojaram e passaram a consumir e comercializar esse tipo de alimento:

⁶¹ GHIRALDELO, Nilson. A Beira da Linha, Formações Urbanas da Noroeste Paulista. Editora Unesp, São Paulo – SP. 2002.

⁶² JORGE, Janes. Tietê, o rio que a cidade perdeu. São Paulo 1890-1940. 2ª edição. Versão Digital. Prefeitura da Cidade de São Paulo. São Paulo. 2017. pp. 101-102.

⁶³ Pode-se ler em Fontes, que “nas primeiras décadas do século XX, com o crescimento de São Paulo, imigrantes portugueses e japoneses instalaram-se em regiões rurais, então localizadas no distrito de São Miguel, como Itaquera e Lajeado (atual Guaianazes) e passaram a ter grande importância na produção e abastecimento de hortaliças, legumes, frutas e flores para a população de toda a cidade. O desenvolvimento provocado por tais atividades levou, inclusive, à autonomização de tais regiões como distritos independentes em 1920 e 1929, respectivamente. Já em São Miguel floresceram as olarias e produção de tijolos que abasteciam a crescente demanda da capital paulista. A proximidade do rio Tiete servia tanto como fonte de matéria prima, quanto como meio de transporte”. FONTES, Paulo. Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66), Editora FGV, 1ª edição, 2008. p. 91.

⁶⁴ Jorge aponta que “uma outra modalidade de pesca que remontava a um período anterior à colonização era a técnica indígena que empregava plantas como o timbó, que, ao serem imersas na água, atordoavam os peixes de tal forma, que eles eram apanhados facilmente. Esse tipo de pesca perdurou em São Paulo, praticada não mais pelos nativos, mas pelos adventícios e seus descendentes mestiços, ocorrendo até o início do século XX. O bairro do Pari, beirando o Tietê, devia seu nome a uma modalidade de pesca, o pari, que aprisionava os peixes em uma barreira feita de taquara ou cipó construída de uma margem à outra do rio. Havia ainda a pesca com tarrafas, redes e covos de espera e o emprego de explosivos, a devastadora dinamite, praticada nos primeiros anos do século XX “principalmente em pontos afastados, entre São Miguel e Conceição dos Guarulhos e desde a Lapa até Barueri e Pinheiros”. JORGE, Janes. Tietê, o rio que a cidade perdeu. São Paulo 1890-1940. 2ª edição. Versão Digital. Prefeitura da Cidade de São Paulo. São Paulo. 2017. p. 90.

Em São Miguel não era nova a atividade das olarias. Aliás, vinha dos tempos da Capitania, iniciada pelos índios aldeados, por incentivo do Morgado de Mateus, que procurava rearticular o aldeamento através do trabalho disciplinado. Já vimos que se colheu algum êxito desse plano, chegando-se a empregar índios oleiros de São Miguel na construção da Fortaleza de São Sebastião. Em 1767 a aldeia ligava o seu nome aquela obra, para cujo desenvolvimento contribuiu com o fabrico de telhas e tijolos. No século XIX prosseguiu o trabalho das olarias, mas sem a valia assumida em tempos posteriores, quando o índice das construções começou a subir. Nem se podia pensar em consumo de tijolos no próprio bairro que, muito pobre, dispensava a alvenaria para recorrer ao econômico pau-a-pique. Entrado o século XX, reavultaram e multiplicaram-se as olarias, particularmente em São Miguel, cujas várzeas eram inexaurível manancial de matéria-prima. Além de tijolos, São Miguel proporcionava a cidade pedregulho e areia, que extraía do Tiete, que tão marcadamente promoveu a reanimação do bairro. Não se deteve aí a significação econômica do generoso rio e o que por seu curso se escoavam os produtos demandados pelo centro consumidor⁶⁵.

Dentre algumas das iniciativas do governo de São Paulo a partir do século XX, fazia parte de seu projeto dar prioridade aos serviços de infraestrutura⁶⁶, modernizando e recuperando as mais antigas e importantes estradas coloniais, que criaram as rotas de comércio existentes pela cidade. Notava-se, também, a abertura de diversas ruas⁶⁷, estimuladas agora pela presença de loteamentos, divididos e vendidos em glebas, por grandes investidores que representavam a elite paulista⁶⁸. Citando o exemplo apresentado por Melo, muitas áreas de terras dessa parte leste da cidade passaram a ser loteadas no ano de 1920, e uma área próxima à região do Lajeado foi adquirida pelos investidores Antônio Prado Júnior e Heitor Freire de Carvalho, que também começaram a loteá-las para então serem vendidas como pequenas chácaras. É interessante notar que isto ocorreu na mesma época em que as

⁶⁵ BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcsc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970. p.156.

⁶⁶ “Em 30 de dezembro de 1926 o doutor Carlos de Campos, então presidente do Estado de São Paulo, assina a lei 2.187 criando a Diretoria de Estradas de Rodagem, diretamente subordinada á Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Publicas. A cargo dessa diretoria ficaram todos os serviços técnicos, administrativos, de expediente, para estudos, projetos, orçamentos, locação, construção, reconstrução, conservação, melhoramentos, fiscalização e outros relativos a todas as estradas de rodagem do Estado de São Paulo”. Diretoria de Estradas e Rodovias. Disponível em: <http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Institucional/MemoriaTransporte.aspx>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

⁶⁷ Lei nº 1.193 de 9 de março de 1909. Dispõe sobre a abertura de ruas dentro dos limites do município – Câmara Municipal de São Paulo.

⁶⁸ Mattos mostra que “dentre as tradicionais famílias paulistas da elite, destacava-se a do conselheiro Antonio da Silva Prado “modelo de fazendeiro-empresário”, que se tornou prefeito da cidade de São Paulo de 1898 até 1910, realizando notáveis obras de urbanização. Ao lado de Antonio Álvares Penteado, outro grande fazendeiro de “quatrocentos anos” envolvido nos negócios de exportação do café e um dos mais importantes pioneiros da indústria paulista. Em 1889, ele fundou a Fábrica Santana, de fiação e tecelagem de juta, equipada com maquinaria inglesa e conforme aos padrões mais modernos da época, para produzir a sacaria utilizada na exportação do café”. MATTOS, David José Lessa. O espetáculo da cultura paulista. Teatro e TV em São Paulo: 1940-1950. Editora Códex. 2002. p. 84.

terras que correspondiam a Itaim e Biacica também começaram a ser comercializadas. A região da antiga Biacica, alcançada até o seu limite com o município de Itaquaquecetuba, passou a ser conhecida como Fazenda Itaim, e era cortada pelo trajeto do principal caminho terrestre que ligava a cidade de São Paulo ao Rio de Janeiro, que foi reestruturado e inaugurado no ano de 1928⁶⁹, na gestão presidencial de Washington Luís. A estrada antes de ser reformulada possuía um trajeto que alcançava a cidade de Jacareí, e a sua ampliação motivou a chegada de novos moradores e grandes investidores do setor fabril para essas regiões atendidas pelo seu percurso, atraídos pelos anúncios tanto de terrenos à venda, como também ofertas de empregos para trabalhos nesses estabelecimentos, publicados em jornais de São Paulo (fig. 2). A I.R.F.M, Industrias Reunidas Francisco Matarazzo, localizada no distrito de Ermelino Matarazzo, que fazia parte de São Miguel⁷⁰, pertenceu a Francisco Matarazzo que chegou ao Brasil no ano de 1881, instalando-se na cidade do Rio de Janeiro. Mas foi em São Paulo que ele expandiu seus investimentos em diversos ramos do setor industrial. A procura por trabalhadores pela indústria, deu início à formação de bairros operários, concentrados junto às fábricas⁷¹, caracterizando as áreas do subúrbio paulista, como proposto por Juergen Langenbuch⁷². A expectativa desses investidores mesmo sem a inauguração oficial da estrada de rodagem São Paulo-Rio, e das construções das estações ferroviárias atendidas pela malha da E. F. Central do Brasil, eram grandes, em vista dos inúmeros anúncios nos mais importantes jornais da cidade (fig. 3), que destacavam essas áreas como sendo regiões bastante promissoras, e de fácil acesso devido à localização, que se tornaria

⁶⁹ Vemos em Melo, que “a estrada foi inaugurada com o seu percurso alcançando a cidade do Rio de Janeiro em 1928, pelo Presidente da República Dr. Washington Luís Pereira de Souza. Outra opção era a estação ferroviária do Lajeado, distante cerca de quatro quilômetros de Itaim (em 1924 passou a chamar-se “Carvalho Araújo” e em novembro de 1943, Guaianazes, nome atual) no ramal São Paulo, da Estrada de Ferro do Norte”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 40.

⁷⁰ Ainda em Melo vemos que: “A grande região do distrito de São Miguel, criado através do Decreto n.º 170, em dezesseis de maio de 1891, compreendia os bairros de São Miguel, Itaquera, Ermelino Matarazzo, Guaianases e Itaim. Itaquera foi o primeiro a se tornar distrito pela Lei n.º 1756, de vinte e dois de dezembro de 1920; a seguir o Lajeado (em 1948, através da Lei n.º 233, de vinte e quatro de dezembro, passa a se chamar Guaianases), Lei n.º 2402, de vinte e quatro de dezembro de 1929; depois Ermelino Matarazzo, Lei n.º 5285, dezoito de fevereiro de 1959”. Ibidem. p. 165.

⁷¹ MATTOS, David José Lessa. O espetáculo da cultura paulista. Teatro e TV em São Paulo: 1940-1950. Editora Códex. 2002. p. 84.

⁷² LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana. 1968. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, [Rio Claro, SP]. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281312>>. Acesso em: 23 de maio de 2019.

referência, principalmente, para servirem a chegada até o endereço dessas grandes empresas do setor industrial.



JARDIM MATARAZZO

Eis o melhor emprego de capital: Adquirir um dos magníficos terrenos dos que em breve se transformarão no mais aprazível dos nossos bairros. Salubres, bem divididos, pertos, servidos pela **ESTRADA DE RODAGEM SÃO PAULO e RIO** e pela **ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL**, onde já tem a estação **COMM. ERMELINDO MATARAZZO**, — os terrenos do **JARDIM MATARAZZO** são incontestavelmente os de mais garantido futuro.

Durante o primeiro mez foram vendidos 799 lotes,
As escripturas definitivas são passadas pelas

Industrias Reunidas F. Matarazzo

INFORMAÇÕES: RUA ALVARES PENTEADO, N. 1 — PHONE, CENTRAL 5004 — CAIXA, 53 — SÃO PAULO

Figura 2. Fonte: Correio Paulistano 05 de julho de 1925, Anúncio Jardim Matarazzo. Ano 1925 - Edição 22249(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.



ACCUMULAE VALORES — PONDE EM SEGURO O VOSSO FUTURO, ADQUIRINDO TERRENOS!

TERRAS NÃO DESMORONAM
TERRAS NÃO DESAPARECEM
TERRAS NÃO SE DESVALORISAM

EM SUBURBIO SALUBERRIMO DE SÃO PAULO
— ROJE A CIDADE DE MAIOR PROGRESSO NO MUNDO — CONSTITUE O

Jardim Matarazzo

ONDE SE ENCONTRAM LOTES A 4\$000 ATE' 10\$000 o metro quadrado
SITUADO NA ESTAÇÃO ERMELINDO MATARAZZO A' MARGEM DA E. F. CENTRAL DO BRASIL E DA
ESTRADA DE RODAGEM SÃO PAULO-RIO.

Já vendidos, em 4 mezes, a 1.600 pessoas terrenos no valor total de
6.200.000\$000!

ESCRITURAS DEFINITIVAS PASSADAS POR I. R. F. MATARAZZO

EMPRESA DE TERRENOS JARDIM MATARAZZO
SÃO PAULO

RUA ALVARES PENTEADO N. 1 — Telep. Central 5004
Caixa Postal, 51

Figura 3. Anúncio de loteamento junto ao lado sul da variante da Central do Brasil(variante de Poá) em jornal de 1925; a linha ainda não estava assentada e demoraria para o ser, porém a estação já estava praticamente pronta. Uma outra reportagem no mesmo jornal em 9 de julho de 1925 já havia reportado uma grande festa no loteamento (Folha da Manhã, 9/12/1925). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/comendermelino.htm>. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Em 05 de maio de 1928, o Jornal Correio Paulistano, publicava a seguinte matéria sobre a inauguração da estrada de rodagem São Paulo-Rio(fig. 4), destacando-a como “a mais importante estrada de rodagem brasileira”, tendo sua construção a cargo da comissão de estradas de rodagem federais, criada a partir do decreto nº 5.141, de janeiro de 1927. A matéria do Correio Paulistano ainda trazia um texto enaltecendo, de certa forma, a figura do então presidente da república Washington Luís, por tal feito. A rodovia era vista como um investimento que beneficiaria o acesso por terra às capitais, facilitando o transporte e,

principalmente, melhorando as condições logísticas de distribuição e as rotas comerciais entre as duas cidades, proporcionando um maior intercâmbio entre São Paulo e a capital do país, Rio de Janeiro. Lemos na matéria que:

Inaugura-se, hoje, a estrada de rodagem São Paulo-Rio de Janeiro. Acontecimento auspicioso sob vários aspectos: ele põe em relevo a importância da formidável realização, fazendo recordar os primórdios das relações entre as duas grandes metrópoles. Em 1636, por exemplo – tempo em que se ia à Guanabara formosa sobre lombo sovado de uma piléca molenga e tardia, que a época não conhecia mais ligeira, nem mais cômoda. – Pelas alturas daquele ano as comunicações São Paulo-Rio faziam-se por via marítima e terrestre. Viagem mista. Passava-se por Taubaté, a esse tempo São Francisco das Chagas. Daí a Paraty, via Pindamonhangaba e Guaratinguetá, com travessia inevitável pela Bahia de Sepetiba. Ganhava-se depois o mar. – Datam desse tempo as primeiras conquistas do nosso comércio incipiente. E os longos dias de rude caminhada. Trabalho porfiado em prol da nação que despontava. E aquela gente simples do sertão formou com seu sacrifício o roteiro das tropas, que, ainda hoje, não mudaram, se não na sua organização extrínseca, mas que é a mesma, ainda, propagando riquezas, fazendo o intercâmbio, a troca de valores, o comércio e o veículo das indústrias. – Hoje, as duas maiores e mais belas cidades brasileiras se aproximam como num amplexo. Uma ficou mais próxima da outra. Os caminhos encurtam as distâncias. – Já agora ninguém mais discute ou impugna a necessidade que tem o Brasil de estender, no seu território, uma rede de rodovias, pela qual se torne possível, em maior escala, a produção, o transporte, a circulação de suas riquezas, a permuta das utilidades, e a coesão e o conhecimento de seus espalhados habitantes. – O eminente dr. Washington Luis, quando outros enormes serviços não tivesse prestado ao Brasil, para passar à história, não precisaria de outra obra que tivesse levado a cabo, que essa de fazer caminhos. – O nome de s. exc. está, pode-se dizer, perpetuado nas nossas rodovias. – O dr. Washington Luis, que inaugurou, em 1924, como presidente de São Paulo, o trecho paulista da estrada para a capital do país, vai ter, hoje, a ventura de entregar ao trânsito público o trecho fluminense. – A festa desta manhã deve constituir para o grande estadista motivo de verdadeiro jubilo patriótico⁷³.

⁷³ Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.



Figura 4. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

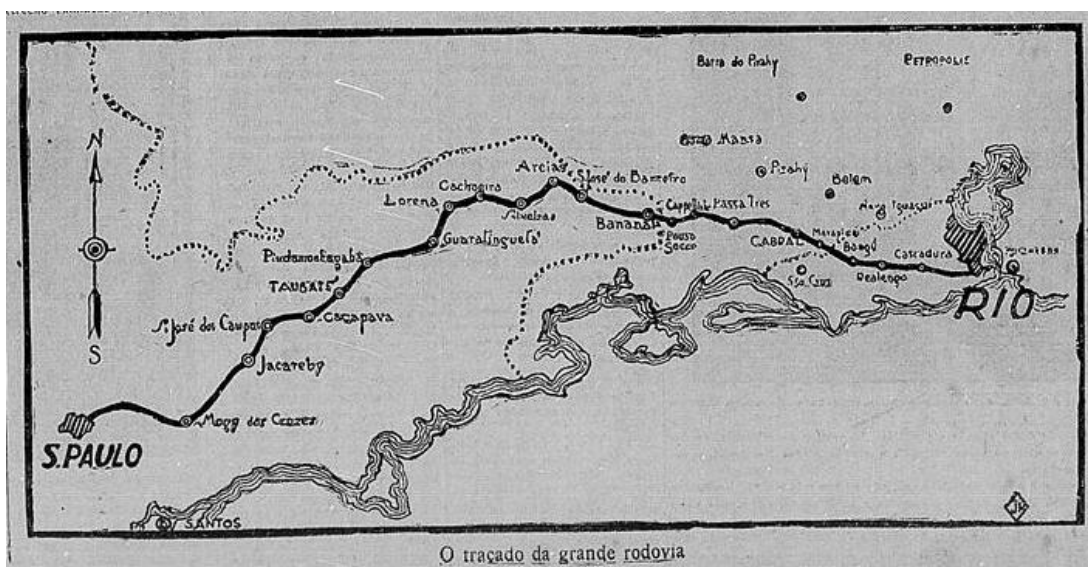


Figura 5. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

O trajeto da Estrada de rodagem, com início na cidade de São Paulo, e final no Rio de Janeiro, cortaria mais outros 21 municípios: Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Cachoeira, Silveiras, Areias, São José do Barreiro, Bananal, Pouso Seco, Capelinha, Passa Três, Cabral, Marapicu, Bangu, Realengo, Cascadura (fig. 5). As características da estrada São Paulo-Rio, também foram apresentadas na mesma matéria do Jornal o Correio Paulistano, que segue:

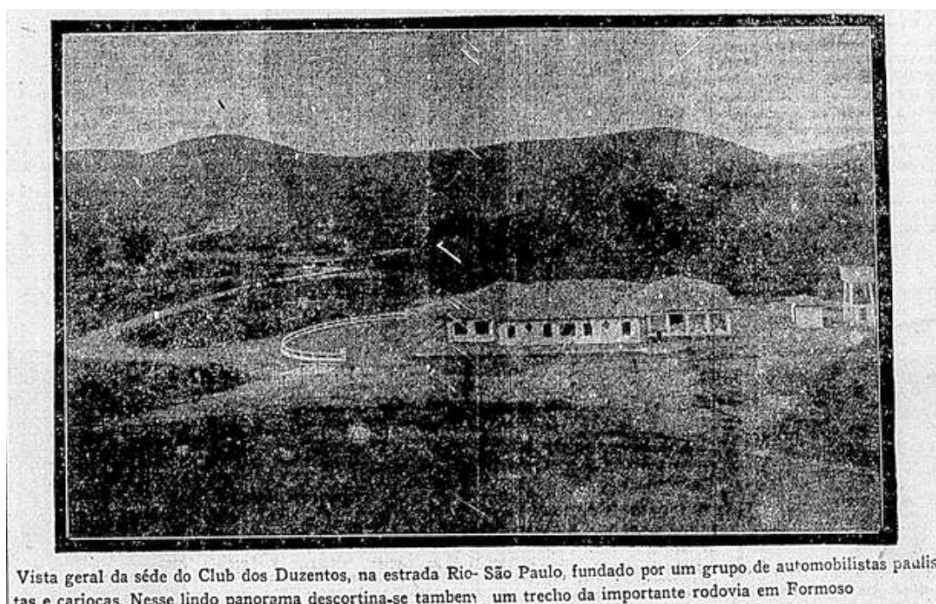
A Estrada de Rodagem Rio-São Paulo coloca-se entre as de primeira classe, tendo 8 metros de largura, rampa máxima de 6 0 | 0 e raio mínimo de curva de 50 metros. – Atravessa varias serras, de lindos aspectos, o que oferece larga margem ao turismo. As curvas para evitar derrapagens, são dotadas de super-elevação, de acordo com os melhores critérios técnicos. – Obedecerá ao sistema progressivo, como geralmente se adota, o revestimento da Estrada, isto é, passará por todas as mudanças necessárias, conforme o uso aconselhar. – O primeiro revestimento, o natural, depende de um trafego de 100 veículos por dia. – Quando ultrapassar esse limite até 200 veículos, o revestimento será de material silico-argiloso comprimido com liga de água em proporções que variam de 70 0 | 0 de argila e 30 0 | 0 de matéria silicosa (areia.) – Quando o trafego atingir 400 veículos, o dr. Timotheo Penteado, e, de acordo com ele, outros técnicos, recomendam, o emprego de pedregulho ou cascalho. – Quando a estrada estiver plenamente entregue ao tráfego público, deverá comportar 400 veículos diariamente e ela, então, necessitará de um leito apedregulhado, podendo suportar 600 veículos diariamente. – Já foi escolhido, portanto, esse tipo de pavimentação, que deverá ser conservado a alcatrão, a quente ou frio, sendo excelente porque faz desaparecer o pó, causa de grande conveniência para o turismo. – Esses serviços empregaram cerca de 6.000 operários, 2.000 carroças, uma centena de auto-caminhões. – Isso, como se pode avaliar, dá uma intensa movimentação a esses lugares antes tão abandonados, jazendo um triste esquecimento. – Formou-se, já em consequência, apreciáveis núcleos de população as orlas dos trechos construídos, multiplicando-se as culturas, reanimando-se o comércio. – A grande estrada de rodagem S. Paulo-Rio de Janeiro virá ligar, num percurso de 505 kilometros, as duas principais cidades do país⁷⁴.

O grande evento de inauguração da estrada teve a participação de importantes figuras políticas da época, como: Washington Luís, presidente da República; Manuel Duarte, presidente do Estado do Rio de Janeiro e Júlio Prestes, presidente do Estado de São Paulo. O ato solene foi festejado com uma apresentação da esquadrilha de aviões do exército e o trajeto foi feito por carros que transportaram todos esses representantes durante o percurso da rodovia. Uma das paradas dentro da programação da comitiva do evento tinha como destino o Club dos Duzentos com sede em Formoso, fundado por um grupo de pilotos paulistas e cariocas⁷⁵, e esse trecho da pista, destacava-se pelo cenário pitoresco da cidade, envolto por uma paisagem totalmente de serras e tomada por vegetação de atrativo visual(fig. 6 e 7).

⁷⁴ Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo.

Acesso em 14 de setembro de 2018.

⁷⁵ Idem.



Vista geral da séde do Club dos Duzentos, na estrada Rio- São Paulo, fundado por um grupo de automobilistas paulistas e cariocas. Nesse lindo panorama descortina-se tambem um trecho da importante rodovia em Formoso

Figura 6. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.



Um aspecto da grande rodovia

Figura 7. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sao%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Além dos anúncios de jornais, muitos panfletos distribuídos pela cidade ofertavam essa ação dos grandes loteamentos de terras à venda em Itaim, que ficavam concentrados principalmente nos arredores da estação ferroviária, ligada pela malha da Estrada de Ferro

Central do Brasil, variante de Calmon Viana⁷⁶, inaugurada em 1926(fig. 8), mas que começou a funcionar apenas em 1934, assim como as demais estações de Ermelino Matarazzo e São Miguel. O baixo valor dos terrenos e chácaras chamou a atenção de alguns moradores de diversas partes da cidade, mas era no centro de São Paulo que essa procura era maior, devido aos locais onde eram oferecidos para a venda. Nesses anúncios constavam informações do bairro como áreas para espaços de veraneio, para que o futuro proprietário desfrutasse os seus finais de semana junto à família, ou até mesmo para investimento na sua utilização para produção agrícola, como no plantio e cultivo de árvores frutíferas e hortaliças, lembrando os tempos da antiga fazenda Biacica. As diversas chácaras e grandes terrenos auxiliaram na criação de novos bairros pela cidade de São Paulo, e Itaim estava configurado dentro da dinâmica, de um bairro em construção, plenamente rural e afastado dos grandes centros urbanos. Porém, em diversos anúncios desses loteamentos, o bairro era apresentado como área de zona industrial(fig. 9), na intenção de atrair compradores e novos moradores para a região.



Figura 8. Estação *Itahym*, inaugurada em 1926. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

⁷⁶ Vale a pena citar que “a variante de Poá, também chamada de variante de Calmon Viana, teve a construção iniciada em 1921, mas a linha foi aberta somente em 1º de janeiro de 1934, depois de uma interrupção de oito anos nas obras. Ela tinha um traçado mais suave em termos de curvas e aclives quando comparada com a linha original que seguia de Poá ao Tatuapé, no ramal de São Paulo, daí sua construção. Começava na estação de Calmon Viana e terminava na Sexta Parada (Eng. Gualberto) do ramal de São Paulo. Com o tempo, foi se transformando em linha de trens de subúrbio, os trens metropolitanos de hoje, e é uma das linhas mais movimentadas da CPTM em São Paulo”. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm> . Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

CHÁCARAS ITAIM
Nova Zona Industrial

Na estação de Itaim uma estação, depois de São Miguel, estamos iniciando a venda de ótimas terras para formação de chácaras e pequenos sítios.

Estas terras começam a 300 metros da estação e 100 metros da Estrada São Paulo-Rio, são planas, cobertas de mato e bem servidas de água corrente. Não perca a ocasião de adquirir um terreno nesta futura zona.

Preços e condições ao alcance de todos, com prestações desde 40\$000.

ESCRITÓRIO DE VENDAS: rua José Bonifácio 98 — 1.º andar — sala 4 — Fone: 2-7549.

Aos domingos e durante a semana no Armazém da Estrada São Paulo-Rio, junto ao terreno.

Os srs. pretendentes, devem partir do Norte com o trem das 12,35 para poderem encontrar quem lhes mostre o terreno.

Inscrição n.º 15 em 13-10-41 na 9.ª Circunscrição.

Figura 9. Anúncio Jornal Folha da Manhã: Em 1942, o anúncio já seria um reflexo da recente abertura das fábricas no Nitro-Química e a Celosul. Pelas características, no entanto, a região tornar-se-ia por algum tempo refúgio de lazer para paulistanos (Folha da Manhã, 22/7/1942). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

Na descrição do anúncio do Jornal Folha da Manhã(fig. 9), continha as seguintes informações:

CHÁCARAS ITAIM – Nova Zona Industrial – Na estação de Itaim uma estação depois de São Miguel, estamos iniciando venda de ótimas terras para formação de chácaras e pequenos sítios. – Estas terras começam a 800 metros de estação e 100 metros da Estrada São Paulo-Rio, são planas, cobertas de mato bem servidas de água corrente. Não perca a ocasião de adquirir um terreno nesta futura zona. – Preços e condições ao alcance de todos, com prestações desde 40\$000. – Escritório de vendas: rua José Bonifacio 98 – 1.º andar sala 4 – Fone: 2-7549. – Aos domingos e durante a semana no Armazém da Estrada São Paulo-Rio, junto ao terreno. –Os srs. pretendentes, devem partir do Norte com o trem das 12,35 para poderem encontrar quem lhes mostre o terreno. – Inscrição n° 15 em 13-10-41 na 9.ª Circunscrição⁷⁷.

Em algumas representações de mapas oficiais da cidade de São Paulo do período dos anos 1920(fig. 10), as regiões de Biacica e Itaim não eram mencionadas. Esses mapas destacavam apenas as áreas entre São Miguel, Lajeado e Itaquera que correspondiam às zonas rurais⁷⁸ de São Paulo, além da região do Alto Tietê, formada pelos municípios de

⁷⁷ Anúncio Jornal Folha da Manhã: Em 1942, o anúncio já seria um reflexo da recente abertura das fábricas no Nitro-Química e a Celosul. Pelas características, no entanto, a região tornar-se-ia por algum tempo refúgio de lazer para paulistanos (Folha da Manhã, 22/7/1942). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

⁷⁸ Decreto n° 5.029 de 21 de outubro de 1960 que incorpora essa região à zona urbana de São Paulo.

Itaquaquecetuba, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes. Diferente das representações confeccionadas por empresas particulares(fig. 11), a região do Itaim passou a ser conhecida como Fazenda *Itahim*, quando ainda fazia parte da área territorial da região de São Miguel, e essa denominação tornou-se ainda mais comum pelo fato de uma dessas fazendas estarem situadas próximas ao córrego de mesmo nome.

Nos anúncios encontrados nos jornais, os promotores privados da urbanização apareciam ofertando os seus terrenos para a venda de diversos loteamentos, no intuito de criarem esses novos bairros. Encontramos este tipo de anúncio e de atividade até final dos anos de 1950 e começo dos anos de 1960(fig. 12). Este período pode ser identificado como época de transição do bairro do Itaim, que começava a deixar algumas características e aspectos de uma região plenamente rural, e passando a obter os primeiros sinais de bairro ainda em processo de urbanização⁷⁹. Alguns croquis de pequenas plantas desses empreendimentos eram usados nos mapas para que, dessa forma, pudessem atrair novos moradores para essas áreas mais distantes da cidade, como observado nos mapas que seguem:

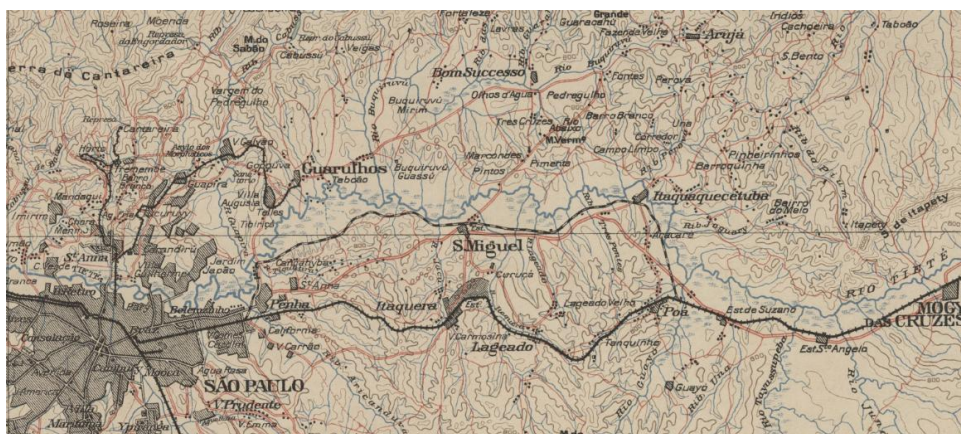


Figura 10. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Recorte de: *Carta dos Excursionistas 1ª Seção, Organizada pela Comissão Geographica e Geologica*, Engº João Pedro Cardoso – chefe. Publicada no período presidencial do Dr. Washington Luis P. de Souza, sendo Secretario da Agricultura Dr. Heitor de Freitas Penteadó, 1923.

⁷⁹ Para esses dados consultar as obras de Aroldo de Azevedo, em “Subúrbios de São Paulo”, o autor afirma que em 1943 “o Itaim houvera sido antigo centro de primitiva colonização”, e que apesar de ser “servido pela rodovia São Paulo-Rio de Janeiro, que acompanha a linha férrea”, o Itaim “contém pouco mais de uma dúzia de casas”. Dois anos após, em maio de 1945, publica “Subúrbios Orientais de São Paulo”, onde cita que “para leste destaca-se Itaim, que se ergue numa colina, não longe da várzea do rio Lajeado. Trata-se de antigo núcleo, de origem talvez colonial, mas que se desenvolveu graças à construção da Rodovia São Paulo-Rio. Apresenta um aspecto desarticulado inorgânico, que se acentua pelo fato de se achar a uns 500 m da estação ferroviária, da qual está separada por um terreno baldio. Embora instalada em 1936, a estação não exerceu nenhuma influência sobre pequenino aglomerado”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 48.



Figura 11. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Recorte de: *Mappa dos arredores da cidade de São Paulo*, Eng's Ernesto Pierburg e Erwin English, 1927.



Figura 12. Placa(letreiro) de anúncio de venda de terrenos no Jardim das Oliveiras, Itaim Paulista, Km 29 da estrada São Paulo-Rio, anos de 1960. Fonte: Retratos antigos de Itaim Paulista.

O autor Melo ainda em sua pesquisa sobre o bairro de Itaim Paulista, que faz parte da série bairros de São Paulo, organizada pela prefeitura municipal e pelo Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, apresenta quem foram os primeiros investidores que se interessaram por essa região:

Os senhores Estanislau Camargo Seabra e João Carlos de Mello, sócios, e Goffredo Teixeira Silva Telles, casado com a Sr.^a Carolina

Penteado da Silva, investidores na região, são considerados como os pioneiros, ou seja, foram responsáveis pelos primeiros loteamentos abertos em Itaim: Vila Aymoré, Jardim Noêmia, Vila Seabra, Vila Itaim, e também Vila Silva Teles e Jardim Silva Teles. Podemos afirmar que estes Senhores foram os primeiros empreendedores imobiliários que investiram no emergente bairro. Foram motivados pela construção da Estrada de Rodagem e o início das obras da Variante Calmon Viana da Estrada de Ferro do Norte, depois, Central do Brasil. Outros pioneiros como: Ignácio Penteado, Domiciano Campos, Geraldo Firmino Melo, José Firmino Melo, Imobiliária Municipal, adquiriram terras em Itaim. Novos arruamentos foram abertos e deram origem ao Jardim Itaim, Jardim das Oliveiras, Jardim Camargo Velho, Jardim Camargo Novo, Jardim Campos, Vila Simone, Vila Melo e outros⁸⁰.

A procura por esses loteamentos aconteceu de uma forma bastante significativa, tendo em vista a inauguração da estação ferroviária de *Itaym*, que foi impulsionando o crescimento ocupacional com a construção de algumas residências e estabelecimentos, criando pequenas áreas de comércio nas suas mediações, em um primeiro momento. A estrada São Paulo-Rio em sua extensão entre São Miguel e Itaim, era também bastante conhecida como estrada de São Miguel. Nessa área perimetral surgia um número expressivo de estabelecimentos comerciais e alguns profissionais que ofereciam seus serviços na região. Compulsando o livro da Prefeitura do Município de São Paulo e da Diretoria da Receita sobre os lançamentos das indústrias e profissões⁸¹, descobrimos as mais variadas ocupações entre os declarantes dessa região. Aparecem proprietários de fazendas e produtores hortifrutigranjeiros, donos de olarias, armazéns, botequins, sapataria, padaria, açougue, farmácia, barbearia, oficinas mecânicas, além de marceneiros, cabeleireiros, costureiras, alfaiates e funileiros. Nos anos de 1928 e 1929 o que predominam, nesses livros, são os registros de olarias, com um total de 15 em funcionamento, seguidos de botequins e produtores de legumes, frutas e hortaliças, que, de certa maneira, movimentavam o pequeno comércio e abastecimento da região ainda em desenvolvimento.

Os anos de 1930 são marcados pela chegada da indústria Nitro-Química em São Miguel Paulista, com isso impulsionando a grande procura por ofertas de trabalho no setor. Isto também provocou um intenso movimento migratório de pessoas da região Nordeste do país, principalmente dos Estados do Ceará, Pernambuco e sendo o número mais intenso, de migrantes vindos do estado da Bahia, como os estudos de Paulo Fontes mostram. Na análise

⁸⁰ MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 45.

⁸¹ Livro da Prefeitura do Município de São Paulo e da Diretoria da Receita sobre os lançamentos das indústrias e profissões, 1928-1929. Documentos consultados no Acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo em 12 de março de 2019.

de Fontes, a chegada dessas pessoas a região de São Miguel⁸² está envolta em uma dura jornada, com muitos homens, mulheres e crianças se submetendo a longas viagens, que levavam dias, com trajeto precário, iniciado por vezes em barcos, e seguindo por terra nos caminhões os tão conhecidos *pau-de-arara*, que os transportavam nas condições mais insalubres possíveis até a cidade. Fontes coloca que “pela estrada Rio-São Paulo, a única via entre as duas cidades à época, a primeira parada na capital paulista era na igreja de São Miguel Paulista⁸³”. Era muito grande o número de migrantes que chegavam a São Paulo, comparado à onda imigratória, de alguns anos atrás.⁸⁴ O grande contingente de nordestinos e de pessoas de outras cidades do país chegando a São Paulo, trouxe para a região mudanças significativas, e fez com que o crescimento de habitantes subisse a cada ano que se passava. Há uma acentuação entre os períodos do pós-guerra, 1946, porém o aumento de trabalhadores que substituíram o campo por regiões urbanas, se deu entre as décadas de 1950 até 1980, e os números expressivos de migrantes nordestinos vivendo em São Paulo aumentou dez vezes, em vista que a cidade triplicou de tamanho de forma notável a partir dos anos de 1970.

A ocupação na região de Itaim, mesmo que de forma não tão acelerada, já era notada pelas recorrentes transformações dentro desse novo espaço. As áreas das antigas fazendas coloniais deram espaço para as primeiras vilas do bairro, com novos arruamentos e pequenos estabelecimentos comerciais, que se concentraram após a construção da primeira igreja no ano de 1957 (fig. 13), localizada na Rua José Cardoso Pimentel. Esta via ficou popularmente conhecida como “rua da igreja”, e era vista por quem fazia o trajeto da estrada São Paulo-Rio, cujo traçado passava ao lado do prédio. Os principais idealizadores da construção da igreja foram os moradores do bairro das famílias “Marrazzo” e “De Lorenzo” de ascendência italiana. O terreno, para que fosse erguida a igreja de São João Batista, foi doado pela Cia. Bandeirantes, e os demais colaboradores dessa iniciativa podem ser vistos no *Livro de Ouro*⁸⁵ que dispõe das atas de reuniões contendo cada valor doado para a construção, desde o prédio provisório da primeira capela, em 1951, que foi derrubado dois anos depois, quanto o de 1957, ano em que se deu a construção do prédio definitivo. Na lista dos doadores está o nome

⁸² FONTES, Paulo. Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66), Editora FGV, 1ª edição, 2008.

⁸³ *Ibidem*, p. 43.

⁸⁴ LOPREATO, Christina Roquette. O Espírito da Revolta, a greve geral anarquista de 1917. Ed. Annablume, São Paulo, 2000.

⁸⁵ Arquivo da Paróquia de São João Batista, o “livro de ouro” contém os primeiros dados a respeito dos idealizadores e informações das primeiras reuniões que dariam início às construções da capela provisória e a igreja definitiva do bairro de Itaim Paulista, no ano de 1953.

de Dona Yolanda Penteadó⁸⁶ Matarazzo, representante da elite paulista, filha de fazendeiros e sobrinha de Gofredo Teixeira da Silva Teles, um dos investidores do bairro de Itaim, como já citado, e que também foi vereador e prefeito da cidade de São Paulo em 1932.



Figura 13. Foto da Igreja de São João Batista em construção, anos de 1950. Fonte: Retratos antigos de Itaim Paulista.

A chegada da primeira linha de ônibus, em 1956, trouxe uma grande melhoria na questão da mobilidade para o bairro, pois anterior a essa data os moradores dependiam apenas da linha de trens, que possuía horários muito espaçados. Bastante comum era também o fluxo de animais pelas ruas na região: vacas, cavalos e bois puxavam carroças e charretes que auxiliavam no transporte e na distribuição de produtos por todo o bairro, que eram vendidos de porta em porta nas casas e estabelecimentos comerciais. O movimento de automóveis, principalmente carros de passeio ainda era pequeno no bairro; eram vistos apenas alguns caminhões em áreas próximas às fazendas. O terminal de ônibus foi construído em frente à Praça Silva Teles, em uma localização bastante privilegiada, pois dali surgiram as primeiras vilas do bairro. Esta área seria, então, com o tempo a “parte central” do bairro de Itaim Paulista. Uma nova paisagem começa a surgir no Itaim Paulista, e a forma como o adensamento do bairro vem crescendo, já é bastante evidente: “o bairro expandiu-se de modo radial, ao longo dos seus principais eixos viários: Estrada São Paulo-Rio, Estrada Dom João

⁸⁶ Yolanda Penteadó foi casada com Ciccillo Matarazzo, sobrinho de Francisco Matarazzo, e ambos foram financiadores da cultura e das artes no país.

Néri, Estrada Tibúrcio de Souza e a linha ferroviária⁸⁷”. Com isso, diversos importantes estabelecimentos comerciais foram abertos: como postos de gasolina(fig. 14), padarias, empórios, adegas, lojas de roupas, armazéns, salões de cabeleireiros, sapatarias, e tornou-se ainda mais intenso com a chegada da eletrificação no final da década dos anos de 1950.

Antigos moradores e comerciantes do bairro

Dona Maria Fernanda de Freitas Marques, nascida em Portugal no ano de 1924, natural de Santa Maria Maior, Funchal, Ilha da Madeira, filha de João de Freitas e Guilhermina de Freitas, veio para o Brasil já com um destino certo: Itaim Paulista. Em 1953, a pedido da tia Virginia de Jesus que passava por dificuldades junto com o marido Francisco de Jesus Peristello, a jovem imigrou. Primeiro, veio o pai de dona Maria Fernanda e, logo depois, todos os demais familiares chegaram para auxiliar a tia. Dona Maria Fernanda tinha dois filhos e era casada com Alexandre Marques. Seu marido em Portugal trabalhava no campo, cuidando de fazendas; no Brasil, trabalhou como tipógrafo junto com o cunhado João Tomé de Freitas, irmão de dona Maria Fernanda. Além da tia que veio para o Brasil, o que também os motivou a sair de Portugal foi a vontade de todos familiares quererem ficar mais próximos uns dos outros. Junto aos trabalhos como dona de casa, Dona Maria Fernanda exercia a profissão de costureira o que lhe garantia um aumento na renda, enquanto o marido trabalhava na Lista Telefônica Paulista junto do filho mais velho, Carlos Jorge de Freitas Marques. Ela se tornou comerciante no bairro, abrindo uma loja de roupas na altura do nº 4622, da Estrada São Paulo-Rio(fig. 15 e 16). Confeccionava roupas masculinas, femininas e infantis, para serem vendidas em sua loja que levava o nome de sua santa de devoção: Nossa Senhora de Fátima, no ano de 1969. A localização no centro do bairro e ao lado do único posto de gasolina, era bastante privilegiada, porém, o movimento era pouco significativo: não se viam tantas pessoas e nem carros nas ruas, e a procura pelos seus serviços era pequena.

Para comprar material para a confecção das roupas, Dona Maria Fernanda utilizava o transporte público. Tomava o ônibus na praça Silva Telles, e ia até o bairro da Penha, e de lá pegava o bonde para a região da Sé. Frequentava as ruas da Quitanda, 15 de Novembro, Rua do Comércio, Alvarez Penteado, Rua Direita, e depois descia a Ladeira Porto Geral em direção à 25 de março. Perto dali também fazia muitas compras no Mercado Municipal. Suas

⁸⁷ MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 120.

lembranças do Itaim são de um bairro totalmente rural, com ruas de terra, descampado, mesmo no endereço onde morava⁸⁸ na rua José Cardoso Pimentel, conhecida como a rua da igreja São João Batista. Ela aponta que existiam poucos comércios, como pequenas lojas de roupas, empório, posto de gasolina, um açougue, porém não havia eletricidade, e o abastecimento de água era feito através de um poço, o que era comum na maioria das casas até o final dos anos de 1960.



Figura 14. Posto de gasolina no centro de Itaim Paulista, final da década de 1940, estrada São Paulo-Rio. Fonte Retratos Antigos de Itaim Paulista.

⁸⁸ Tempo depois, compraram uma casa na antiga rua 8, atual Capitão Eugenio de Macedo, bem próxima à “venda” do Seu Pedro, uma padaria e o colégio Armando Gomes de Araújo(CEIP). A casa era a que chamavam de posto médico, praticamente o “hospital” do bairro na rua Durval Vilalva, ao lado tinha uma escola de madeira, um posto policial, farmácia e uma feira livre. Mudaram-se do Itaim pelo fato de a empresa do marido ter sido transferida para a região do Ipiranga, onde compraram uma casa na qual moraram até o final do ano de 2018. Por consequência da idade, dona Maria Fernanda retornou ao Itaim onde está recebendo os cuidados junto a família do filho mais velho que sempre morou no bairro.



Figura 15. Fotos da loja de roupas “Nossa Senhora de Fátima”, estrada São Paulo-Rio. Fonte: arquivo pessoal de Maria Fernanda de Freitas Marques, 1969.



Figura 16. Foto da loja de roupas “Nossa Senhora de Fátima”, estrada São Paulo-Rio. Fonte: Arquivo pessoal de Maria Fernanda de Freitas Marques, 1969.

Hiroshi Kono, conhecido como senhor “João”, veio para o Brasil na década de 1940, com seus pais e tios, e algumas outras famílias também de japoneses. Casou-se com Akemi Kono(Helena), com quem teve apenas um filho, Flávio Kono. Chegando em São Paulo, passaram pela hospedaria na região do Brás, tempo depois conseguiram comprar umas terras em Itaim. Começaram, então, a plantar hortaliças, como agrião, alface, couve, cheiro verde e também a jabuticaba. Vendiam na beira da estrada São Paulo-Rio o que era produzido nas

chácaras. Com o avanço na venda de loteamentos e com a abertura de ruas⁸⁹ no bairro, o agrupamento de pessoas foi se intensificando e isso afastou, em certa medida, alguns moradores japoneses para outras regiões da cidade para Mogi das Cruzes, principalmente. Na década de 50 abriram uma relojoaria, próximo à Praça Silva Telles, e nesse endereço permaneceram durante muitos anos até se aposentarem. No estabelecimento trabalharam filhos, sobrinhos e diversos outros parentes, que depois passaram a residir nas regiões de Suzano e Mogi das Cruzes.

No relato de José Benedito da Silva, natural de Salvador da Bahia, nascido em 24 de agosto de 1951, temos mais informações sobre a ocupação do Itaim. José Benedito veio para São Paulo em 1969 com seu pai, a pedido do tio que morava e trabalhava no Itaim Paulista como mecânico. Esse mesmo tio já contava que muitos que chegaram a essa região vieram valendo-se do *pau-de-arara*, e desde os anos de 1940, outros mais já tinham destino certo, ou vinham para trabalhar em São Miguel Paulista, prestando serviços à indústria Cia. Nitro-Química, ou para Itaim, em busca de melhores condições de vida, cujo as terras eram bem mais baratas. José, que na época estava com 18 anos, começou a trabalhar com o pai que já tinha serviço garantido, também como mecânico e motorista. Seu pai trabalhou como mecânico na empresa de transportes Penha-São Miguel, por muitos anos, saindo dela acabou seguindo a profissão de motorista, mas de caminhões, fazendo entregas para diversas regiões do país. Suas lembranças do bairro de Itaim eram de um lugar bastante pacato, com poucas residências e comércios, mas já com um significativo número de chácaras na região, nas quais eram comercializados diretamente das portas, frutas e hortaliças. Alguns imigrantes portugueses e japoneses do bairro vendiam na beira da estrada São Paulo-Rio suas mercadorias. Armavam barracas feitas em madeiras cobertas por lonas amarradas em cordas. Com a dificuldade para encontrar outros mantimentos, muitos da região eram obrigados a se locomover até São Miguel e, às vezes, para a região da Penha. Alguns empórios e mercearias abertos na região ajudavam no abastecimento das famílias que cresciam no bairro. José lembra-se que existia também uma olaria que funcionava até longas horas da noite que ficava na rua 13 de maio, atual rua Monte Camberela, e de lá que eram fabricados muitos tijolos que

⁸⁹ Melo mostra que “na década de 1960, as ruas do bairro ainda eram todas de terra batida. Os moradores nem sonhavam com ruas asfaltadas, contentavam-se com simples nivelamento feitos mecanicamente e, quando muito, com o cascalhamento, que durava só até as primeiras chuvas de inverno”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 107.

ajudaram a construir diversas casas⁹⁰ no bairro”, além de muitos pequenos comércios como bares, sapatarias, bordeis e algumas vendinhas que muitos proprietários trabalhavam com pequenas cadernetas, os antigos crediários, para que os moradores pudessem pagar depois.

Análise de fotografias e mapas do bairro de Itaim Paulista.

Analisando a fotografia(fig.17), aérea, abaixo reproduzida, que mostra o “centro” do Itaim, já é possível notar o aspecto urbano que o bairro vinha tomando no decorrer dos anos. Por ela é possível ver os principais pontos de referência da região. Abaixo da foto no seu lado direito está o ponto do terminal de ônibus em frente a praça Silva Telles, entrada da estrada Tibúrcio de Souza, seus principais estabelecimentos comerciais com escritório central, posto de gasolina, e, acima, destaque para o prédio do antigo cinema do bairro. No lado esquerdo está a estrada São Paulo-Rio, cujo sentido para a cidade de Mogi das Cruzes está “acima”, e, “abaixo” para São Miguel e centro da cidade de São Paulo. Observando as fotos aéreas registradas em 1962 e 1972(fig. 18, 19 e 22), que seguem abaixo percebe-se o grande adensamento ocupacional que ocorreu nesse período de dez anos entre uma foto e outra. A vista da primeira foto, traz o desenho de diversos loteamentos, que formariam as primeiras vilas, conhecidas como: Vila Aymoré, Vila Silva Telles, Vila Itaim, Jardim Camargo Velho, Jardim Camargo Novo e Jardim das Oliveiras, esse último ocupava a área da conhecida Fazenda Itaim.

⁹⁰ Melo mostra que “as construções(casas), a maioria delas, compõem-se de quarto e cozinha, cujas paredes recebem reboco só no seu interior. No quintal, a instalação sanitária e a fossa negra, muito próximas do poço, as vezes, contaminam a água”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 63.



Figura 17. Foto do Centro de Itaim, 1967. Fonte: Acervo de Jesus Matias de Melo.



Figura 18. Registro aerofotogramétrico da região de Itaim Paulista em 1962. Fonte: Arquivo do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. EMLASA.



Figura 19. Registro aerofotogramétrico da região de Itaim Paulista em 1972. Fonte: Arquivo do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. EMPLASA.

Em atenção aos mapas da coleção dos arquivos da Sara Brasil⁹¹, datados de 1930(fig. 20 e 21), nas suas descrições constam as informações, identificando a região de Itaim, composta pela *Fazenda Itahim* e *Vila Itahim*, em destaque. O mapa também apresenta o antigo traçado da Estrada São Paulo-Rio, a estação de *Itahim* junto à malha da E.F. Central do Brasil. Também já é possível visualizar os loteamentos que estão se formando no entorno da estação e às margens da estrada. Esses loteamentos foram identificados como sendo as primeiras vilas do bairro, assim supracitados. Também é possível identificar a região da antiga Fazenda Biacica com a ilustração da suposta área da edificação construída da capela de Biacica, junto está a localização dos seus principais córregos que cortam toda a extensão da área correspondente ao bairro de Itaim Paulista.

⁹¹ Para maiores informações consultar bibliografia ao final. Mas apontamos que: “o Sara Brasil é um levantamento pioneiro feito com uma técnica chamada aerofotogrametria, que consiste num mapeamento feito a partir de fotos áreas. O trabalho foi realizado entre 1928 e 1933 pela empresa italiana Societá Anônima de Rilevamenti Aerofotogrammetrici – SARA. O projeto fez com que São Paulo fosse a primeira cidade no mundo a produzir cartas detalhadas em escala 1:1.000, impressas também em 1:5.000”. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/noticias/prefeitura-disponibiliza-mapa-historico-de-1930-no-geosampa/>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

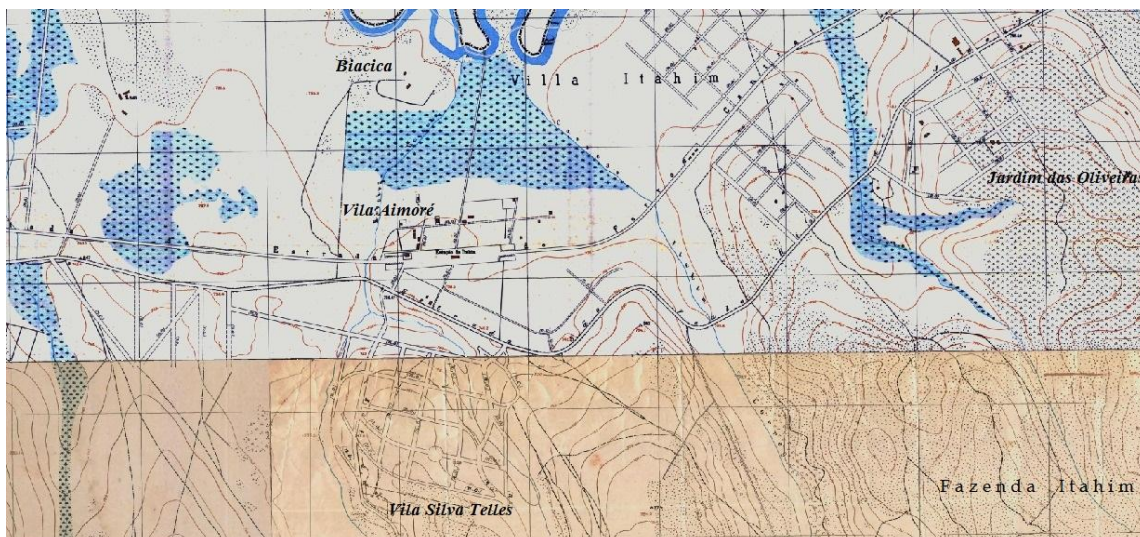


Figura 20. Mapeamento de 1930, Sara Brasil. Mapa Digital da Cidade de São Paulo, Plataforma Geosampa, Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>. Acesso em 23 de outubro de 2017. Grifo nosso das áreas nas localidades de: Biacica, Vila Aimoré, Vila Silva Telles e Jardim das Oliveiras.

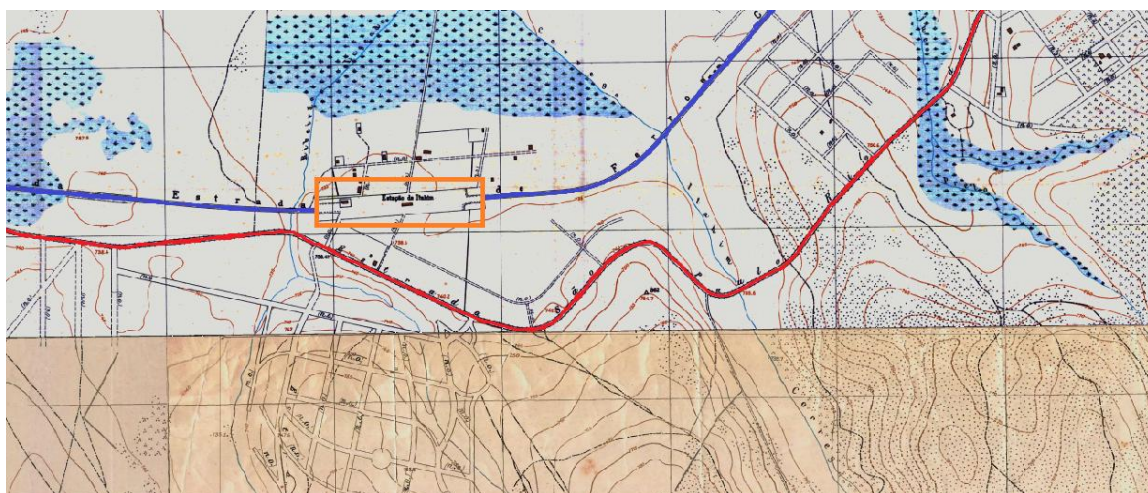


Figura 21. Grifo nosso destacando, em vermelho, o antigo traçado da estrada São Paulo-Rio; em azul, o traçado da malha da E. F. Central do Brasil; em laranja, área da plataforma da Estação Itahim. Mapeamento de 1930, Sara Brasil. Mapa Digital da Cidade de São Paulo, Plataforma Geosampa, Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>. Acesso em 23 de outubro de 2017.



Figura 22. Grifo nosso destacando em vermelho o traçado redefinido da estrada São Paulo-Rio; o círculo em amarelo corresponde à localização da igreja São João Batista; em azul o traçado da malha da E. F. Central do Brasil; em laranja área da plataforma da Estação *Itahim*. Registro aerofotogramétrico da região de Itaim Paulista em 1962. Arquivo do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. EMPLASA.

Com a inauguração da Rodovia Presidente Dutra (Via-Dutra), em 19 de janeiro de 1951⁹², planejada nos anos de 1940 como uma nova opção de trajeto para facilitar a ligação entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, e diminuir o tempo de viagem, tendo em vista o grande fluxo de automóveis e a precariedade da antiga rodovia São Paulo-Rio, pode-se estipular uma nova fase para o Itaim Paulista. Naquela época, destaca-se a criação de diversas companhias de ônibus de viagens que ofereciam seus serviços rodoviários, com uma grande concorrência em busca de passageiros. Até o final dos anos de 1960, o bairro de Itaim Paulista, já contava com uma população que passava dos cinquenta mil habitantes⁹³, e com isso, os diversos problemas relacionados à sua infraestrutura já eram recorrentes; cresciam os números de solicitações aos órgãos públicos que partiam da própria comunidade, nas quais eram exigidas medidas que priorizassem os investimentos em saneamento básico, pedidos de urgência para que houvesse na região um posto de saúde, escolas, instalação de telefones

⁹² História da Rodovia Presidente Dutra: 65 anos e um caminho aberto para o desenvolvimento. Diário do transporte. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/01/17/historia-da-rodovia-presidente-dutra-ligacao-rio-sao-paulo/>. Acesso em 10 de dezembro de 2018.

⁹³ Consultar Tabela População Recenseada Município de São Paulo, 1950. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/htmls/7_populacao_recenseada_1950_10491.html Acesso em 02 de novembro de 2018.

públicos, iluminação das ruas e alguns espaços comunitários, estas solicitações partiram de organizações populares de bairro que eram também mobilizadas por representantes da igreja.

Chegando os anos de 1970, o bairro de Itaim já se consolidava dentro dessa estrutura urbana da cidade, dispendo na extensão da estrada São Paulo-Rio, de algumas das mais importantes fábricas que por ali se instalaram ainda na década de 1960, dentre elas, estão as indústrias: Valerin e Texima, localizadas nas imediações do Jardim das Oliveiras(fig. 23), e a Indusa, próxima à Vila Aimoré. Na análise de Fontes os processos que ocorreram em grande parte da cidade, principalmente nas regiões industriais, onde se concentravam o maior número de fábricas, em especial na região leste, foram predominantes com o passar dos anos, e faziam parte dos projetos do governo do período, com planejamentos sobre uma nova configuração nessas zonas de periferia, pensando na forma horizontal que cresciam essas áreas, nas quais a implantação de fábricas e vilas operárias deveriam ser descentralizadas dos grandes espaços urbanos e comerciais das cidades, formando a partir, de então, os “bairros dormitório”, devido ao crescente índice populacional. Com esse processo em desenvolvimento, entre os anos de 1940 a 1980, a cidade passaria a se caracterizar dentro de um “padrão periférico de crescimento urbano”, deveras segregador, que em certa medida provocaria a expulsão das classes mais populares das regiões do centro de São Paulo para as regiões de periferia⁹⁴.



Figura 23. Foto da região do Jardim das Oliveiras, Itaim Paulista. Abaixo, destaque para a igreja de Bom Jesus das Oliveiras, em meio à abertura dos arruamentos e loteamentos do entorno. Ao fundo, do lado esquerdo, está a fábrica Valerin, localizada na estrada São Paulo-Rio, anos de 1960. Fonte: Retratos Antigos de Itaim Paulista.

⁹⁴ FONTES, Paulo. Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66), Editora FGV, 1ª edição, 2008. pp. 92-93.

Os anos de 1980 foram decisivos para recompor definitivamente o bairro de Itaim Paulista, ao ser estabelecida sua condição de distrito⁹⁵, que já se fazia necessária, já que o bairro ainda estava sob responsabilidade da administração de São Miguel Paulista, que se via, por vezes, sobrecarregada devido à forma pela qual o bairro foi crescendo ao longo dos anos. O processo de emancipação do bairro de Itaim Paulista se deu em solicitação atendida pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, na qual ficaram definidas as novas divisas territoriais com os demais distritos de São Miguel Paulista e Guaianases, e com os municípios de Guarulhos, Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, de acordo com a Lei N° 2.343⁹⁶. Pelas descrições contidas no processo solicitado pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, referente à elevação do distrito de Itaim Paulista, o atendimento se deu em análise de visita de campo, feita pela equipe técnica do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo, órgão responsável pelo mapeamento dos limites territoriais da cidade, a partir de entrevista com alguns moradores do bairro, junto ao presidente da Sociedade Amigos do Bairro, o senhor David Del Rio. A avaliação do processo para elevação do bairro à categoria de distrito, levou em consideração a localidade e a infraestrutura básica existente em Itaim Paulista, como apresentado em descrição do documento feita pela equipe técnica do IGC:

Após realizar pesquisa de campo, e entrevistar alguns moradores do bairro e o presidente da Sociedade Amigos do Bairro, Sr. David Del Rio, observei que a localidade possui uma infraestrutura básica capaz de ser elevado à categoria de Distrito. O bairro apresenta-se com número de residências e população bem superior ao exigido por lei e dista da sede do município a aproximadamente 30 quilômetros. No que se refere a atividade econômica, o bairro apresenta-se bem servido nos setores primário, de serviço e industrial, por conseguinte, com uma boa arrecadação interna. Quanto aos meios de comunicação, o bairro é bem servido por linha de ônibus que ligam este ao centro da cidade de São Paulo, ao Distrito de São Miguel e a outros municípios vizinhos; possui também um bom serviço telefônico e um jornal de bairro. Pelo exposto, o Bairro de Itaim Paulista preenche os requisitos necessários para ser elevado à categoria de Distrito e para maiores esclarecimentos apresentamos as divisas do futuro Distrito, caso a Douta Comissão venha a criar⁹⁷.

⁹⁵ Melo aponta que “após a elevação à condição de distrito, em maio de 1980, o Itaim expandiu-se em todas as direções. Hoje, além da região comercial central, o bairro possui outras minirregiões: Jardim das Oliveiras, Vila Itaim, Cidade Kemel, Jardim Camargo Novo e Jardim Camargo Velho(...)”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p.151.

⁹⁶ Lei N° 2.343 de 14 de maio de 1980, que Altera o Quadro Territorial-Administrativo do Estado, criando distritos.

⁹⁷ Consulta ao Processo N° 1507/79, Interessado: Comissão de Assuntos Municipais da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Assunto: Elevação do Bairro de Itaim Paulista à Distrito. Arquivo Histórico do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo – IGC – SP.

Mesmo tendo à disposição os seus próprios recursos administrativos, para que fossem atendidas todas as demandas da população, o distrito de Itaim Paulista ainda precisava desses suportes para se estabilizar, diante da grande ocupação que não diminuía na região. Nessa mesma década, muitas empresas ainda procuravam as grandes áreas de terrenos em alguns espaços não ocupados de Itaim Paulista, pois os baixos valores eram bastante atrativos se comparados a outras regiões da metrópole. Mas frisamos que não apenas os baixos valores de terras chamavam a atenção de investidores, mas principalmente a facilidade no acesso rodoviário por meio de suas principais estradas, em especial a São Paulo-Rio, que no ano de 1980 passou de condição de estrada para se tornar avenida a partir de um decreto municipal⁹⁸ recebendo o nome de Avenida Marechal Tito.⁹⁹ Esta, tendo seu percurso delimitado, com início restabelecido na altura da praça Padre Aleixo Monteiro Mafra¹⁰⁰ em São Miguel Paulista, e o limite entre o distrito de Itaim Paulista com o município de Itaquaquecetuba. Nesta mesma época, a estrada, municipalizada, recebeu novas denominações ao passar por outros municípios¹⁰¹. A estrada, batizada de Tibúrcio de Souza, que dá acesso ao município de Ferraz de Vasconcelos, recebeu investimentos por conta da empresa multinacional Coca-Cola, que construiu seu primeiro centro de distribuição na região, no ano de 1985, aumentando a procura de trabalhadores que também passariam a morar nas proximidades dessa nova instalação. Isto levou à formação de sub-bairros em São Paulo, como Jardim Camargo Velho e Jardim Camargo Novo, ambos loteamentos de propriedade de Clóvis Camargo¹⁰², acentuando ainda mais o índice demográfico do distrito do Itaim. De acordo com o Censo de

⁹⁸ Decreto Lei N° 16.880 de 8 de setembro 1980.

⁹⁹ Convém apontar o que circula pela web: “Chefe de Estado iugoslavo Josip Broz, conhecido como 'Tito', nascido em Kumrovec, próxima a Zagreb, capital da Croácia, a 07 de maio de 1892. Filho de camponeses, entrou para o Partido Comunista em 1920, sendo preso em 1928. Destacado militar, tornou-se líder do PC em 1939. Chefe da Resistência contra os nazistas em 1941, foi aclamado Presidente do Governo Provisório em 1943, e Primeiro Ministro em 1945. Em 1953, tornou-se Presidente da Iugoslávia, cargo que ocupou até a morte. Durante seu governo, manteve seu País neutro em relação à Guerra Fria, unificado e sem grandes tensões. Após 27 anos no poder, morreu em Liubliana, Eslovênia, a 04 de maio de 1980, aos 88 anos”. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.blogspot.com/2012/10/avenida-marechal-tito.html>. Acesso em 24 de outubro de 2017.

¹⁰⁰ Popularmente conhecida como Praça do Forró desde o longo processo de migração nordestina em São Paulo durante os anos de 1930, foi utilizada como ponto de encontro e de comemorações regionais. Devido a essas festividades e a grande concentração popular, traria ao bairro de São Miguel Paulista uma nova identidade, sendo considerado como o bairro mais nordestino do Brasil, fora do nordeste. É também o local onde abriga um dos primeiros bens patrimoniais tombados do Estado de São Paulo e do país em 1938, a antiga capela de São Miguel.

¹⁰¹ Devido ao processo de municipalização da estrada, em seu trecho urbano na região do Alto Tietê a Rodovia SP-66, recebe várias denominações: Em Itaquaquecetuba e Poá: Esse trecho é conhecido pelo seu próprio nome oficial, Rodovia João Afonso de Souza Castellano. Esse nome foi dado conforme a lei 3.561 de 20 de outubro de 1982. Em Suzano: Avenida Major Pinheiro Fróes e Rua Prudente de Moraes. Em Mogi das Cruzes: Avenida Lourenço de Souza Franco, Avenida Francisco Ferreira Lopes, Avenida Fernando Costa, Avenida Voluntário Fernando Pinheiro Franco e Avenida Francisco Rodrigues Filho.

¹⁰² Pasta do distrito de Itaim Paulista. Documentos do Arquivo Histórico do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo, IGC – SP. Consulta realizada em 05 de maio de 2018.

1980(fig. 24), o distrito de Itaim Paulista contava com uma população de mais de 107 mil pessoas, contando com uma área territorial de 12 km², e taxa de crescimento populacional de 3,89, num período de 11 anos; levando em consideração a população correspondente a Vila Curuçá, mas somando os números exatos dos dois distritos, conforme o cálculo, a sua população praticamente dobraria, chegando a 202.701 habitantes vivendo em uma área territorial de 21,70 Km². Os números impressionam quando levados mais adiante, passado duas décadas no ano de 2000, a população que vivia em Itaim Paulista e Vila Curuçá, apontavam cerca de 359.215 habitantes, sendo considerado como um dos distritos mais populosos da Zona Leste de São Paulo.

Nos anos de 1990 em diante, diversas mudanças ainda ocorriam constantemente em todo o bairro. Os seus arruamentos asfaltados já condiziam com o aspecto urbano da cidade, suas redes de esgotos, gradativamente eram instaladas pela região, os serviços de coleta de lixo, o atendimento em postos de saúde, escolas públicas e particulares, casa de cultura¹⁰³, redes de supermercados, delegacia de polícia, agências bancárias e os meios de transporte; ônibus e os trens metropolitanos de subúrbio; mesmo que bastante precários, trouxeram grande avanço e junto alguns problemas quanto a questão novamente referente à mobilidade, e o difícil acesso da periferia às demais regiões da cidade de São Paulo. A questão espacial também se tornaria um agravante em meio à quantidade de casas populares e o número de moradias instaladas em espaços de ocupação irregular, com a formação de favelas¹⁰⁴ que margeavam os córregos, as áreas de várzea, e também os espaços de acesso a sua principal

¹⁰³ Vale a pena ler este texto sobre a área, publicado pelo Coletivo Cultural Leste: “em meados dos anos de 1984, dois movimentos culturais atuantes em Itaim Paulista, extremos Leste da cidade de São Paulo, o CAM (Cultura e Arte em Movimento) e EADEC (Espaço Aberto para o Desenvolvimento Cultural), reivindicaram ao então prefeito Mário Covas a criação de um Centro Cultural para o bairro e, depois de muitas idas ao gabinete do secretário da cultura, Gianfrancesco Guarnieri, finalmente, no dia 21 de Abril de 1985, o espaço, hoje denominado Casa de Cultura, foi inaugurado com o nome de Centro Cultural Itaim Paulista. O Centro Cultural Itaim Paulista é o único espaço cultural da cidade de São Paulo criado pelo poder público a partir de reivindicações da sociedade civil organizada e teve a gestão de seus 8 meses iniciais de existência feita por integrantes de ambos os grupos escolhidos democraticamente em assembleias criadas para esse fim. Disponível em: <http://culturaleste.com/34-anos-do-cultural/>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

¹⁰⁴ Eduardo Marques e Haroldo Torres discorrem que “as favelas são uma solução habitacional antiga nas cidades brasileiras, cujo início da ocupação remonta em algumas cidades ao final do século XIX. Na cidade de São Paulo, embora haja nos registros da Prefeitura quatro favelas cuja ocupação se iniciou da década de 1940, as favelas não se faziam muito presentes até o início da década de 1970, alojando apenas cerca de 1% da população do município em 1973. Ao longo das décadas de 1970 e 1980, entretanto, a população residente nesse tipo de assentamento aumentou muito em São Paulo. Atualmente as favelas são um retrato da alta prevalência de situações de pobreza e de política habitacional ineficaz por parte do Estado. em sua maioria estão localizadas em áreas non edificante, protegidas ambientalmente ou que oferecem risco, como as encostas dos morros e os leitos de cursos d’água. Por se tratar de áreas problemáticas sob o aspecto da legalidade da terra e caracterizada por ocupação desordenada, as favelas são normalmente locais com deficiência dos serviços de infraestrutura urbana e com oferta insuficiente de equipamentos públicos”. São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais. Eduardo Marques, Haroldo Torres, organizadores. – São Paulo: Editora Senac São Paulo. 2005. p. 143.

avenida, a Marechal Tito. Nessa época, o distrito já se verticalizava em algumas regiões com uma maior concentração populacional. Nos bairros de Encosta Norte, Camargo Novo e Jardim Nélia, foram construídas as primeiras moradias populares¹⁰⁵ na região, a partir dos programas financiados pelo governo do estado, da Companhia de Desenvolvidimentos Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo – CDHU.

Na extensão da avenida Marechal Tito, atendida pelo distrito de Itaim Paulista, a partir dos dados levantados do período entre 1990 a 2000, existiam três conjuntos habitacionais: Residencial Bosque do Itaim, Conjunto Habitacional Texima, Conjunto Habitacional Jardim Virgínia; e três fábricas: Texima, Mash(Valerin), Indusa; e quatro grandes redes de supermercados: Kofu, Pão de Açúcar, Sonda, Davó; além de três lojas de utilidades: Pernambucanas, Jumbo Eletro, e após seu fechamento, vieram a se instalar no mesmo prédio as redes Arapuã e Extra. Contavam-se, também, lojas de móveis: Kolumbus, Marabraz; cinco agências bancárias: Banespa, Bamerindus, Itaú, Bradesco e Caixa Econômica; postos de gasolina das empresas: Shell, Texaco, Esso, BR e uma lanchonete McDonalds. No primeiro prédio da administração da subprefeitura de Itaim funcionou anteriormente um sacolão municipal, além de diversos outros estabelecimentos como agências de automóveis, lojas de vestuário, restaurantes, padarias, farmácias, açougues, depósitos de material de construção, clínicas dentárias. Em 1992 foi inaugurado o Diretão, o primeiro Shopping Center da região de São Miguel, na altura do nº 2405 que também seria uma das poucas opções de lazer e entretenimento para a população dos dois bairros. Com uma extensa área externa e interna, contava com diversas lojas de fábrica, praça de alimentação e cinema. Diferente dos shoppings convencionais, sua estrutura era aos moldes dos grandes galpões, com paredes de concreto, cobertura metálica e espaço térreo. Seria também um dos primeiros comércios a apresentar um novo conceito de grande galeria popular nessa região.

¹⁰⁵ Melo, por sua vez, mostra que “a população residente no Itaim é superior a de muitas cidades importantes do país. Não há dado oficial sobre esse número, estima-se, pelo crescente aumento na construção dos conjuntos habitacionais, cerca de 550 mil habitantes. Por sua ocupação desorganizada, enfrenta sérios problemas de infraestrutura sob todos os aspectos”. MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p.169.

População Recenseada e Taxas de Crescimento
Município de São Paulo, Regiões e Distritos Municipais
1980, 1991, 2000

Unidades Territoriais	1980	Tx. Cresc.80/91	1991	Tx. Cresc.91/2000	2000
MSP	8.493.226	1,16	9.646.185	0,88	10 434 252
LESTE	2.877.590	1,70	3.465.397	1,13	3.835.354
Leste 1	1.630.352	0,02	1.634.838	-0,42	1 574 554
Água Rasa	112.609	-1,52	95.099	-1,12	85 896
Aricanduva	92.790	0,36	96.512	-0,20	94 813
Artur Alvim	107.130	0,92	118.531	-0,71	111 210
Belém	57.195	-1,27	49.697	-2,49	39 622
Brás	38.630	-1,28	33.536	-3,14	25 158
Cangaíba	97.792	1,49	115.070	1,99	137 442
Carrão	99.218	-1,15	87.336	-1,22	78 175
Moóca	84.583	-1,45	71.999	-1,42	63 280
Pari	26.968	-2,12	21.299	-3,95	14 824
Penha	140.213	-0,48	133.006	-0,75	124 292
São Lucas	156.430	-0,26	152.036	-0,96	139 333
Sapopemba	178.989	3,37	257.617	1,02	282 239
Tatuapé	89.389	-0,80	81.840	-0,34	79 381
Vila Formosa	106.108	-0,73	97.940	-0,47	93 850
Vila Matilde	117.530	-0,68	109.023	-0,64	102 935
Vila Prudente	124.777	-0,79	114.297	-1,25	102 104
Leste 2	1.247.239	3,55	1.830.559	2,37	2 260 800
Cidade Líder	70.508	2,98	97.370	2,05	116 841
Cidade Tiradentes	8.603	24,55	96.281	7,89	190 657
Ermelino Matarazzo	80.513	1,57	95.609	1,24	106 838
Guaianases	50.417	4,45	81.373	2,15	98 546
Iguatemi	32.595	5,67	59.820	6,08	101 780
Itaim Paulista	107.259	3,89	163.269	2,98	212 733
Itaquera	126.727	3,00	175.366	1,56	201 512
Jardim Helena	91.079	2,41	118.381	1,81	139 106
José Bonifácio	24.049	14,21	103.712	0,36	107 082
Lajeado	69.418	4,51	112.807	3,80	157 773
Parque do Carmo	35.099	4,12	54.743	1,76	64 067
Ponte Rasa	96.794	0,54	102.702	-0,51	98 113
São Mateus	118.421	2,22	150.764	0,30	154 850
São Miguel	100.182	0,25	102.964	-0,62	97 373
São Rafael	70.443	2,24	89.862	3,74	125 088
Vila Curuça	95.451	2,43	124.300	1,84	146 482
Vila Jacuí	69.681	3,45	101.236	3,83	141 959

Figura 24. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/info_cidade/demografia/index.php?p=260265. Acesso em 02 de novembro de 2018.

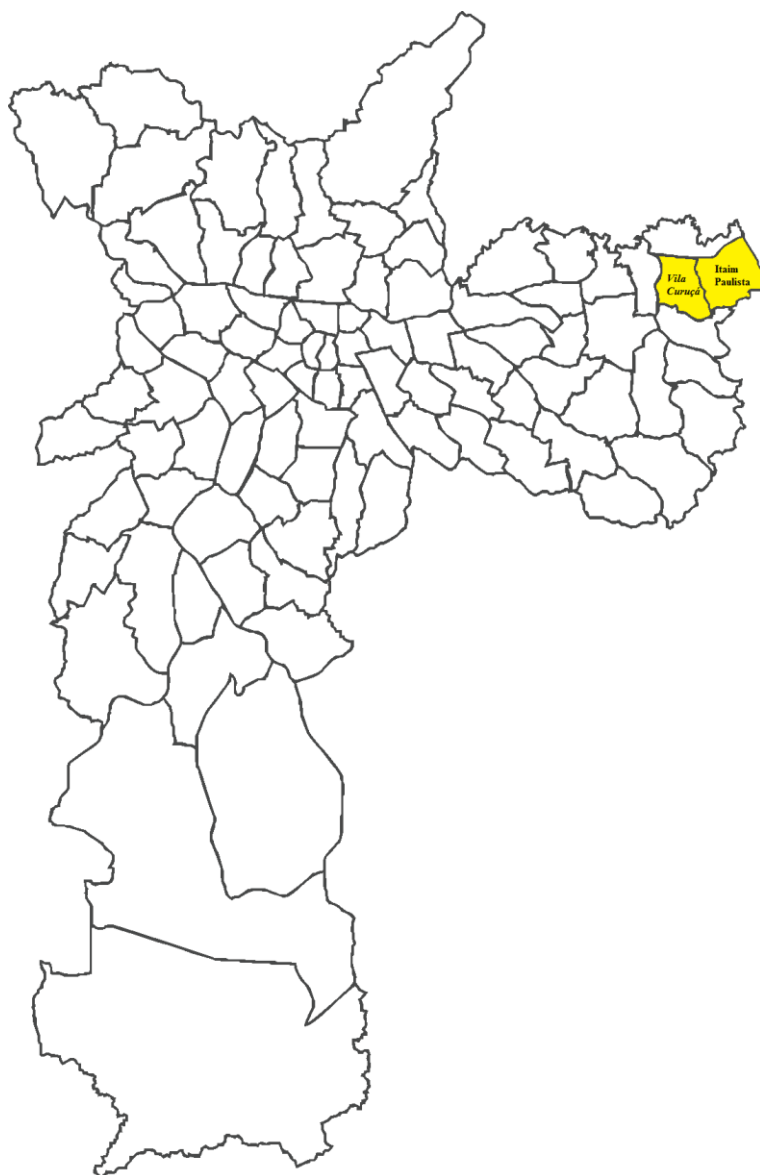


Figura 25. Mapa do Município de São Paulo, destacando em amarelo a localização da área dos distritos de Itaim Paulista/Vila Curuçá, Zona Leste. Disponível em: <http://www.mapas-sp.com/imagens/bairros-sp.jpg>. Acesso em 06 de fevereiro de 2019.

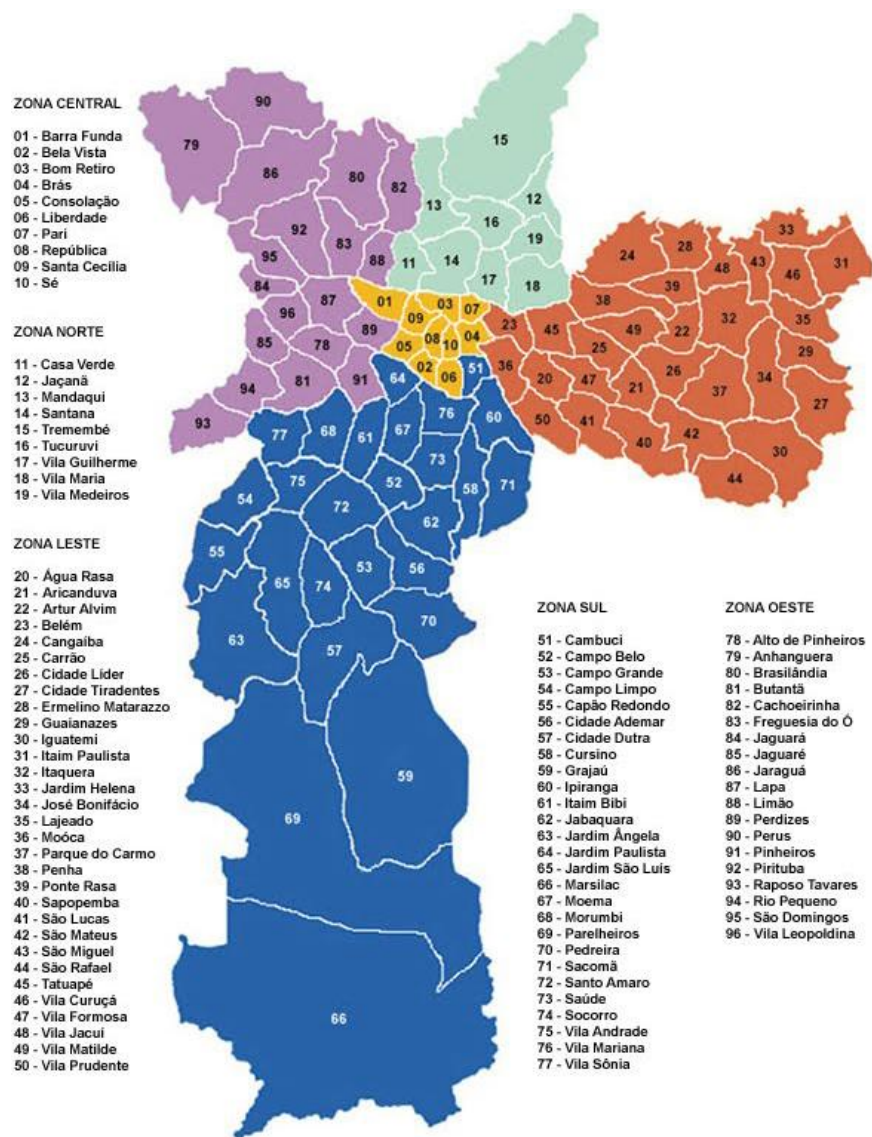


Figura 26. Mapa do Município de São Paulo, apresentando as cinco regiões que representam as Zonas: Central, Norte, Leste, Sul, Oeste da cidade. Disponível em: <http://www.mapas-sp.com/imagens/bairros-sp.jpg>. Acesso em 06 de fevereiro de 2019.

Dez anos após a emancipação do bairro de Itaim Paulista, foi enviado à Assembleia Legislativa de São Paulo, outro projeto que daria início aos processos de municipalização do bairro. Essa questão já vinha sendo discutida e a proposta de análise foi encaminhada novamente ao Instituto Geográfico e Cartográfico, no qual constaram os “estudos e informações sobre pedido de elevação do distrito de Itaim Paulista à categoria de município¹⁰⁶”. Haveria a possibilidade de efetivação desse pedido, no caso de o distrito

¹⁰⁶ Consulta ao Documento: Informação Técnica – C.A.M. Nº 012/91, Interessado: Comissão de Assuntos Municipais da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Assunto: Elevação do Distrito de Itaim Paulista à Município. Arquivo Histórico do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo – IGC – SP.

responder aos “requisitos exigidos pelos artigos 2º e 3º, seus incisos e seus parágrafos, da lei Complementar nº 651 de 31/07/90”:

(a). ser distrito há mais de dois anos, (b). ter centro urbano constituído, (c). apresentar solução de continuidade de três quilômetros, no mínimo, entre o seu perímetro urbano e do município de origem, excetuando-se os distritos integrantes de regiões metropolitanas ou aglomerados urbanos, (d). não interromper a continuidade territorial do município de origem, bem como, preservar a continuidade histórico-cultural do ambiente urbano, (e). não será permitida a criação de município desde que esta medida importe, para o município ou municípios de origem, na perda das condições exigidas no artigo 2º, (f). o nome do novo município não poderá repetir outro já existente no país, bem como conter designação de datas e nomes de pessoas vivas, (g). comarca a que pertence, (h). a descrição das divisas do distrito com sua redação enquadrada nas normas estabelecidas para divisas municipais¹⁰⁷.

Após a avaliação do pedido de solicitação, e constando nesses documentos que o distrito de Itaim Paulista estaria relativamente em condições de tornar-se município, em anos posteriores não houve qualquer alteração referente às suas divisas territoriais, continuando a fazer parte da capital paulista, sendo o último distrito da região do extremo leste de São Paulo(fig. 25 e 26).

¹⁰⁷ Consulta ao Documento: Informação Técnica – C.A.M. Nº 012/91, Interessado: Comissão de Assuntos Municipais da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Assunto: Elevação do Distrito de Itaim Paulista à Município. Arquivo Histórico do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo – IGC – SP.

Capítulo 03. Mudanças e a reconfigurações do centro comercial do Itaim Paulista. Memória, esquecimento e “resignificação”.

De antigo bairro construído a partir dos loteamentos das grandes fazendas coloniais da zona leste de São Paulo, antes rodeado por uma paisagem plenamente rural e abastecida por seus córregos afluentes do rio Tietê; das grandes áreas remanescentes de antigos aldeamentos indígenas, e atendida por um dos mais importantes caminhos por terra desde antes do período colonial, reformulado como estrada de rodagem para as rotas comerciais entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, o Itaim Paulista em meio as essas transformações que ocorreram na região, e com a grande urbanização que aconteceu no decorrer dos séculos XIX e XX, observando os seus traços de atualmente, em nada fazem lembrar dos tempos antigos à sua ocupação territorial.

A maneira desenfreada a qual essa região passou através dos anos, principalmente durante os anos de 1930 e 1940, está relacionada aos processos de urbanização da cidade de São Paulo, e o crescimento populacional. À medida que essa ocupação foi se adensando, a pouca quantidade de áreas verdes, compostas por antigas chácaras que restaram no bairro, foram gradativamente desaparecendo. Analisando a forma como a região de Itaim Paulista foi atendida ao longo dos anos, principalmente a partir das políticas urbanas implantadas desde a aprovação do Plano Diretor¹⁰⁸, de acordo com a Lei nº 10.676, de 07 de novembro de 1988, que instituiu o Sistema de Planejamento do Município de São Paulo, nota-se um crescimento ainda maior, quanto a participação popular dentro desses mecanismos, tomando como exemplo os grandes mutirões que aconteceram durante os anos de 1980 e que se consolidaram nos anos de 1990 em todo o bairro, a medida que essa grande mancha urbana tomava conta de quase toda a sua extensão. De acordo com o parágrafo 1º do primeiro capítulo do decreto, o referido Plano Diretor ao instituir o Sistema de Planejamento do Município, teria como propósito, “melhorar a qualidade de vida de seus moradores, ampliar e tornar mais eficientes as atividades econômicas e resgatar o meio ambiente”. O grande descaso devido à poluição dos seus principais córregos, com o despejo de dejetos, trariam sérios problemas de saneamento básico às populações mais pobres da região. Em finais dos anos de 1990, o bairro apontava sua população como umas das mais carentes da cidade, situação em que muitos dos seus moradores viviam com rendas muito baixas ou mesmo nenhuma:

¹⁰⁸ Lei nº 10.676, de 07 de novembro de 1988. Disponível em: <http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=19881108&Caderno=DOM&Numero.Pagina=5>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

(...)com cerca de 0 a 3 salários mínimos; e essa realidade acontece de uma forma mais homogênea comumente nos distritos mais periféricos, destacando as regiões de Perus, Brasilândia, Grajaú, Cidade Tiradentes e Lajeado, onde também há uma concentração maior dos grupos que possuem baixa escolaridade, condições urbanas ruins, migração nordestina recente e alto crescimento demográfico¹⁰⁹.

O distrito de Itaim Paulista ainda se via desprovido de áreas de lazer, ou mecanismos que possibilitassem a diminuição dos altos índices de violência, sendo apontado pelas pesquisas como a região “do crime”¹¹⁰. O distrito de Itaim Paulista, mesmo apresentando grande desenvolvimento das suas áreas comerciais, e sendo dotado de uma razoável infraestrutura instalada no período dos anos de 1960 a 1980, ainda estava inserido como bairro emergente da região do extremo da Zona Leste de São Paulo.

Quanto à infraestrutura de sistema viário, houve outra mudança significativa que aconteceu no distrito no ano de 1996, quando a sua principal avenida, a Marechal Tito, passou por um processo de reforma, recebendo novas sinalizações e alargamento da via, devido ao enorme fluxo de carros que diariamente provocavam longos engarrafamentos e vários

¹⁰⁹ São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais. Eduardo Marques, Haroldo Torres, organizadores. – São Paulo: Editora Senac São Paulo. 2005. p. 157.

¹¹⁰ Reportagem da Folha de S. Paulo, em 1998, apontava que lá se viam “mais de 30 homicídios por mês. Altos índices de furtos, roubos de bicicletas, arrombamentos e assaltos. Péssimos indicadores sociais. Eis um breve retrato da região mais violenta de São Paulo, a leste 1, formada por bairros pobres e superpopulosos, como Ermelino Matarazzo, São Miguel Paulista e Itaim Paulista. Cruzando os dados das pesquisas de vitimização realizada pelo Datafolha e pelo Ilanud, órgão da ONU que estuda a violência no mundo, e de vítimas de homicídio, chega-se à conclusão de que essa é a região mais violenta da cidade. Apenas no último ano, 43% da população foi vítima de violência, índice bem superior à média paulistana (35%). Outro indicativo da violência na região é o número de homicídios por 100 mil habitantes: 46, 3 a mais do que a média da cidade. É praticamente impossível entrar em uma casa ou estabelecimento comercial da região onde ninguém tenha uma história de violência envolvendo a família para contar. Nessa semana, duas histórias dividem a atenção dos moradores do Itaim Paulista. A mais grave delas é o assassinato do PM Severino Ribeiro, 38, morto com 26 tiros em frente a uma padaria. A outra história por pouco não acaba em morte. Três pessoas foram trancadas por dez minutos no freezer de um açougue durante um assalto. O alto índice de violência pode ser explicado em parte pela ausência do Estado na região, o que causa graves problemas sociais. No Mapa da Exclusão Social, levantamento feito pela PUC-SP em 95 que classifica os 96 distritos da cidade pelos índices de qualidade de vida, os sete bairros da leste 1 estão abaixo da linha de pobreza. O pior bairro da região no ranking é o Itaim Paulista, segundo local com pior qualidade de vida em São Paulo. Ermelino Matarazzo, melhor bairro da região, não tem muito do que se orgulhar, pois ocupa o 69º posto no ranking. Alguns números podem exemplificar o sofrimento diário dos 874.884 habitantes da região leste 2. Apenas 126 famílias no Itaim Paulista vivem com mais de 20 salários mínimos mensais. Na Vila Curuçá, surgem apenas 0,11 empregos por habitante ao longo de um ano. No Jardim Helena, apenas 1,3% dos habitantes conseguem atingir os 70 anos de vida. Região ocupada desde o século 17, viveu um grande e desordenado crescimento populacional a partir da década de 60. Graças a isso, mais de 10% da população da região vive em favelas ou cortiços, sujeitos diariamente a se tornarem vítimas da violência”. Matéria Jornal Folha de São Paulo: Violência Oculta, Pesquisa da ONU mostra que região do Itaim paulista e São Miguel é a mais violenta de São Paulo, ‘capital’ do crime está na zona leste. Otávio Cabral da reportagem local. 04 de janeiro de 1998. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff040106.htm>. Acesso em 14 de outubro de 2017.

acidentes nas suas duas faixas entre os sentidos bairro e centro. Com essa grande reforma, houve o encurtamento das calçadas dos seus principais estabelecimentos comerciais, e junto à derrubada de algumas árvores que ainda permaneciam nas margens da avenida. Um canteiro central foi construído¹¹¹ para facilitar a travessia de pedestres, mas somente no ano de 2003 é que foram plantadas algumas palmeiras imperiais, e quatro anos depois por não terem se adaptado às condições do local, foram substituídas por diversas mudas de ipês¹¹², em sua extensão. Essa ação partiu de pedidos solicitados à subprefeitura e à Secretaria Municipal do Meio Ambiente, feito através de uma ação comunitária, criada por um grupo de ativistas ambientais do bairro, que já sentiam a grande necessidade de áreas verdes na região, que também ajudariam a diminuir os altos níveis de poluentes causados principalmente pelos automóveis e a fumaça das fábricas instaladas no bairro. Iniciadas as obras propostas pela prefeitura, muitos comerciantes e moradores de Itaim Paulista foram diretamente afetados, tendo comprometido parte do trajeto da via. A conclusão da obra se daria após alguns anos, tendo à frente uma nova gestão da prefeitura municipal, dando continuidade ao projeto de reestruturação da via. As obras de alargamento da avenida foram documentadas, e registradas

¹¹¹ Uma reportagem do Jornal Central Leste de Notícias, apontava que: “Subprefeitura retira Palmeiras Imperiais na Avenida Marechal Tito, 19 de janeiro de 2006, Central Leste de Notícias. Desde o início do mês de janeiro, a subprefeitura do Itaim/Curuçá iniciou a substituição do piso de concreto do canteiro central da Av. Marechal Tito pelo piso de bloco de cimento, o chamado “piso intertravado”, de acordo com o decreto municipal nº 45.904 de 19 de maio de 2005. A substituição do calçamento foi prevista no projeto “Passeio Livre” da Prefeitura de São Paulo, onde consiste em melhorar e padronizar o calçamento dos centros comerciais da cidade de São Paulo. Como não é uma obrigatoriedade aos municípios trocarem de imediato o calçamento de seu estabelecimento a Prefeitura tomou a frente em trocar o piso de concreto dos prédios públicos e calçamento de praças e corredores centrais. Foi o que aconteceu no canteiro central da Av. Marechal Tito desde o número 3.000 até a Praça Lions Club na Rua Barão de Alagoas, totalizando 5.000 m² de calçamento. Ao retirarem o piso de concreto do canteiro central, os engenheiros da subprefeitura perceberam que as Palmeiras Imperiais (Nome científico: *Roystonea oleracea*) estavam com suas raízes comprometidas devido serem plantadas em cima de um piso antigo de paralelepípedo. Por essa razão foram remanejadas para as praças na região do Itaim paulista. Algumas que sobreviveram, precariamente, estavam com suas raízes comprometidas e poderiam ser derrubadas pela ação do vento. O curioso é que as Palmeiras Imperiais, plantadas nos anos de 2003/2004, foram removidas pela mesma equipe que as plantou e na ocasião não verificaram a existência de um piso antigo de paralelepípedo”. Disponível em: <http://centrallestenoticias.com.br/alro/noticia/Itaim-Paulista/3139/subprefeitura-retira-palmeiras-imperiais-na-av-marechal-tito>. Acesso em 18 de setembro de 2018.

¹¹² Em website da Prefeitura Municipal de São Paulo contém as informações: “Ipês roxos e amarelos no canteiro central da Marechal Tito, 11 de janeiro de 2007. A Subprefeitura do Itaim Paulista, em parceria com a Secretaria Municipal do Meio Ambiente, está plantando, ao longo do canteiro central da Av. Marechal Tito, centenas de mudas de ipês roxos e amarelos. Tabebuia da família bignoniaceae, é o nome científico dos ipês. Árvores nativas do Brasil, os ipês são adequados para canteiros centrais, praças e canteiros ajardinados. De porte pequeno, atingem altura entre quatro e dez metros quando adultas, com tronco de trinta a quarenta centímetros de diâmetro. Florescem durante os meses de agosto e setembro, geralmente quando a planta está totalmente despida de folhagem”. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/itaim_paulista/noticias/?p=4192. Acesso em 18 de setembro de 2018.

mesmo que em forma de crônica por um escritor do bairro. Vale ressaltá-la aqui, pelo fato de que em suas passagens foram relatadas algumas das grandes mudanças ocorridas na época:

Sentinela do Progresso

Na primavera falei de duas árvores da Rua Itajuíbe, falei também do passante que apressado ou distraído caminha por nossas ruas sem nada observar.

Agora quase outono volto a falar de uma outra árvore, que é um marco na história do Itaim, porém poucos sabem ou notam que ela existe.

Quem entra na agência do Banco Itaú de Itaim Paulista, mais preocupado com o saldo bancário, com os juros e cifrões, não repara uma árvore que se ergue diante do banco é um abacateiro carregado de frutos, que já ultrapassou os trinta anos e a caminho dos quarenta outonos de existência. Os moradores mais antigos daqui sabem, que no início da década de sessenta, próximo de onde é hoje o Banco Itaú, existiu um posto da polícia rodoviária. Havia no local duas cabines, uma de cada lado da pista ligadas e cobertas por uma laje, deixando apenas o vão para passagem dos veículos.

Foi nesse cenário, num desses dias imprecisos que ficam perdidos no bojo do passado, que um policial rodoviário após o almoço resolveu saborear um abacate de sobremesa. Amassou e bateu a fruta na própria casca e sem saber o que fazer com o caroço, arremessou-o a esmo pela janela e este foi se agasalhar no cio da terra. Estava certo Pero Vaz de Caminha "esta terra é abençoada e tudo dá", em contato com o calor da terra o abacateiro germinou, cresceu e floresceu.

À margem da Estrada Velha São Paulo-Rio, hoje Avenida Marechal Tito, o abacateiro tal qual um sentinela acompanhou o desenvolvimento do bairro, sendo sombra, frutos e oxigênio. Hoje essa árvore da família das lauráceas, que pouca gente sabe e vê, está com seus dias contados. Em nome do progresso ela será posta abaixo, porque o local de suas raízes, demarcado pelo acaso e pela pontaria de um policial rodoviário muitos anos atrás, agora será ocupado pelo alargamento da principal avenida de nosso bairro. Quis o destino que o progresso do Itaim, que esse abacateiro acompanhou em silêncio por décadas viesse agora como o algoz para selar o fim e levar em holocausto sua vida.

Escrevo essa crônica e o mês é março, o ano 1996, o dia é 14, mais uma semana e será outono a estação das folhas que caem. Mas as folhas do abacateiro da Marechal Tito não cairão naturalmente uma por uma, mas todas de uma só vez, trazendo com elas seus galhos, seus frutos, seu tronco, sua vida e sua história.

Abacateiro amigo, que por tantos anos ouve o eco dos meus passos a caminho da estação dos trens de subúrbios, nada posso fazer senão te pedir perdão, nada posso fazer afinal não posso deter o progresso e nem as suas perversidades. Se valer como consolo eu te digo, se os homens tidos como humanos e racionais não guardarem a tua memória, a natureza é perfeita e o fará. Dos teus frutos com certeza muitas sementes germinaram na terra quente do Itaim, são os teus filhos, quem sabe netos, frutos de tua seiva, que continuarão

oferecendo a sombra, os frutos, o oxigênio e perpetuando a tua espécie. Só esperamos que seus descendentes tenham uma melhor sorte e tenham sido plantados em locais onde o progresso não os possa atingir.

Encerrando, meu abacateiro amigo, obrigado por mim e também por todos, principalmente por aqueles que agitados pelo core-corre da vida nem sequer notaram tua existência. Se nada posso fazer pelo menos lanço no branco de uma folha de papel o registro de palavras, simples palavras na tentativa de guardar a história de quem ninou o progresso do Itaim. Se nada posso fazer com essa singela crônica, eu tento registrar o teu óbito, impedindo o teu fim no anonimato, tal qual um indigente.

Mario Neves

Post Scriptum: No dia 2 de abril de 1996, às primeiras horas da manhã o abacateiro da Marechal Tito foi sacrificado¹¹³.

A importância da avenida Marechal Tito para o desenvolvimento urbano de Itaim Paulista e das demais regiões atendidas por sua extensão é incontestável, visto que o crescimento de todo o seu centro comercial, partiu margeando seu longo trajeto. Os grandes estabelecimentos comerciais, o início dos loteamentos e as primeiras fontes de renda e trabalho surgiram de áreas que correspondem as suas imediações. Dos resquícios de memória mais antiga do bairro, restam somente poucos exemplares que remetem aos tempos áureos das grandes chácaras do passado, e do início da sua ocupação. As construções mais antigas variam entre os anos de 1930 a 1960, de acordo com os seus proprietários, e a localização desses imóveis estão acentuadas nas proximidades da Rua Tibúrcio de Souza, a segunda via mais importante de Itaim Paulista. Pelo fato de o maior adensamento do bairro ter surgido nas imediações da avenida Marechal Tito e da estação de trens da CPTM¹¹⁴ como já foi apresentado, acredita-se que devido a isso, esses imóveis ainda resistem às ações do tempo e dos grandes processos de urbanização e de especulação imobiliária. Em um breve levantamento foram identificados cerca de 40 exemplares, sendo que alguns desses imóveis já passaram por diversas modificações e reformas, alguns mantinham aparência quase original, porém não foi possível fazer uma consulta às plantas e escrituras desses mesmos imóveis, a pedido dos seus proprietários. Muitos ainda estão situados nas áreas dos primeiros loteamentos que formaram o bairro, e a construção desses imóveis que aumentaram nesse

¹¹³ Revista (Grupo) ITÁ Arte e Literatura, ano 1, nº 2, Junho/1996.

¹¹⁴ Servida pela Variante da E.F. Central do Brasil a estação *Itahym*, foi inaugurada em 1926, funcionando por alguns meses e voltando somente a atender a população em 1934, o último trem a vapor passou por essa região no ano de 1962, chegando o ano de 1979 um novo prédio foi inaugurado para a estação que funcionou por um longo tempo, em 2008 uma nova estação muito mais ampla e modernizada foi construída e entregue no ano de 2008. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de setembro de 2018.

período, deram origem aos sub-bairros de Jardim Camargo Velho e Vila Silva Telles, onde ainda se concentram poucas instalações nos formatos dos grandes edifícios e/ou prédios residenciais, que aparecem com mais intensidade apenas em áreas que correspondem as divisas entre o distrito, e os municípios de Ferraz de Vasconcelos e Itaquaquecetuba.

As antigas construções deram lugar a complexos mais modernos, dos grandes terrenos que compunham uma ampla área de quintal dessas casas, que geralmente traziam árvores frutíferas, pomares ou o que restou das pequenas hortas do passado. A partir das ações de grandes empreendimentos foram substituídos, aproveitando cada centímetro dando lugar ou a prédios comerciais, ou a pequenos sobrados geminados, mudando a esmo toda a composição antiga do bairro de Itaim Paulista. Abaixo seguem fotos de algumas dessas antigas edificações que ainda resistem às constantes mudanças no bairro. Muitas sofreram grandes intervenções, além de uma nova utilidade espacial, como aconteceu aos antigos prédios comerciais que ainda continuam ativos e do pouco que resta de lembrança do início da ocupação e dos primeiros elementos de desenvolvimento urbano em Itaim Paulista, ainda prevalecem na memória dos moradores que acompanharam todas as grandes mudanças, muitas delas trouxeram benefícios e facilidades para a região, sendo que em meio a agitação da cidade, muitos passam despercebidos, lugares que fizeram parte desse passado, hoje se encontram ou em ruínas, maltratados pelas ações do tempo ou mesmo não recebem o devido cuidado, por não haver uma devida importância ou mesmo relevância histórica na memória coletiva dos moradores do bairro. Como exemplo, destacamos o que pode ser a mais antiga edificação situada na região central do bairro. Na antiga rua 13 de maio, atual rua Monte Camberela, paralela à avenida Marechal Tito, assenta-se uma edificação de tijolos. Os seus proprietários afirmam ser ela do ano de 1928, construída por seus avós migrantes nordestinos, que chegaram nessa mesma época e começaram a trabalhar como oleiros. Portanto, essa casa feita de tijolos aponta para o que pode ser uma das mais antigas olarias do bairro, que funcionou durante as primeiras décadas do século XX na região de Itaim Paulista (fig. 27, 28, 29 e 30).



Figura 27. Frente da antiga olaria construída no ano de 1928. Arquivo pessoal de Fernando Costa.



Figura 28. Lateral da antiga olaria construída no ano de 1928. Arquivo pessoal de Fernando Costa.



Figura 29. Parte de trás da antiga olaria construída no ano de 1928. Arquivo pessoal de Fernando Costa.



Figura 30. Fundos da antiga olaria construída no ano de 1928. Arquivo pessoal de Fernando Costa.

Em seguida, foram selecionadas algumas fotos tiradas em 2017, utilizadas para um levantamento de pesquisa sobre os imóveis mais antigos existentes no bairro, principalmente entre as áreas que correspondem ao seu centro comercial e onde surgiram os primeiros loteamentos. O trajeto escolhido seguiu um percurso entre a rua Tibúrcio de Souza e as suas imediações, passando pela praça Silva Teles, cruzando a avenida Marechal Tito e partindo em direção à estação de trens da CPTM do Itaim Paulista (fig. 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 e 39).



Figura 31. Casas dos anos de 1940, entre as ruas Cachoeira Alta e Francisco Faustino. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 32. Casa dos anos de 1950, Rua do Convento. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 33. Casa dos anos de 1940, Rua Professor Zeferino Ferraz. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 34. Casa dos anos de 1940, Rua Serra dos Aimorés. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 35. Casa dos anos de 1940, Rua Serra dos Aimorés. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 36. Casa dos anos de 1940, Rua Serra dos Aimorés. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 37. Casa dos anos de 1940, Rua Manoel de Castilho. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 38. Comércio dos anos de 1940, Rua Tibúrcio de Souza. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 39. Comércio dos anos de 1950, Rua Tibúrcio de Souza. Arquivo pessoal Fernando Costa.

Seguem, também, fotos comparativas de alguns estabelecimentos comerciais do Itaim Paulista. As duas primeiras fotos são do mesmo estabelecimento (fig. 40 e 41), pertencente à família Kinoshita de imigrantes japoneses que chegaram ao bairro, em 1962. Eles foram um dos primeiros comerciantes do bairro e, também, os pioneiros no ramo de fotografias. Passaram-se algumas gerações e seus familiares ainda trabalham no mesmo local e também residem em Itaim Paulista. Na foto mais atual da fachada da loja, visivelmente nota-se a ausência de qualquer semelhança das características originais do antigo prédio, assim como os demais estabelecimentos comerciais à sua volta, localizados na Rua Tibúrcio de Souza.



Figura 40. Foto comércios na Rua Tibúrcio de Souza, 2017. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 41. Foto comércios na Rua Tibúrcio de Souza, 1969. Acervo Família Kinoshita.

As duas próximas fotografias(fig. 42 e 43), são de uma das mais notórias edificações do bairro. Trata-se do prédio da atual agência bancária Santander, localizada na esquina entre a Avenida Marechal Tito e a Rua Ribeiro Escobar. Este edifício é uma grande referência para os moradores mais antigos, pois no mesmo estabelecimento funcionou o primeiro cinema do bairro, entre os anos de 1960 e 1970, o qual é sempre citado pelos mais velhos como um lugar que traz muitas lembranças do passado. Assim como para quem viveu em décadas posteriores o local foi um dos mais badalados salões de baile da região, quem vivenciou os anos da década de 1980, o salão Scorpions foi o principal ponto de entretenimento e sociabilidade que existia em Itaim Paulista, organizando festas memoráveis e diversos eventos para a comunidade do bairro.



Figura 42. Foto agência bancária, esquina entre a Rua Ribeiro Escobar e Avenida Marechal Tito. Arquivo pessoal Fernando Costa.



Figura 43. Foto Salão Scorpions antigo Cinema, esquina entre a Rua Ribeiro Escobar e Avenida Marechal Tito. Anos de 1970. Fonte: Retratos Antigos de Itaim Paulista.

A área que deu origem ao bairro e ao início da ocupação dessa região, como já apresentada no primeiro capítulo dessa monografia, conhecida por Biacica, foi uma das mais importantes fazendas coloniais e por quase duzentos anos foi administrada pela Ordem dos padres Carmelitas. A área em questão passou por processo de tombamento no ano de 1994 pelo CONPRESP – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. De acordo com a Resolução nº 16/94, consta que:

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, por deliberação unânime dos Conselheiros presentes em reunião ordinária realizada em 10 de novembro de 1994, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei nº 10.032/85, com as alterações introduzidas pela Lei nº 10.236/86, RESOLVE: Artigo 1º - Fica tombado o edifício sede da "CHÁCARA DOS FONTOURA" situado à Estrada da Biacica, 756 (CADLOG 0334119), bairro Itaim Paulista, distrito de Jardim Helena (Setor 133 – Quadra 031 - Lote 0001). Artigo 2º - Fica também tombada a ESCULTURA "BARTIRA", de autoria de João Batista Ferri. Artigo 3º - A área envoltória correspondente é constituída pelos limites da propriedade, descrito em sua titulação, conforme Livro 2 - Registro Geral Matrícula nº 4263 do 12º Cartório de Registro de Imóveis de São Paulo¹¹⁵.

A região da área que compreende a antiga Fazenda e junto a edificação da capela de Biacica, antes mesmo de ser reconhecida como patrimônio histórico pelo CONPRESP, esteve abandonada desde a saída da Ordem Religiosa dos padres carmelitas no século XVIII. Após uma visita do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo à região de São Miguel Paulista, em 1925, os seus técnicos reconheceram no altar da capela de São Miguel, uma imagem de uma santa que pertencia à Biacica, e em seu relatório da visita feita em 12 de maio daquele ano, afirmavam que essa antiga Capela com a denominação de Capela de Nossa Senhora de Biacica, havia se perdido com o tempo. O mesmo relatório foi publicado pelo jornal O Estado de São Paulo de 23 de maio de 1925, notícia que chamou a atenção do (antigo) proprietário, Doutor Estanislau Camargo Seabra, grande investidor e dono de diversos loteamentos no bairro, que imediatamente enviou-lhes uma carta esclarecendo alguns equívocos em relação à existência do templo de Biacica. Nessa mesma carta o então proprietário em resposta à matéria divulgada, dirigindo-se à equipe de técnicos do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, fez-lhes um convite para que visitassem a antiga paragem identificada como Biacica, que correspondia a atual *Villa Aymoré*, afirmando ser o local onde se encontrava a

¹¹⁵ Resolução nº 16/94. CONPRESP. Tombamento Chácara Fontoura. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/e8217_16_T_Chacara_dos_Fontoura.pdf. Acesso em 14 de setembro de 2018.

antiga Capela. A visita foi realizada no dia 1º de julho do mesmo ano, com a presença dos técnicos representantes do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo: Affonso A. de Freitas, João Batista Campos Aguirra e Dr. Afonso de Freitas Júnior. Ao chegarem ao local, a antiga capela (fig. 44), havia recebido algumas adaptações em sua estrutura, porém importantes elementos de suas características originais estavam preservadas:

O tradicional templo de Biacica ergue-se no extremo leste da elevação de terreno a salvo das inundações do Imbiacica e Tietê: é uma capella de regulares dimensões, cuja estructura rudimentar, embora, lembra o typo basilical, com a sua nave única, reparada do transepto e da abside pelo clássico arco de “meio ponto”, commummente chamado arco do cruzeiro no estylo românico; externamente a capella apresenta aspecto singelíssimo, porém, agradável à vista pela harmonia de suas proporções. Dois “gerivás” symetricamente plantados à frente do modesto templo, ainda offerecem às caricias das virações o seu cocar alteroso testemunhando o velho habito de se adornarem a entrada das capellas e igrejas com os bellos e esguios filhos das nossas florestas”. “No interior do antigo templo, lembrando o culto divino, só encontramos o coro com a sua escadaria tosca, porém, em bom estado de conservação e o retábulo do primitivo Altar-mor, bellissimo trabalho de talha occasionalmente guardado pelos acuais proprietários da capella: esta peça, verdadeira obra de arte, constitui-se de um grande florão symetrico trabalhado em relevo, cores representativas, segundo a symbologia christan, da castidade, pureza e caridade. Fora, pendente duma das traves do telhado, deparamos com o pequeno sino de bronze, que durante dezenas e, quiçá, centenas de annos, chamou diariamente à oração os fieis das redondezas¹¹⁶.

Ao longo dos anos, a edificação passou por uma série de reformas e adaptações (fig. 45), recebendo novos cômodos, uma grande varanda, telhados e um grande painel em azulejos no estilo português (fig. 46 e 47). Esse painel de azulejos retratava a chegada dos colonizadores às terras de São Vicente, junto a figura de Martim Afonso de Souza e o primeiro contato com os povos indígenas, além dos processos de catequização e domínio religioso imposto pelos padres carmelitas, também retratados no mural da varanda da edificação de Biacica. Durante os anos das décadas de 1940 a final dos anos de 1960, a propriedade esteve em posse da família Fontoura, que na sua longa estadia provocou inúmeras mudanças transformando o local exclusivamente em espaço para veraneio. Foram construídas novas instalações ao lado do prédio, e nos arredores da chácara houve o plantio de diversas palmeiras, compondo grande parte da vegetação característica da área de várzea, e a frente da Capela foi instalada uma estatua feita em bronze, que representava a história da índia

¹¹⁶ MELLO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017. p. 47.

Bartira(fig. 48), a mesma remetia as origens culturais de toda a região. A escultura foi tombada no ano de 1994 pelo CONPRESP, junto com o prédio da antiga capela de Biacica.



Figura 44. Possível foto da capela de Biacica anterior a grande reforma e adaptação para local de veraneio, ano de 1925. Fonte: Retratos antigos de Itaim Paulista.



Figura 45. Chácara dos Fontoura, Capela de Biacica foto sem data, possivelmente depois de sua reforma entre os anos de 1940-50. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Sao_Miguel_web_1392057688.pdf. Acesso em 23 de outubro de 2018.



Figura 46. Lado esquerdo do mural de azulejos na fachada da varanda da Capela Biacica. Fonte: Sampa Inesgotável. Disponível em: <https://www.sampainesgotavel.com.br/2017/01/20/fazenda-biacica-se-prepara-para-integrar-o-parque-varzea-do-tiete/>. Acesso em 23 de novembro de 2018.



Figura 47. Lado direito do mural de azulejos na fachada da varanda da Capela Biacica. Fonte: Foursquare City Guide. Disponível em: <https://www.sampainesgotavel.com.br/2017/01/20/fazenda-biacica-se-prepara-para-integrar-o-parque-varzea-do-tiete/>. Acesso em 23 de novembro de 2018.



Figura 48. Imagem da Índia Bartira, esculpida em bronze, instalada em frente à capela de Biacica. Disponível em: <http://notasdesaomiguel.blogspot.com/2011/02/procura-se-india-bartira.html>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

A área de Biacica que desde a emancipação do bairro de Itaim Paulista em 1980, já não pertence ao distrito, fazendo parte da administração de São Miguel Paulista por estar localizada no Jardim Helena. A antiga “Chácara dos Fontoura”, como passou a ser conhecida pelos moradores desde que o imóvel foi adquirido por essa família, esteve por muito tempo quase abandonada. Mesmo com o tombamento da edificação e da estátua no ano de 1994, eram recorrentes as denúncias de vandalismo na capela, tanto que no ano de 2002 a imagem da índia Bartira representada na estatua de bronze foi roubada. A manutenção do local quase inexistia, servindo de moradia ou mesmo de local para usuários de drogas, fatores que assustavam os vizinhos, tornando a área da antiga Biacica bastante perigosa, e sem nenhuma segurança. A utilidade do local para a população estava praticamente nula, desprovida de cuidados, perdendo a sua importância histórica e significado para quem morava na região, sendo por esses motivos novamente esquecida.

No ano de 2015 toda a área de 133.902,69 m², que compreende a antiga Fazenda Biacica foi concedida a partir do Decreto: 61.154 de 10 de agosto de 2015, pelo governo do estado de São Paulo em projeto junto ao Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE

para implantação do Núcleo de Lazer Itaim Biacica¹¹⁷, autorizado pelo CONPRESP, que faz parte do projeto “Parque Várzeas do Tietê¹¹⁸” no município de São Paulo. Com a finalidade voltada para tentar suprir a falta de áreas de lazer na região, o projeto além de atrair a população tornando o espaço do parque totalmente usual, reforça a ideia de preservação e conservação dos bens e patrimônios públicos, “outra forma de envolvimento da comunidade se dá por meio das atividades do Programa de Educação Ambiental, que estimula o conhecimento e a preservação das várzeas, bem como a reflexão e busca de soluções para problemas ambientais identificados pelos próprios moradores¹¹⁹”. Além dessa grande necessidade de áreas verdes¹²⁰ e de entretenimento nas zonas de periferia da cidade, o projeto

¹¹⁷ Importante notar que “o Núcleo de Lazer Itaim Biacica foi inaugurado em abril de 2018, na zona leste da Capital. Com 140 mil metros quadrados, apresenta vegetação nativa da Mata Atlântica, além de um casarão tombado pelo patrimônio histórico municipal. Possui quadras poliesportivas, playground, campo de futebol, churrasqueiras, academia ao ar livre, espaços de convivência, entre outros equipamentos. O Núcleo Itaim Biacica fica na Estrada da Biacica, 756, Vila Seabra”. Disponível em: http://www.dae.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=565:parque-varzeas-do-tiete-o-maior-parque-linear-do-mundo&catid=48:noticias&Itemid=53. Acesso em 13 de janeiro de 2019.

¹¹⁸ O Programa Parque Várzeas do Tietê – PVT – “prevê a implantação do maior parque linear do mundo. Com 75 quilômetros de extensão e 107 km² de área, o Parque está sendo implantado ao longo do Rio Tietê, unindo o Parque Ecológico do Tietê (localizado na Penha) e o Parque Nascentes do Tietê (localizado em Salesópolis). O Projeto, que teve início em 2011, tem como objetivo aumentar a capacidade de absorção de água na bacia do Alto Tietê. Para isso, estão sendo desenvolvidas obras e ações para recuperação das várzeas nos trechos afetados por ocupação irregular, proteção do meio ambiente natural em trechos preservados, promoção de usos sustentáveis e compatíveis com a função natural das várzeas, como lazer, turismo, cultura e educação e, por fim, garantia de habitações dignas para a população a ser realocada pelo seu reassentamento. O PVT beneficiará diretamente 3 milhões de pessoas, levando mais qualidade de vida à população dos municípios de São Paulo, Guarulhos, Itaquaquecetuba, Poá, Suzano, Mogi das Cruzes, Biritiba Mirim e Salesópolis. Nesta fase inicial, o projeto foi implantado num trecho de 25 quilômetros de extensão, da barragem da Penha até a divisa com Itaquaquecetuba, contemplando os municípios de São Paulo e Guarulhos, provendo à área equipamentos de recreação, esporte, cultura, na forma de parques e núcleos de lazer; e mobilidade, através de ciclovias e via parque. O PVT atualmente prepara-se para uma nova fase, denominada Programa Renasce Tietê, a qual prevê novas obras de macrodrenagem e saneamento, assim como novos espaços de preservação ambiental e de lazer para a população das áreas adjacentes. Das principais obras realizadas, O PVT envolve a construção de Núcleos de Lazer, ciclovias e Vias Parque, obras de drenagem, desassoreamento, além de remoções de imóveis em áreas irregulares e de risco e reflorestamento”. (Ibidem.)

¹¹⁹ Disponível em: http://www.dae.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=565:parque-varzeas-do-tiete-o-maior-parque-linear-do-mundo&catid=48:noticias&Itemid=53. Acesso em 13 de janeiro de 2019.

¹²⁰ “Dados oficiais da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SVMA) e divulgado pela Rede Nossa São Paulo revelam que o bairro do Itaim Paulista, no extremo leste paulistano, possui o menor índice arbóreo dentre os 96 distritos da cidade de São Paulo. A cobertura verde representa apenas 2,16% do total de sua área. O bairro foi o que menos plantou árvores nos últimos três anos, segundo SVMA. Foram apenas 2.262 mudas de árvores contra 186.094 do bairro Capela do Socorro, na zona sul e o primeiro do ranking no mesmo período. Além disto, áreas verdes foram transformadas em conjuntos habitacionais nas últimas duas décadas. O Itaim Paulista é caracterizado por construções de condomínios da CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano) do governo estadual instalados em antigas áreas verdes. Até 2010 a região contava com apenas três parques municipais. Nos dois últimos anos, o bairro recebeu mais três parques que hoje somam 268,6 mil m² de área verde protegida. Um deles veio por iniciativa da própria população. Próximo ao centro comercial do bairro está em fase final a obra do parque Ecológico Central do Itaim Paulista, com 34 mil m². Em 2006, esta área iria abrigar um condomínio de alto padrão. Moradores se reuniram e criaram um fórum ambiental para

visa atender toda essa região que sofre com os constantes problemas de alagamentos, “a obra inclui a canalização de 320 m deste canal de drenagem sem nome na margem esquerda do Ribeirão Lajeado, no Jardim Helena, município de São Paulo. Esta ação objetiva proteger a várzea e melhorar a qualidade das áreas públicas por meio de melhoria na drenagem, minimizando os efeitos das enchentes para a população local¹²¹”, em razão de muitas casas estarem situadas nessa área que beira a várzea do rio Tietê. Em certa medida, a recuperação da área de Biacica trouxe para a região melhorias, que despertaram também alguns novos interesses novamente relacionados aos processos de especulação imobiliária, visto que em meio aos constantes movimentos de ocupação e o grande número de famílias que são despejadas de suas residências, devido aos locais inapropriados em que esses imóveis foram construídos, muitos dos problemas de habitação popular na região ainda custam a serem solucionados.

E voltando à questão da importância histórica da área de antiga Fazenda Biacica, em meio a esse grande projeto do DAEE, não se cogitava nenhuma hipótese de se manter a capela e/ou as demais edificações de todo o seu complexo, pois de acordo com os engenheiros tudo seria demolido para que se pudesse aproveitar muito mais de toda a ampla área do futuro parque de Biacica/Itaim. Desde a entrega do Parque no ano de 2018, a capela se manteve isolada, coberta por uma proteção de chapas de zinco, esperando por decisões que seriam levadas a gabinete para possíveis estudos quanto à sua preservação e restauração¹²², porém, de

discutir sobre a utilização do local com o poder municipal. Seis anos após, a área foi adquirida por R\$ 18,6 mi pela prefeitura e tornou realidade o sonho coletivo da comunidade”. Folha de São Paulo, 11 de junho de 2012. Disponível em: <https://mural.blogfolha.uol.com.br/2012/06/11/itaim-paulista-mantem-area-verde-por-iniciativas-da-populacao/>. Acesso em 16 de setembro de 2018.

¹²¹ Ibidem.

¹²² “O DAEE (Departamento de Águas e Energia Elétrica) iniciou dia 15 de dezembro de 2018, o processo de licitação para restauração da antiga sede da fazenda Biacica, um casarão com arquitetura luso-brasileira, onde, segundo registros históricos, a Ordem de Nossa Senhora do Carmo teria mantido uma capela construída no século XVII. Localizado no núcleo Itaim Biacica, do Parque Várzeas do Tietê, o casarão abrigará um centro de educação ambiental. Em sua porta principal, de três metros de altura em madeira de lei, é possível ver a data de 1682 gravada no alto. No século passado, quando pertencia à família Fontoura, o imóvel ganhou novos cômodos ao redor e uma varanda na frente, onde ficam dois painéis com desenhos em azulejos portugueses. Neles, estão representadas a chegada dos portugueses em São Paulo em 1532 e a catequização dos índios pelos jesuítas em 1554. A obra é datada do ano de 1952. O conjunto foi tombado pelo Patrimônio Histórico em 1994, medida que havia sido sugerida pelo escritor Mário de Andrade em 1937, quando a visitou como técnico do IPHAN. O trabalho inclui também a reforma de outras edificações no parque, onde serão instaladas salas de educação ambiental, capacitação profissional, oficinas para crianças, pessoas de terceira idade etc. A expectativa é investir R\$ 4 milhões nas obras, que deverão ser concluídas em 12 meses”. Disponível em: http://www.dae.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2238:daee-prepara-restauracao-da-casa-sede-do-nucleo-itaim-biacica-&catid=48:noticias&Itemid=53. Acesso em 25 de dezembro de 2018.

acordo com o “Relatório Semestral de Acompanhamento de Execução do Programa Várzeas do Tietê – PVT¹²³”, consta que:

Núcleo de Lazer Itaim Biacica: (i) Setor 1 – A área prevista para implantação - Chácara dos Fontoura - foi incluída no novo zoneamento da Área de Proteção Ambiental (APA) em artigo específico: Artigo 10 - São proibidos na Zona de Cinturão Meândrico (ZCM), ressalvadas as exceções previstas nesse decreto: § 1º - É permitida a impermeabilização do solo nas intervenções urbanísticas necessárias para instalação de equipamentos públicos na área delimitada pelo Decreto 61.154, de 05 de março de 2015, cujo projeto deverá: a. Promover o restauro do bem público tombado - Chácara Fontoura, bem como promover o acesso da população à cultura, à educação ambiental, ao lazer e ao esporte de modo a garantir efetiva melhoria em sua qualidade de vida; e b. Promover a recuperação ambiental da área com a eliminação dos passivos ambientais, a implantação de faixas de vegetação nativa e a melhoria de sua condição cênica¹²⁴.

O resgate da memória histórica do bairro de Itaim Paulista partiu de mobilizações populares, com reivindicações dos seus próprios moradores, que resultaram na implantação de Parques Públicos na região, e na recuperação da área da antiga fazenda Biacica. Como apresentado, muitos dos elementos que estão relacionados à memória do bairro de Itaim Paulista, foram em grande medida associados à memória coletiva em que a participação de sua comunidade esteve diretamente ligada a uma determinada época e espaço. Os seus moradores ao identificarem um lugar específico e a sua relação com o passado, também faziam uma ligação à construção desses mesmos espaços de convívio. Essas lembranças evocavam antigos pontos de referências, como prédios, lojas, restaurantes, cinemas, que foram associados à memória urbana, na qual muitos informaram que foi uma época de novidades e facilidades. Porém surgiam indagações acerca do passado rural, já que alguns se referiam a esse passado do bairro como uma época de dificuldades. Mesmo estando em questão a maneira pela qual o bairro estava ainda em desenvolvimento, muitos desses antigos moradores sentiam já a necessidade de desfrutarem do ambiente urbano da cidade de São Paulo, dada a grande distância que existia entre a periferia e o centro urbano. Em outros casos, esse argumento mudou quando foram mencionados alguns dos poucos espaços verdes da região que estiveram comprometidos pelos grandes processos de especulação imobiliária,

¹²³ Relatório Semestral de Acompanhamento de Execução do Programa Várzeas do Tietê – PVT. Disponível em: <http://www.daee.sp.gov.br/images/documentos/pvt/rs13.pdf>. Acesso em dezembro de 2018.

¹²⁴ Idem, p.87.

casos em que essas mesmas áreas poderiam desaparecer do bairro, que ainda carece de áreas verdes e de preservação ambiental.

Dois casos em específico foram; a implantação dos Parques Municipal Central do Itaim Paulista¹²⁵ e o Parque de Biacica Itaim, o último como já mencionado corria o risco de perder o seu mais importante bem patrimonial, que é a edificação da antiga Capela de Biacica. Nos dois casos o que predominou foi a mobilização popular justificada em face de sua utilização enquanto espaço de patrimônio público e de uso pleno da comunidade, ambos passaram por longo processo legislativo para aprovação de sua criação, e enquanto área de preservação ambiental, o Parque Municipal Central estava sob proteção da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, órgão integrado a prefeitura do município de São Paulo, enquanto a edificação da Chácara Fontoura foi tombada pelo CONPRESP em 1994.

Em Chuva¹²⁶ entendemos que também é preciso se pensar o patrimônio dentro do contexto em que estamos vivendo, para refletirmos sobre tais problemas que possam afetar num âmbito da preservação esses mesmos espaços. Analisando o motivo pelo qual muitos moradores da região se mobilizaram de forma oriunda a esses dois espaços específicos, demonstrando total apreço e dedicação durante o processo de solicitação para implantação do parque, e junto os pedidos para evitarem que a antiga capela de Biacica fosse demolida, ficou evidente o forte sentimento de ligação entre o próprio espaço e a comunidade. Novamente em Chuva¹²⁷ entende-se que, as pessoas estabelecem relações de pertencimento, sobretudo quanto aos espaços urbanos e as próprias edificações, esse sentimento foi expressado através de relatos dos moradores, sobre o seu passado que indubitavelmente foram associados a fatos de suas lembranças, e por fim como resgate de uma memória coletiva do bairro e de sua história,

¹²⁵ Em consulta ao website da Prefeitura Municipal de São Paulo, consta que: “A “Chácara do Seu Antonio” é uma das últimas existentes no Itaim Paulista, localizada na Rua Antonio João de Medeiros, antiga Rua Progresso. Reivindicado pela população, o parque foi solicitado pelo Fórum Ambiental do Itaim Paulista em 2006 para preservar a vegetação de Mata Atlântica existente, pois havia possibilidade de que o terreno fosse destinado a um loteamento urbano. A área foi desapropriada pela prefeitura, passou por reformas e readequações para se tornar parque. Um casarão antigo foi preservado e abriga a sede da administração. O Decreto 53.408, de 13 de setembro de 2012, criou oficialmente o Parque Municipal Central do Itaim Paulista. Com uma rica fauna, foram observadas 36 espécies de aves silvestres. Dentre as aquáticas, figuram o biguá e a elegante garça-branca-pequena. Destacam-se a saí-andorinha, pela beleza da plumagem azul-brilhante no macho e esverdeada na fêmea, e as aves endêmicas da Mata Atlântica, como o tiê-preto, o arredio-pálido e o picapauzinho-de-coleira”. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/regiao_leste/index.php?p=224474 Acesso em 12 de julho de 2018.

¹²⁶ CHUVA, Márcia. A História como Instrumento na Identificação dos Bens Culturais. In: MOTTA, Lia; SILVA, Maria Beatriz Resende (orgs.). *Inventários de Identificação: um panorama da experiência brasileira*. Rio de Janeiro, IPHAN, 1998, p. 44.

¹²⁷ Ibidem.

relacionadas ao parque e a edificação em questão. Halbwachs¹²⁸ sintetiza esse pensamento sobre a memória coletiva em trecho de sua obra:

Porém, é nas cidades menores, um pouco afastadas das grandes correntes, ou naqueles países orientais, onde a vida é ainda regulada e ritmada como era entre nós há um ou dois séculos que as tradições locais são mais estáveis, e que o grupo urbano aparece melhor, tal como é, e em outros lugares, em menor grau, quer dizer, como um corpo social que, em suas divisões e em sua estrutura, reproduz a configuração material da cidade na qual está encerrado. Sem dúvida, a diferenciação de uma cidade resulta na origem de uma diversidade de funções e costumes sociais; mas, enquanto o grupo evolui, a cidade, em seu aspecto exterior, muda mais lentamente. Os hábitos locais resistem às forças que tendem a transformá-los, e essa resistência permite perceber melhor até que ponto, em tais grupos, a memória coletiva tem seu ponto de apoio sobre as imagens espaciais. Com efeito, as cidades se transformam no curso da história¹²⁹.

Dessa maneira, foram estabelecidas relações de pertencimento quanto aos dois bens em questão, a memória do Parque Central de Itaim esteve associada de forma intrínseca a essas pessoas moradoras do bairro, onde muitos resgataram essas lembranças, remetendo aos velhos tempos vividos, onde toda a região era rodeada por diversas chácaras e fazendas. O parque portanto é considerado como único resquício dessa memória rural do passado de Itaim Paulista, o mesmo ocorreu com o processo de tombamento da Chácara Fontoura. Considerando que ambos os espaços foram reconhecidos por parte da população e das duas instituições, como importantes para a construção da memória coletiva, entende-se que a resignificação desses mesmos espaços também contribuíram para que a história da formação de uma determinada região, assim como a formação de um bairro periférico dentro de uma grande metrópole como São Paulo, não caísse em esquecimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na análise dessa monografia foi pensado como seriam apresentados os principais pontos relacionados à origem e o desenvolvimento do bairro de Itaim Paulista, tendo como objeto dessa pesquisa, a principal via de acesso da região, a Avenida Marechal Tito. Das conclusões tiradas no primeiro capítulo, foram apresentados alguns dos indícios que podem explicar a origem, e junto alguns dos fatores que provocaram o esquecimento e abandono

¹²⁸ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva e o Espaço*. In: *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

¹²⁹ *Ibidem*, p.136.

dessa região entre os finais do século XVIII e começo do século XIX. Uma das principais causas desse abandono e saída de proprietários de terras, tendo a frente; oficiais da corte portuguesa e a Ordem religiosa do Carmo, se deu devido a escassez de mão de obra, em razão da proibição do uso da mão de obra escravizada indígena, que por consequência abriu portas para o comércio e alta nos valores de outra mão de obra escravizada, agora vinda do continente africano, também proibida posteriormente, após a abolição da escravatura em 1888. A implantação da Lei de Terras passou a suprimir alguns direitos de propriedade, o que acarretou no fim da distribuição das sesmarias pouco tempo depois. Entrando o século XVIII, via-se o crescimento da vida urbana, que fez com que muitos fazendeiros se mudassem para a cidade, devido à versatilidade da região do centro de São Paulo. Com a urbanização, surgem os novos modos de viver e de morar, e junto com esse ritmo acelerado da cidade, põe-se a frente dos investimentos da grande metrópole, a elite paulista(na), que vivia o seu momento de ascensão. Desses novos investimentos os produtos agrícolas foram substituídos pelo comércio de café. Com isso a área que correspondia à antiga Fazenda Biacica, ficou esquecida devido ao difícil acesso para a região, que contava com longos caminhos em estradas precárias, que também dificultavam no transporte e na distribuição de produtos, tendo em vista a demora da chegada da ferrovia.

No segundo capítulo foram apresentados os primeiros processos que trataram sobre a organização e reconfiguração da região de Itaim Paulista, a partir de uma análise relacionada ao próprio crescimento urbano da cidade de São Paulo. Com os primeiros processos de imigração e migração, que ocorreram em todo o país no período das duas Guerras Mundiais, a chegada dessas pessoas à São Paulo, ajudaram a “repovoar” essa região, que passou a ser conhecida como Fazenda Itaim. Foi o período que acontece a modernização das estradas e rodovias, a inauguração da Estrada de Rodagem São Paulo-Rio, e a chegada da ferrovia. Influenciada pelos grandes investimentos do setor cafeeiro, junto à ascensão da elite paulista, as ferrovias fomentaram o surgimento dos primeiros processos de loteamentos e criação do bairro, a partir dos anos de 1920. A chegada da indústria nos anos de 1930 e a grande onda migratória que chegou à essa região, provocou uma grande mudança em vários aspectos. Os novos habitantes trouxeram novas características para os bairros de São Miguel e Itaim Paulista, relacionada principalmente a sua identidade cultural, que foi fundamental para o crescimento e desenvolvimento, tanto comercial como ocupacional de ambos os distritos. A grande expansão demográfica de Itaim Paulista a partir dos anos de 1980, afirmou uma condição dentro do padrão periférico da cidade de São Paulo.

Na análise do terceiro capítulo, foram apresentadas as principais mudanças ocorridas no bairro, que se acentuaram no período entre os anos de 1940 à 2000, devido à reconfiguração e planejamento urbano da cidade. Os processos de migração continuavam em ritmo acelerado, e a população de Itaim Paulista foi se adensando, principalmente entre as décadas de 1980 e 1990. A antiga Estrada de Rodagem São Paulo-Rio, batizada de Avenida Marechal Tito, continuava a atrair investidores para a região, e a cada ano que se passava expandiam-se as áreas de comércio no bairro. Com o crescimento demográfico de Itaim Paulista, cresceram também o número de pessoas carentes e a formação de áreas de favelas compostas por moradias irregulares, sem planejamento e/ou infraestrutura. Onde também se acentuaram as áreas de desmatamento, junto à poluição nas áreas de várzeas, com o avanço das indústrias e os processos de especulação imobiliária. As obras de revitalização do centro comercial e do sistema viário do bairro, minimizaram alguns dos problemas relacionados à mobilidade e o difícil acesso à região. Com a implantação do Parque Biacica Itaim, foi possível resgatar o que ficou de memória do surgimento da região, mostrando como esses elementos são de extrema importância, principalmente ao se pensar a forma como foi se construindo a história desse local, com o crescimento de toda a área que constitui a região de que hoje se conhece por extremo leste de São Paulo.

Vimos um bairro que alcançou a sua independência administrativa tornando-se distrito, em razão do grande desenvolvimento que ocorria na cidade de São Paulo, com o início da urbanização e da grande industrialização que se intensificava por todo o país. Devido a forma desordenada que a região foi se desenvolvendo, as muitas das suas características de bairro periférico foram se evidenciando. O seu grande adensamento populacional, trouxe para o bairro grandes problemas de infraestrutura, atrelados aos demais problemas de habitação, que também se relacionam aos sérios problemas ligados diretamente ao meio ambiente e a sua preservação dentro dos espaços urbanos. Tendo esses dois distritos, Itaim Paulista e São Miguel Paulista, sido ao longo dos anos áreas que atraíram diversos investidores, tanto nos ramos da agricultura como fabril, muitos dos seus propósitos se mantinham em comum, prosperarem com seus empreendimentos, através de algumas facilidades oferecidas pela localização de ambos os bairros, e principalmente a maneira como a região propiciava de alguns ótimos recursos, como amplas áreas de terras para o plantio, caminhos fluviais através do rio Tietê, e também por terra, privilegiado pelo trajeto da estrada de rodagem São Paulo-Rio, onde muitos se sustentaram exercendo das suas mais diversas profissões. Não só apenas os grandes investidores, como os pequenos comerciantes, migrantes e imigrantes, ao

chegarem a essas regiões, procuravam além de sucesso nos seus negócios, procuravam também através das relações sociais, um bom lugar para se produzir, viver e morar.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES:

Arquivo Histórico Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo – IGC-SP: Documento Pasta Distrito de Itaim Paulista. Informação Técnica – C.A.M. Nº 012/91, Interessado: Comissão de Assuntos Municipais da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Assunto: Elevação do Distrito de Itaim Paulista à Município. Arquivo Histórico IGC – SP. Consulta realizada em 05 de maio de 2018. **Documento Pasta Distrito de Itaim Paulista. Processo Nº 1507/79,** Interessado: Comissão de Assuntos Municipais da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Assunto: Elevação do Bairro de Itaim Paulista à Distrito. Arquivo Histórico IGC – SP. Consulta realizada em 05 de maio de 2018. **Documento Pasta Distrito de Itaim Paulista. Propriedade de Clóvis Camargo.** Consulta a documentos do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo, IGC – SP, Pasta do distrito de Itaim Paulista. Consulta realizada em 05 de maio de 2018.

Arquivo Histórico Municipal de São Paulo – AHMSP: Livro da Prefeitura do Município de São Paulo e da Diretoria da Receita sobre os lançamentos das indústrias e profissões, 1928-1929. Acervo do AHMSP – Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Documentos consultados em 12 de março de 2019.

Arquivo Paróquia de São João Batista: “Livro de Ouro”: contém os primeiros dados a respeito dos idealizadores e informações das primeiras reuniões que dariam início as construções da capela provisória e a igreja definitiva do bairro de Itaim Paulista no ano de 1953. Arquivo da Paróquia São João Batista, Itaim Paulista, São Paulo – SP. Consulta realizada em 28 de setembro de 2018. **“Livro de Batismos”:** do Arquivo da Paróquia São João Batista, Itaim Paulista, São Paulo – SP, datados entre os anos de 1960. Consulta realizada em 28 de setembro de 2018.

Arquivo Público do Estado de São Paulo – APESP: Carta dos Excursionistas 1ª Seção, Organizada pela Comissão Geographica e Geologica, Engº João Pedro Cardoso – chefe. Publicada no período presidencial do Dr. Washington Luis P. de Souza, sendo Secretario da Agricultura Dr. Heitor de Freitas Penteadó, 1923. **Mappa dos arredores da cidade de São Paulo,** Engºs Ernesto Pierburg e Erwin English, 1927.

Hemeroteca Digital Brasileira: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sa%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 1904. SOUSA, Whashington Luís Pereira de. Capitania de São Paulo, Governo de Rodrigo Cesar de Menezes. Companhia Editora Nacional, São Paulo – Rio de Janeiro – Porto alegre, 1938. Disponível em: <http://www.brasiliana.com.br/obras/capitania-de-sao-paulo-governo-de-rodrigo-cesar-de-menezes>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

Revista (Grupo) ITÁ Arte e Literatura, ano 1, nº 2, Junho/1996.

Entrevistados: **Hiroshi Kono**, entrevista cedida em 04 de outubro de 2018. **José Benedito da Silva**, entrevista cedida em 22 de agosto 2018. **Maria Fernanda de Freitas Marques**, entrevista cedida em 09 de dezembro de 2018.

MAPAS, TABELAS E FOTOGRAFIAS:

Figura 1. Relação de córregos Itaim Paulista, grifo nosso. Ocupação do córrego Água Vermelha. Subprefeitura Itaim Paulista. Intervenção na Cidade Existente, FAUUSP, 2015. Disponível em: https://issuu.com/juancamilosalazar/docs/c_rrego_agua_vermelha. Acesso em novembro de 2018.

Figura 2. Fonte: Correio Paulistano 05 de julho de 1925, Anúncio Jardim Matarazzo. Ano 1925 - Edição 22249(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sa%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 3. Anúncio de loteamento junto ao lado sul da variante da Central do Brasil(variante de Poá) em jornal de 1925; a linha ainda não estava assentada e demoraria para o ser, porém a estação já estava praticamente pronta. Uma outra reportagem no mesmo jornal em 9 de julho de 1925 já havia reportado uma grande festa no loteamento (Folha da Manhã, 9/12/1925). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/c/comendermelino.htm>. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 4. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sa%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 5. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sa%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 6. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sa%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 7. Fonte: Correio Paulistano 05 de maio de 1928, Estrada de rodagem S. Paulo – Rio – “A inauguração, hoje, da grande rodovia”. Ano 1928 - Edição 23233(1). Hemeroteca Digital Brasileira. Disponível em: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=090972_07&pesq=estrada%20rio%20sa%20paulo. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Figura 8. Estação Itahym, inaugurada em 1926. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

Figura 9. Anúncio Jornal Folha da Manhã: Em 1942, o anúncio já seria um reflexo da recente abertura das fábricas no Nitro-Química e a Celosul. Pelas características, no entanto, a região tornar-se-ia por algum tempo refúgio de lazer para paulistanos (Folha da Manhã, 22/7/1942). Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

Figura 10. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Recorte de: Carta dos Excursionistas 1ª Seção, Organizada pela Comissão Geographica e Geologica, Engº João Pedro Cardoso – chefe. Publicada no período presidencial do Dr. Washington Luis P. de Souza, sendo Secretario da Agricultura Dr. Heitor de Freitas Penteado, 1923.

Figura 11. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Recorte de: Mappa dos arredores da cidade de São Paulo, Engºs Ernesto Pierburg e Erwin English, 1927.

Figura 12. Placa(letreiro) de anúncio de venda de terrenos no Jardim das Oliveiras, Itaim Paulista, Km 29 da estrada São Paulo-Rio, anos de 1960. Fonte: Retratos antigos de Itaim Paulista.

Figura 13. Foto da Igreja de São João Batista em construção, anos de 1950. Fonte: Retratos antigos de Itaim Paulista.

Figura 14. Posto de gasolina no centro de Itaim Paulista, final da década de 1940, estrada São Paulo-Rio. Fonte Retratos Antigos de Itaim Paulista.

Figura 15. Fotos da loja de roupas “Nossa Senhora de Fátima”, estrada São Paulo-Rio. Fonte: Arquivo pessoal de Maria Fernanda de Freitas Marques, 1969.

Figura 16. Foto da loja de roupas “Nossa Senhora de Fátima”, estrada São Paulo-Rio. Fonte: Arquivo pessoal de Maria Fernanda de Freitas Marques, 1969.

Figura 17. Foto do Centro de Itaim, 1967. Fonte: Acervo de Jesus Matias de Melo.

Figura 18. Registro aerofotogramétrico da região de Itaim Paulista em 1962. Fonte: Arquivo do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. EMPLASA.

Figura 19. Registro aerofotogramétrico da região de Itaim Paulista em 1972. Fonte: Arquivo do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. EMPLASA.

Figura 20. Mapeamento de 1930, Sara Brasil. Mapa Digital da Cidade de São Paulo, Plataforma Geosampa, Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>. Acesso em 23 de outubro de 2017. Grifo nosso das áreas nas localidades de: Biacica, Vila Aimoré, Vila Silva Telles e Jardim das Oliveiras.

Figura 21. Grifo nosso destacando, em vermelho, o antigo traçado da estrada São Paulo-Rio; em azul, o traçado da malha da E. F. Central do Brasil; em laranja, área da plataforma da Estação Itahim. Mapeamento de 1930, Sara Brasil. Mapa Digital da Cidade de São Paulo, Plataforma Geosampa, Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/SBC.aspx>. Acesso em 23 de outubro de 2017.

Figura 22. Grifo nosso destacando em vermelho o traçado redefinido da estrada São Paulo-Rio; o círculo em amarelo corresponde à localização da igreja São João Batista; em azul o traçado da malha da E. F. Central do Brasil; em laranja área da plataforma da Estação Itahim.

Registro aerofotogramétrico da região de Itaim Paulista em 1962. Arquivo do Instituto Geográfico e Cartográfico – IGC. EMPLASA.

Figura 23. Foto da região do Jardim das Oliveiras, Itaim Paulista. Abaixo, destaque para a igreja de Bom Jesus das Oliveiras, em meio à abertura dos arruamentos e loteamentos do entorno. Ao fundo, do lado esquerdo, está a fábrica Valerin, localizada na estrada São Paulo-Rio, anos de 1960. Fonte: Retratos Antigos de Itaim Paulista.

Figura 24. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/info_cidade/demografia/index.php?p=260265. Acesso em 02 de novembro de 2018.

Figura 25. Mapa do Município de São Paulo, destacando em amarelo a localização da área dos distritos de Itaim Paulista/Vila Curuçá, Zona Leste. Disponível em: <http://www.mapas-sp.com/imagens/bairros-sp.jpg>. Acesso em 06 de fevereiro de 2019.

Figura 26. Mapa do Município de São Paulo, apresentando as cinco regiões que representam as Zonas: Central, Norte, Leste, Sul, Oeste da cidade. Disponível em: <http://www.mapas-sp.com/imagens/bairros-sp.jpg>. Acesso em 06 de fevereiro de 2019.

Figuras: 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42. Arquivo pessoal de Fernando Costa.

Figura 41. Foto comércios na Rua Tibúrcio de Souza, 1969. Acervo Família Kinoshita.

Figura 43. Foto Salão Scorpions antigo Cinema, esquina entre a Rua Ribeiro Escobar e Avenida Marechal Tito. Anos de 1970. Fonte: Retratos Antigos de Itaim Paulista.

Figura 44. Possível foto da capela de Biacica anterior a grande reforma e adaptação para local de veraneio, ano de 1925. Fonte: Retratos antigos de Itaim Paulista.

Figura 45. Chácara dos Fontoura, Capela de Biacica foto sem data, possivelmente depois de sua reforma entre os anos de 1940-50. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Sao_Miguel_web_1392057688.pdf. Acesso em 23 de outubro de 2018.

Figura 46. Lado esquerdo do mural de azulejos na fachada da varanda da Capela Biacica. Fonte: Sampa Inesgotável. Disponível em: <https://www.sampainesgotavel.com.br/2017/01/20/fazenda-biacica-se-prepara-para-integrar-o-parque-varzea-do-tiete/>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

Figura 47. Lado direito do mural de azulejos na fachada da varanda da Capela Biacica. Fonte: Foursquare City Guide. Disponível em: <https://www.sampainesgotavel.com.br/2017/01/20/fazenda-biacica-se-prepara-para-integrar-o-parque-varzea-do-tiete/>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

Figura 48. Imagem da Índia Bartira, esculpida em bronze, instalada em frente à capela de Biacica. Disponível em: <http://notasdesaomiguel.blogspot.com/2011/02/procura-se-india-bartira.html>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

REFERÊNCIAS E BIBLIOGRAFIA:

ABUD, Kátia Maria O sangue intemorato e as nobilíssimas tradições (a construção de um símbolo paulista: o bandeirante). 1985. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1985.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000. p.121

BEIER, José Rogério. A Assembleia Legislativa da Província de São Paulo e a produção de mapas e estatísticas como instrumentos de governo (1835-1842). Concurso de Monografias "A história de São Paulo através dos documentos da ALESP", 1., 2012. São Paulo: Acervo Histórico (2º lugar). Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/249_arquivo.pdf. Acesso em 18 de novembro de 2018.

BLAJ, Ilana. Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulistana. Rev. bras. Hist. v. 18 n. 36. São Paulo, 1998.

BLAJ, Ilana. A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681-1721). São Paulo: Humanitas, FFLCH-USP, FAPESP, 2002p. 187-188

BOMTEMPI, Sylvio. O Bairro de São Miguel Paulista. Editora, Dcesc. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo. 1970.

CANABRAVA, Alice P. Canabrava, “Esboço da história econômica de São Paulo”, em Ernani Silva Bruno (Org.), São Paulo: terra e povo, p. 22-3

CARDOSO, Viviane Pedroso Domingues. Representações memorialísticas da Zona Leste de São Paulo. Anais do XXI Encontro Estadual de História – ANPUH-SP – Campinas, setembro, 2012. Disponível em: http://www.encontro2012.sp.anpuh.org/resources/anais/17/1342407157_ARQUIVO_ARTIGOANPUHFINALfinal.pdf. Acesso em 23 de agosto de 2018. pp. 3-4

FILIMONOFF, Nicolai. As ferrovias na Província de São Paulo: a Companhia Paulista das Estradas de Ferro. Revista Histórica, publicação trimestral do Arquivo do Estado de São Paulo e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2018. p. 38

FONTES, Paulo. Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-66), Editora FGV, 1ª edição, 2008.

FREHSE, Fraya. O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império, Editora Edusp, São Paulo, 2005. p. 55

GHIRALDELO, Nilson. A Beira da Linha , Formações Urbanas da Noroeste Paulista. Editora Unesp, São Paulo – SP. 2002.

HOBSBAWM, Eric J. A Era do Capital 1848-1875. 3ª edição, Editora Paz e Terra, 1982.

JACINTO, Claudia Graziolli Somma. Um quilombo na freguesia de São Bernardo. Revista Histórica, publicação trimestral do Arquivo do Estado de São Paulo e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2018. p. 40

JORGE, Janes. Tietê, o rio que a cidade perdeu. São Paulo 1890-1940. 2ª edição. Versão Digital. Prefeitura da Cidade de São Paulo. São Paulo. 2017.

LANGENBUCH, Juergen Richard. A estruturação da grande São Paulo: estudo de geografia urbana. 1968. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro, [Rio Claro, SP]. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/281312>>. Acesso em: 23 de maio de 2019.

LOPREATO, Christina Roquette. O Espírito da Revolta, a greve geral anarquista de 1917. Ed. Annablume, São Paulo, 2000.

MATTOS, David José Lessa. O espetáculo da cultura paulista. Teatro e TV em São Paulo: 1940-1950. Editora Códex. 2002. p. 88

MARQUES, Eduardo. **TORRES**, Haroldo. São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais. Eduardo Marques, Haroldo Torres, organizadores. – São Paulo: Editora Senac São Paulo. 2005. p. 143

MELO, Jesus Matias de. Itaim Paulista, Série História dos Bairros de São Paulo, vol. 33. Arquivo Histórico Municipal. São Paulo. 2017

MONBEIG, Pierre. Aspectos Geográficos do Crescimento da Cidade de São Paulo. **BOLETIM PAULISTA DE GEOGRAFIA, SÃO PAULO**, n. 81, p. 115-147, 2005. Disponível em: <http://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/boletim-paulista/article/view/739/622>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

MORCELLI, Danilo da Costa. Territórios de Ururay, Grupo Ururay, Patrimônio Cultural, organização, Patrícia Freire de Almeida, Copatrocínio: Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo e realização: Movimento Cultural Penha, São Paulo, 1ª Ed. 2016.

MOURA, Denise A. Soares de. Comércio e abastecimento em São Paulo na metade do século XIX. Revista Histórica, publicação trimestral do Arquivo do Estado de São Paulo e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2018. pp. 52-53

PRADO Jr., Caio. Formação do Brasil contemporâneo, 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1969.

SALVADOR, José Gonçalves. Os transportes em São Paulo no período colonial. Subsídios para a história de São Paulo. Revista de História, v. 19, nº 39, 1959. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/119716/116985> . Acesso em 03 de dezembro de 2019.

SANGENIS, Luiz Fernando Conde. (2014). Controvérsias sobre a pobreza: franciscanos e jesuítas e as estratégias de financiamento das missões no Brasil colonial. Estudos Históricos (Rio de Janeiro), 27(53), 27-48. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/S0103-21862014000100002>. Acesso em 05 de janeiro de 2019.

SCHADEN, Egon. Entre os índios do litoral paulista. Paulistânia. N.º 21, maio-junho. 1949. pp. 394-395.

URVOY, Philippe. Por uma cartografia noturna: escrever a história dos territórios que não cabem no mapa. Revista Indisciplinar n. 3, v. 2 (2016). Disponível em: <http://cartografianoturna.com/artigo/por-uma-cartografia-noturna-escrever-a-historia-dos-territorios-que-nao-cabem-no-mapa/>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2019.

VARGAS, Heliana Comin. Espaços Comerciais na MetrÓpole Paulista. In: CAMARGO, Ana Maria (org.). São Paulo de Outros Tempos. São Paulo: Associação de Arquivistas de São Paulo / CIEE, 2017, p. 272-288

DECRETOS, LEIS E RESOLUÇÕES:

Decreto Nº 5.029 de 21 de outubro de 1960 que incorpora essa região à zona urbana de São Paulo.

Decreto Lei Nº 16.880 de 8 de setembro 1980.

Lei Nº 16 de 12 de agosto de 1834. In: Coleção de Leis do Império do Brasil.

Lei Nº 601, de 18 de Setembro de 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0601-1850.htm . Acesso em 04 de Outubro de 2018.

Lei Nº 2.343 de 14 de maio de 1980, que Altera o Quadro Territorial-Administrativo do Estado, criando distritos.

Lei nº 1.193 de 9 de março de 1909. Dispõe sobre a abertura de ruas dentro dos limites do município – Câmara Municipal de São Paulo.

Resolução nº 16/94. CONPRESP. Tombamento Chácara Fontoura. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/e8217_16_T_Chacara_dos_Fontoura.pdf. Acesso em 14 de setembro de 2018.

WEBSITES:

Website Jornal O Estado de São Paulo. Acervo Estadão. Sobre, Washington Luís Pereira de Sousa. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/personalidades,ashington-luis,566,0.htm>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

Website Jornal Diário de Suzano. Disponível em: <https://www.diariodesuzano.com.br/editorial/rio-guaio/20092/>. Acesso em 14 de maio de 2018.

Website Casa Civil, Governo do Estado de São Paulo. Sobre, João Ramalho. Disponível em: <http://www.casacivil.sp.gov.br/biblioteca-ccivil/noticias/MostraNoti.asp?par=2877> . Acesso em 20 de agosto de 2018.

Website Câmara Municipal de Itaquaquecetuba. A origem do município de Itaquaquecetuba. Disponível em: <https://www.camaraitaquaquecetuba.sp.gov.br/portal/cidade/12/Hist%C3%B3rico-da-Cidade> . Acesso em 18 de novembro de 2018.

Website DER – Diretoria de Estradas e Rodovias. Disponível em: <http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Institucional/MemoriaTransporte.aspx>. Acesso em 23 de dezembro de 2018.

Website Caminhos da Corte. Sobre, Rodovia dos Tropeiros, Disponível em: <http://caminhosdacorte.com.br/2014/08/16/estrada-dos-tropeiros/> . Acesso em 14 de novembro de 2018.

Website Olhar Jornalístico. Sobre, Ordem Carmelita em São Paulo. Disponível em: <http://www.olharjornalistico.com.br/index.php/video-cast/10958-o-carmo-em-sao-paulo-contexto-historico-da-instalacao-da-ordem-carmelita-em-sao-paulo-de-1594-ate-1905>. Acesso em 23 de outubro de 2018.

Website Estações Ferroviárias. Sobre Estação Itaim. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm> . Acesso em 14 de fevereiro de 2018.

Website Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Galeria dos presidentes de São Paulo. SP, Publicação Oficial do Estado de São Paulo, 1924. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/240_arquivo.pdf. Acesso em 23 de novembro de 2018.

Website Museu da Imigração. Hospedaria de Imigrantes. Disponível em: <http://museudaimigracao.org.br/hospedaria-de-imigrantes-de-sao-paulo-tudo-comecou-ha-130-anos/>. Acesso em 20 de janeiro de 2019.

Website Prefeitura Municipal de São Paulo. Gestão Urbana, sobre Sara Brasil. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/noticias/prefeitura-disponibiliza-mapa-historico-de-1930-no-geosampa/>. Acesso em 23 de novembro de 2018.

Website Prefeitura Municipal de São Paulo. Tabela Censo 1980-2000. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/urbanismo/infocidade/htmls/7_populacao_recenseada_1950_10491.html Acesso em 02 de novembro de 2018.

Website Prefeitura Municipal de São Paulo. Sobre o Parque do Carmo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/noticias/?p=242329. Acesso em 14 de novembro de 2018.

Website Prefeitura Municipal de São Paulo. Sobre Parque Central do Itaim Paulista. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/regiao_leste/index.php?p=224474 Acesso em 12 de julho de 2018.

Website Diário do Transporte. Sobre, História da Rodovia Presidente Dutra: 65 anos e um caminho aberto para o desenvolvimento. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/01/17/historia-da-rodovia-presidente-dutra-ligacao-rio-sao-paulo/>. Acesso em 10 de dezembro de 2018.

Website História de São Paulo. Sobre Josip Broz, Marechal Tito. Disponível em: <http://historiadesaopaulo.blogspot.com/2012/10/avenida-marechal-tito.html>. Acesso em 24 de outubro de 2017.

Website Cultura Leste. Sobre, Centro Cultural Itaim Paulista. Disponível em: <http://culturaleste.com/34-anos-do-cultural/>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

Website Jornal Folha de São Paulo. Matéria: Violência Oculta, Pesquisa da ONU mostra que região do Itaim paulista e São Miguel é a mais violenta de São Paulo, ‘capital’ do crime está na zona leste. Otávio Cabral da reportagem local. 04 de janeiro de 1998. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff040106.htm>. Acesso em 14 de outubro de 2017.

Website Prefeitura Municipal de São Paulo. Sobre: “Subprefeitura retira Palmeiras Imperiais na Avenida Marechal Tito, 19 de janeiro de 2006, Central Leste de Notícias. Disponível em: <http://centrallestenoticias.com.br/alro/noticia/Itaim-Paulista/3139/subprefeitura-retira-palmeiras-imperiais-na-av-marechal-tito>. Acesso em 18 de setembro de 2018.

Website Prefeitura Municipal de São Paulo. Sobre: “Ipês roxos e amarelos no canteiro central da Marechal Tito, 11 de janeiro de 2007. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/itaim_paulista/noticias/?p=4192. Acesso em 18 de setembro de 2018.

Website Estações Ferroviárias. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/itaim.htm>. Acesso em 14 de setembro de 2018.

Website DAEE. Sobre “Núcleo de Lazer Itaim Biacica inaugurado em abril de 2018”. Disponível em: http://www.daee.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=565:parque-varzeas-do-tiete-o-maior-parque-linear-do-mundo&catid=48:noticias&Itemid=53. Acesso em 13 de janeiro de 2019.

Website DAEE. Sobre: Programa Parque Várzeas do Tietê – PVT. Disponível em: http://www.daee.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=565:parque-varzeas-do-tiete-o-maior-parque-linear-do-mundo&catid=48:noticias&Itemid=53. Acesso em 13 de janeiro de 2019.

Website Folha De São Paulo. “Dados oficiais da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SVMA) e divulgado pela Rede Nossa São Paulo revelam que o bairro do Itaim Paulista, no extremo leste paulistano, possui o menor índice arbóreo dentre os 96 distritos da cidade de São Paulo. Disponível em: <https://mural.blogfolha.uol.com.br/2012/06/11/itaim-paulista-mantem-area-verde-por-iniciativas-da-populacao/>. Acesso em 16 de setembro de 2018.

Website DAEE. Sobre processo de licitação para restauração da antiga sede da fazenda Biacica. Disponível em: http://www.daee.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2238:daee-prepara-restauracao-da-casa-sede-do-nucleo-itaim-biacica-&catid=48:noticias&Itemid=53. Acesso em 25 de dezembro de 2018.

Website DAEE. Relatório Semestral de Acompanhamento de Execução do Programa Várzeas do Tietê – PVT. Disponível em: <http://www.daee.sp.gov.br/images/documentos/pvt/rs13.pdf>. Acesso em dezembro de 2018.