

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

LEONARDO MARQUES SILVA

**Santana e as margens do Tietê: as ligações físicas entre o bairro e a cidade
(1865 a 1942)**

**GUARULHOS
2021**

LEONARDO MARQUES SILVA

**Santana e as margens do Tietê: as ligações físicas entre o bairro e a cidade
(1865 a 1942)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do título
de Licenciado em História
Universidade Federal de São Paulo

Orientador: Fernando Atique

**GUARULHOS
2021**

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

Silva, Leonardo Marques.

Santana e as margens do Tietê: as ligações físicas entre o bairro e a cidade (1865 a 1942). / Leonardo Marques Silva. – 2021. – 68 f.

Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em História). – Guarulhos : Universidade Federal de São Paulo. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

Orientador: Fernando Atique.

Título em inglês: Santana and the banks of Tietê: the physical links between the neighborhood and the city (1865-1942).

1. Santana. 2. Barqueiros. 3. Ponte Grande. 4. Ponte das Bandeiras. 5. Tramway da Cantareira 6. Rio Tietê I. Fernando Atique. II. Santana e as margens do Tietê: as ligações físicas entre o bairro e a cidade (1865-1942).

LEONARDO MARQUES SILVA
Santana e as margens do Tietê: as ligações físicas entre o bairro e a cidade
(1865-1942)

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para obtenção do título
de Licenciado em História
Universidade Federal de São Paulo

Orientador: Fernando Atique

Aprovação: ____/____/____

Prof. Dr. Fernando Atique
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. Janes Jorge
Universidade Federal de São Paulo

Raissa Campos Marcondes
Universidade Federal de São Paulo

Dedico o presente trabalho a minha família,
que me animou e motivou ao longo desta
produção e de toda a graduação.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente a minha família, minha mãe, Maria, minha irmã, Aline e ao meu pai, Wallace. Todos eles foram peças fundamentais em toda minha formação, sempre me incentivando e ajudando, dentro de suas possibilidades. Até hoje não me esqueço a felicidade de todos, sobretudo de minha mãe, ao saber que o caçula tinha “passado na Federal”. Gostaria também de mencionar meu agradecimento especial ao meu pequeno e amado sobrinho, Guilherme, que me privilegia com sua alegria e felicidade. Cada sorriso, acompanhado de um “eu te amo, titio”, motiva a seguir em frente, dia após dia.

Registro aqui também meu agradecimento aos amigos da graduação, que me ensinaram muitas coisas dentro e fora da universidade. Bruno Ribeiro, Amanda Costa, Leticia Silvério, Leticia Rocha, Alessandra Vespa, Júlio Teles, Fernanda Saes, Bruno Cruz, Heitor Castanha Carrera e todos os outros que não foram mencionados aqui, mas que eu levo em meu coração. Obrigado a todos!

Agradeço também aos antigos colegas de trabalho do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, Karla, Debora, Geane, Igor, Valter, Leo, Katatau, Edu, Kelli, Bruna e Ket, que me ensinaram muitas coisas e foram responsáveis pela minha formação em História fora dos limites da universidade.

Ao meu orientador, Fernando Atique, que tornou possível a realização desse trabalho. Sua sabedoria e gentileza me guiaram para a conclusão desse trabalho. Obrigado! Não posso deixar de mencionar também Raissa Campos Marcondes, que viu essa pesquisa iniciar. Os primeiros passos foram dados ainda no Arquivo Histórico Municipal, onde tivemos o primeiro contato. Sou muito grato por toda a sua ajuda!

Por último, mas não menos importante, gostaria de agradecer também a todos os professores do Departamento de História da EFLCH, que contribuíram decisivamente para a minha formação intelectual.

RESUMO

A história do bairro de Santana não dispõe ainda de estudos sobre aspectos específicos da região, como é o caso de suas ligações com a região urbana central da cidade. É nesse vácuo que esse trabalho se debruça. A história das ligações do bairro de Santana, especificamente entre a região central, pelo rio Tietê, constitui-se como objeto de investigação, sobretudo durante os anos de 1865 a 1942. O recorte foi escolhido por causa das melhorias que foram realizadas na Ponte Grande, em 1865, com a implementação de ligas de ferro para aprimorar sua estrutura. Dentro desse recorte, pretendi entender quais eram as ligações físicas, além da Ponte Grande, entre a região de Santana e a região urbana central da cidade, quem as utilizava e quais seus desdobramentos para o bairro, como por exemplo a importância dessas ligações para a alteração do seu tecido territorial urbano.

Palavras-chave: Santana. Barqueiros. Ponte Grande. Tramway da Cantareira. Ponte das Bandeiras. Rio Tietê.

ABSTRACT

The history of the Santana neighborhood does not yet have studies on specific aspects of the region, such as its connections with the central urban region of the city. It is in this vacuum that this work leans. The history of the connections in the neighborhood of Santana, specifically between the central region, through the Tietê river, constitutes an object of investigation, especially during the years 1865 to 1942. The framework was chosen because of the improvements that were made in Ponte Grande, in 1865, with the implementation of iron alloys to improve its structure. Within this framework, I intended to understand what were the physical connections between the region of Santana and the central urban region of the city, who used them and what were their consequences for the neighborhood, such as the importance of these connections for the alteration of its urban territorial fabric.

Keywords: Santana. Boatman. Ponte Grande. Tramway da Cantareira. Ponte das Bandeiras. Tietê river.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
CAPITULO I - SANTANA NO SÉCULO XIX	12
CAPITULO 2 - OS BARQUEIROS	19
CAPITULO 3 - AS PONTES DE SANTANA	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	67

INTRODUÇÃO

Santana, bairro da Zona Norte da cidade de São Paulo tem sua paisagem urbana composta de prédios residenciais, comerciais e até mesmo alguns estabelecimentos industriais que delimitam, um cenário de forte concentração de pessoas e grande importância. Além disso, existem outros dispositivos que afirmam que Santana já desempenha uma função de bairro central da capital, pois possui uma estação de metrô e um grande terminal de ônibus urbano. A partir desses dispositivos, o bairro se conecta com outros pontos da cidade, articulando o centro, as Zona Oeste e Sul e ainda localidades da Região Metropolitana. Suas ligações físicas, sobretudo aquelas que permitem o trânsito da margem esquerda¹ do Tietê para a direita, são extremamente importantes.

As ligações físicas existentes por sobre o Tietê em direção a Santana são duas: a Ponte Cruzeiro do Sul e a Ponte das Bandeiras. A Ponte das Bandeiras proporciona a conexão por meio de automóveis entre a região central, por meio do corredor Norte-Sul e a Zona Norte. Já a Ponte Cruzeiro do Sul permite não só a conexão por meio de automóveis, mas também oferece a estrutura para a passagem das linhas do metrô. Ambas as pontes possuem trajetórias intimamente ligadas à história do bairro de Santana e da Zona Norte, como um todo. Símbolos do avanço e do domínio urbano na cidade, elas também permitiram e auxiliaram o desenvolvimento da região norte e o estabelecimento de Santana como bairro de centralidade da Zona Norte. No presente trabalho, analisaremos a trajetória de três formas de ligações físicas entre a região de Santana e a zona urbana da cidade de São Paulo, durante os anos de 1865 a 1942: a travessia do rio Tietê por meio de embarcações; da Ponte Grande, que fora demolida; da Ponte do Tramway da Cantareira, também demolida, e onde hoje se situa a Ponte Cruzeiro do Sul; e da Ponte das Bandeiras, inaugurada em 1942.

A travessia do rio Tietê por meio de embarcações perdurou até a primeira metade do século XX. O barqueiro fazia parte da imagem de São Paulo até então. Precárias ou inexistentes formas de cruzar o rio e se deslocar pelo território impuseram às embarcações a tarefa de proporcionar o deslocamento pelo interior do território paulista. Alcançar outras faixas territoriais, mesmo que fossem a partir de uma curta travessia de uma margem à outra, ocorriam

¹ A margem direita do Tietê, que corre em direção ao interior do Estado de São Paulo, compreende, no município de São Paulo, a grande aglomeração que se designa como Zona Norte. A jusante, então, temos Vila Maria, Carandiru, Santana, Casa Verde, Limão e Pirituba, por exemplo. A margem esquerda, por sua vez, articula bairros como Penha, Tatuapé, Belém, Canindé, Bom Retiro, Barra Funda, Lapa, Vila Leopoldina etc...

com certa frequência por meio de barcos. Com isso posto, este trabalho buscará entender quais eram os usos dessas embarcações e como elas compunham a dinâmica da região delimitada.

Especificamente entre a região de Santana e a área central da cidade de São Paulo também existiam pontes como forma de cruzar o rio de uma margem a outra. Destaca-se, desde o século XVIII até a inauguração da Ponte das Bandeiras, a Ponte Grande. Importante via de deslocamento da região, a Ponte Grande proporcionou não só uma ligação entre Santana e a região central, mas também entre ela e outras cidades e províncias. A ponte era um portal entre São Paulo e cidades como Bragança Paulista, Juqueri, Campinas, Atibaia, a região sul de Minas Gerais e até a conexão para caminhos em direção ao Rio de Janeiro. Era constante a utilização da ponte por tropas vindas do sertão, trazendo e buscando alimentos.

Paralelamente à Ponte Grande, existia uma outra ponte que conectava uma margem à outra: a Ponte do Tramway da Cantareira. Essa ponte foi construída em 1893 para proporcionar um meio para que a ferrovia cruzasse o rio Tietê rumo à Serra da Cantareira, cortando a região de Santana. A construção dessa ponte se deu pelas pequenas dimensões da Ponte Grande para a passagem de trens e carros. O Tramway da Cantareira exerceu importante papel dentro da dinâmica da cidade por se propor uma moderna conexão entre o então subúrbio, na margem esquerda do rio, ao norte da cidade, e a região central de São Paulo.

Sucessora da Ponte Grande e integrante de um grande plano de reorganização urbana, a Ponte das Bandeiras foi inaugurada em 1942. Dentro do Plano de Avenidas de Prestes Maia, essa ponte era peça importante para proporcionar um meio de conexão e fluidez para o trânsito da cidade. Ela proporcionou não só uma mudança no fluxo do trânsito, mas também na paisagem da porção Norte de São Paulo, decorrente da retificação do trecho do Tietê.

Com isso posto, esse trabalho buscou entender também os usos dessas pontes, como eram utilizadas ao longo do tempo e quais foram os desdobramentos para Santana. Esses desdobramentos dizem respeito a melhorias em termos de desenvolvimento urbano e de infraestrutura. Para isso, além da bibliografia de apoio, esse trabalho pautou-se em diversos e distintos aportes documentais, as fontes. Cartografias, jornais e até um processo da Câmara Municipal de São Paulo foram utilizados para a coleta e interpretação de informações. Ainda, no desenrolar do texto, o leitor contará com algumas imagens levantadas no processo da pesquisa, para permitir abordar os objetos de estudo ao longo do tempo, além de situá-lo em termos de localizações.

Esta monografia estruturou-se em três capítulos, mais introdução e considerações finais. O primeiro capítulo, Santana no século XIX, traça um breve panorama da região de Santana ao longo do século XIX. Buscou-se descrever um pouco sobre o panorama rural do

local, algumas características de seus habitantes, e também algumas mudanças realizadas ao longo dos anos. É citado aqui, também, a presença do núcleo colonial estabelecido a partir de 1877. Para compor este capítulo, quatro autores foram fundamentais: Andrea Canaverde e André Vinicius Gonçalves com suas respectivas dissertações de mestrado, **Do Além-Tietê às novas áreas de centralidade – estudo da produção de centralidade na zona norte de São Paulo** e **Manifestações e contradições da metrópole de São Paulo no antigo bairro de Santana - A paisagem, o valor da terra, a intervenção urbana e o fenômeno da deterioração urbana**; Raissa Campos Marcondes com seu trabalho monográfico **Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana** e Maria Tereza Torres, com sua obra **O bairro de Santana**. Aproveito ainda para salientar que as duas últimas autoras citadas forneceram importantíssimas informações ao longo de todo esse trabalho. O leitor poderá verificar sua presença em várias citações.

No segundo capítulo, Os barqueiros, o presente trabalho buscou debruçar-se sobre a função dos barqueiros, que participaram ativamente na dinâmica da cidade de São Paulo por longos anos, sobrevivendo até meados dos anos 1950. Nesse momento, a obra de Janes Jorge, **Tietê: o rio que a cidade perdeu** foi de extrema importância, fornecendo dados e ilustrando melhor o cotidiano desses indivíduos. Algumas imagens aparecem aqui para auxiliar o leitor a compreender a região e seus acontecimentos. Muitas imagens foram retiradas do blog Sampa Histórica. Ainda, são utilizados também alguns periódicos com importantíssimas informações sobre o objeto analisado.

No terceiro e último capítulo, são analisadas as ligações físicas entre Santana e a região urbana central da cidade de São Paulo: a Ponte Grande, o Tramway da Cantareira e a Ponte das Bandeiras. Cada momento desse capítulo é subdividido em um tópico, relacionado a ligação em questão. Os autores aqui utilizados foram: Maria Tereza Torres, novamente com sua obra **O bairro de Santana**, fornecendo informações e dados importantes sobre a Ponte Grande e suas intermediações; Beatriz M Kuhl, em **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**, que auxiliou a compreender os usos do ferro nas construções em São Paulo, sobretudo na Ponte Grande; Raíssa Campos agora com sua dissertação de mestrado **A urbanização da Zona Norte de São Paulo: Agentes, Paisagens e Tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924)**, e Stanley Plácido da Rosa Silva, em **O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965)**, que forneceram informações e delimitaram ótimos panoramas para compreensão do Tramway da Cantareira e toda sua dinâmica na região de Santana e arredores; Cristina de Campos também foi importante

para esse trabalho, com seu texto **A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875 -1892**, que permitiu entender a dinâmica do fornecimento de águas e tratamento de esgoto na cidade de São Paulo dentro de seu recorte. Além disso, a organização e estruturação das redes de fornecimento de água e tratamento de esgoto foram a base para o surgimento do Tramway da Cantareira. Sergio Antonio de Simone, com sua ótima síntese **A Ponte das Bandeiras: os projetos de retificação e canalização para o rio tietê promovem uma reviravolta na cidade**, auxiliaram a compreender as modificações que Prestes Maia apresentava à cidade, além da construção da Ponte das Bandeiras. José Nilo Bezerra Diniz, em **Representação do Tietê na Historiografia Paulista**; Andrea Canaverde e Raissa Marcondes - novamente -, contribuíram paralelamente com informações complementares acerca da Ponte das Bandeiras.

CAPÍTULO 1 - Santana no século XIX

A origem do bairro de Santana remete ao século XVI, ainda no período colonial. Na época, a distribuição de terras era baseada no sistema de sesmarias. Segundo Andrea Canaverde², os primeiros registros remetem à concessão de terras para fidalgos que desejavam montar chácaras e fazendas no entorno da vila de São Paulo. A região norte da cidade, do outro lado do rio Tietê, naquele tempo denominada “Além-Tietê”, servia principalmente como ponto de passagem para as tropas que rumavam para o Rio de Janeiro, Bragança Paulista, Juqueri, Atibaia e o sul de Minas Gerais. As primeiras ocupações aconteceram próximas à futura Ponte Grande³.

Uma das principais proprietárias de terras desta região, de acordo com os dados coletados por Andrea Canaverde remete a D. Inês Monteiro, conhecida como Matrona⁴. A extensão de suas terras chegava às divisas de Guarulhos, Jundiaí e a Serra da Cantareira. Em 1673, os herdeiros de D. Inês Monteiro realizaram a doação de uma porção de terras ao Colégio da Companhia de Jesus. Foi ali, então, que se fundou a Fazenda Santana, em homenagem à Santa Ana, na tradição cristã, imputada como avó de Jesus Cristo. A sede dessa fazenda localizava-se onde hoje é o CPOR, Centro de Preparação de Oficiais da Reserva, na Rua Alfredo Pujol. Não se sabe ao certo a data específica da construção da sede, mas a primeira notícia do prédio remete a 1734. Anexa à fazenda foi construída a Capela Santana, que servia também como um convento, recebendo e abrigando frades da ordem dos jesuítas.

² CANAVERDE, Andrea Aparecida. Do Além-Tietê às novas áreas de centralidade – estudo da produção de centralidade na zona norte de São Paulo. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo. 2007, p. 28.

³ GONÇALVES, André Vinícius Martinez. Manifestações e contradições da metrópole de São Paulo no antigo bairro de Santana - A paisagem, o valor da terra, a intervenção urbana e o fenômeno da deterioração urbana. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia da FFLCH-USP. São Paulo, 2006, p. 91.

⁴ CANAVERDE, Andrea Aparecida. op. Cit.



Figura 1. Fazenda Santana. Provavelmente no século XIX. Fonte: Acervo Arquivo de Negativos/DPH/SMC. Disponível em:

https://pt.wikipedia.org/wiki/Fazenda_de_Sant%27_Ana. Acesso em 23/08/2021.

Logo em seguida, ocorreu uma progressiva expansão da posse de suas terras, ou pela requisição de terras contíguas, ou por doações de fiéis. Já em 1759, com a expulsão dos jesuítas, as terras da Fazenda foram confiscadas pelo poder público, que passou a ser administrado pelo Governo da Capitania de São Paulo.⁵ A Fazenda Santana, a partir de 1821, passou a ser conhecida também como Solar dos Andradas, pois fez uso do local como residência em 1821⁶. Em 1894 o imóvel foi desocupado e transformado em quartel de tropas federais.

Ainda, até o século XIX, de acordo com André Vinicius Gonçalves⁷, o entorno da sede da Fazenda Santana teria sido o local de estabelecimento das moradias das pessoas do bairro, levando em consideração o padrão de aglomeração populacional em torno das igrejas.

Santana era o principal bairro da vertente direita do rio Tietê, no limite entre Mandaqui, Tremembé e a Serra da Cantareira. De acordo com recenseamento realizado em 1778, a “Lista Geral do número de todas as gentes da Ordenança do Bairro de Sant’Ana, de que é capitão José Antônio da Silva” assinalou 112 fogos — ou residências —, registrando o total de 1.139 habitantes na região. Este número, no entanto, não era de todo fixa, pois havia aqueles que mudavam para a cidade e aqueles que fugiam dela:

⁵ Ibidem, p. 28.

⁶ Disponível em: <http://www.cporsp.eb.mil.br/index.php/menulateral-historia>. Acesso em 23/08/2021.

⁷ GONÇALVES, André Vinicius Martinez. Manifestações e contradições da metrópole de São Paulo no antigo bairro de Santana - A paisagem, o valor da terra, a intervenção urbana e o fenômeno da deterioração urbana. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia da FFLCH-USP. São Paulo, 2006. p. 92.

Apresentando flutuações, tanto quanto ao número de casas como quanto ao de habitantes, terá em 1780, para 111 fogos, 886 pessoas, e, em 1786, para 131 fogos, 1.059 pessoas. Em 1795, com 126 fogos, o bairro terá 1.029 habitantes.⁸

Vale destacar, porém, que o número de habitantes contabilizados para o “Bairro de Sant’Ana” não corresponde àquelas delimitações que conhecemos hoje pelo atual bairro. O censo da época abrangia uma vasta área territorial, compreendendo outros locais como Tremembé e Guapira, além de vários outros subdistritos, sob a rubrica do Bairro de Santana. Segundo Maria Celestina Torres, os moradores dos bairros citados só seriam separados sob novos subtítulos na Lista de 1818.⁹

Apesar das atividades de transporte de tropas e carros de boi que ocorriam na região rumo ao sertão, a sua população durante os primeiros séculos de vida do núcleo pautava-se na agricultura.

Nesta relação não consta a profissão dos chefes de família, mas na lista de soldados da Companhia de Ordenanças, de 1768, a profissão predominante é a de lavrador. O que é, em certo sentido, confirmado pelo número de escravos registrados em 1778, pois muitas pessoas possuem mais de dez escravos, e, considerando-se as atividades predominantes entre os moradores da Capitania, é de se supor que a maioria de seus escravos trabalhasse principalmente em atividades agrícolas[...] No final do século, com 136 casas mal chegando à casa dos mil habitantes, o bairro de Santana tem pouco mais de 250 escravos a trabalhar em atividades tipicamente rurais, produzindo milho, feijão, mandioca, algodão e aguardente, não havendo, porém, referência a produção de açúcar, embora constem, em 1789, 15 engenhos.¹⁰

A predominância dos moradores sob atividades ligadas à agricultura vai ao encontro com a tese de Richard Langenbuch,¹¹ que discorre sobre a existência de um cinturão de chácaras formado ao redor do Triângulo Histórico da Cidade,¹² composto por localidades como Glória, São Caetano, São Bernardo e Santana. A importância desse cinturão dava-se pela produção de gêneros alimentícios e seu fornecimento para a Cidade, à época centralizada sob a região do Triângulo Histórico da Cidade.¹³

⁸ TORRES, Maria Celestina T. M. História dos bairros de São Paulo: O bairro de Santana. São Paulo: Prefeitura Municipal. 1970. p 24.

⁹ Ibidem, p 25.

¹⁰ Ibidem, p. 24.

¹¹ LANGENBUCH, Richard. A estruturação da Grande São Paulo. Estudo da Geografia Urbana. Tese de doutoramento. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual de Campinas. Rio Claro, 1968.

¹² Triângulo Histórico é, na historiografia de São Paulo, a área que corresponde ao atual Distrito da Sé, que por sua conformação geográfica, quase peninsular, era de formato triangular e ainda articulado por campanários de três edifícios de ordens religiosas: carmelitas, franciscanos e beneditinos.

¹³ MARCONDES, Raissa Campos. Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. Monografia. p. 37.

Uma outra tarefa que compunha o panorama de atividades exercidas na região era o trânsito de tropas e carros. O fluxo seguia tanto em direção à cidade quanto em direção ao sertão, pois tomava-se nas terras de Santana as estradas para os locais do interior da capitania ou para o Rio de Janeiro. Essa tarefa, junto às questões relacionadas à natureza das terras acabava em disputas na Câmara Municipal e até mesmo no Tribunal do Rio de Janeiro:

Como se trata de bairro rural, cortado por caminhos de tropas, são comuns as questões surgidas por causa de “terras de servidão pública. Em 1833, a Câmara Municipal é atingida por uma dessas questões, quando moradores de Santa Efigênia e de Santana, em requerimento assinado por Antônio Francisco Baruel e outros, apresentam queixa contra Floriano Antônio Rodrigues, que fechara uma porção de campos de servidão pública, impedindo a passagem de tropeiros, quando fica ruim a passagem na Água Fria. Trata-se de um terreno na encruzilhada da estrada velha que vai para a Cantareira, seguindo a Estrada da Cachoeira até a cabeceira do ribeirão chamado Água Fria, e pelo ribeirão abaixo até encontrar com a dita estrada velha, nesga de terra irregular, formando um ângulo, com espaço suficiente para a estrada. Floriano A. Rodrigues apresenta títulos datados de 1806 e 1815, pelos quais o primeiro proprietário, Francisco Xavier de Aragão Sarmento, vendeu as terras a Floriano José Freire. O Juiz de Paz foi favorável a Floriano Rodrigues, mas o procurador da Câmara recorreu, alegando não serem válidos os títulos apresentados, pois o papel de venda passado em 1806 traz a assinatura de Joana Correia, falecida em 1801. Propõe, pois, uma ação de embargo para se reivindicar o terreno, a fim de se impedir que seja fechado.¹⁴

O desfecho para tal questão, foi, então

a vinda do Tribunal do Rio de Janeiro, a 18 de março de 1838, [que] julga improcedente a ação movida pelo procurador da Câmara Municipal de São Paulo, considerando o recorrido como ‘legítimo senhor e possuidor do referido terreno, havido já por outros particulares seus antepossuidores que por muitos anos o possuíram mansa e pacificamente’.¹⁵

A promulgação da Lei de Terras, em 1850, e a sua regulamentação em 1854, determina algumas mudanças no processo de obtenção de propriedades, e conseqüentemente alteram também a ocupação em determinadas regiões da cidade. Apesar de não serem vistas mudanças substanciais logo de início, o processo abre terreno para que algumas terras sejam vendidas e ocupadas por particulares

os terrenos devolutos podem ser vendidos; terrenos municipais podem ser concedidos pela Câmara por datas, de acordo com a postura de 1832, baseada no título de doação de terras feita por Martim Afonso de Souza ao município — de modo que muitos pedidos são encaminhados ao Governo Provincial, que os remete à Câmara Municipal para informar. Assim, são solicitados terrenos do lado esquerdo do aterrado de Santana, no Areal, e na Várzea do Tietê, diretamente ao Governo da Província. Todavia, os primeiros são destinados a logradouros públicos, enquanto os segundos

¹⁴ TORRES, Maria Celestina T. M. Op cit. p 41

¹⁵ Ibidem.

considerados de nenhuma utilidade pública, em virtude das enchentes do Tietê, são vendidas a particulares.¹⁶

Santana, mesmo na segunda metade do século XIX, poderia ser considerado um bairro rural. De acordo com o *Almanaque da Província de São Paulo*, datado de 1890, existia uma escola pública ali, que se localizava na rua do Aterrado de Santana. Em 1874, a escola dispunha de 49 alunos que a frequentavam regularmente¹⁷. Apesar de ser um bairro rural, isso não indica que fosse um local vazio e sem importância. A presença de uma escola no local demonstra isso. Muitas propriedades ainda continham traços rurais em suas características, como “cercas rústicas ou terrenos abertos”. Havia ainda disputas entre proprietários pelo alinhamento de seus terrenos, decorrente do fato de se manterem abertos.¹⁸ Existem outras características que ilustram a estrutura provinciana do bairro, como, por exemplo, a ausência total de iluminação pública na região. Localizava-se, em 1872, na Ponte do Tamanduateí os limites da iluminação de lampiões a querosene do lado Norte da cidade. Quando cogitou-se a extensão da iluminação a gás a determinadas localidades da cidade, bairros como a Luz, que já era um local importante pela Estrada de Ferro Inglesa e pelo projeto de prolongamento de trilhos da Companhia Carris de Ferro de São Paulo, ficou de fora. Existia uma noção de que o urbano se limitava às regiões das pontes, como demonstra a indicação de um vereador ao Código de Posturas: “todos os que tivessem muros na cidade, das pontes para dentro, sem estarem cobertos de telha, rebocados e caiados, pagarão 10\$000 de multa e a obra será feita à sua custa...”¹⁹.

Em 1877, Antônio da Silva Prado, em discurso na Câmara Municipal, destacou a necessidade da construção de um “lazareto que estivesse sempre pronto e preparado para a qualquer momento funcionar”. O Lazareto seria destinado para contaminados pela varíola, que volta e meia assolava a cidade. Sua primeira localização seria nas proximidades de Pinheiros. A compra da Chácara Wanderley, onde seria estabelecido o lazareto, fracassou, sendo então escolhido novo local pela Câmara. Santana, então, recebe as instalações, seja pela sua distância das vias de grande circulação da cidade, como também pela sua proximidade com um cemitério que ali existia²⁰ já para o enterro de vítimas de varíola²¹.

¹⁶ Ibidem. p 54

¹⁷ Ibidem. p 84

¹⁸ Ibidem. p 54

¹⁹ Ibidem. p 51

²⁰ De acordo com Maria Celestina T. M. Torres, “quando se fizeram os alicerces do Quartel, foram encontradas, no terreno, muitas ossadas”. Op cit. p 63.

²¹ Ibidem. p 60-63.

1.1 - Núcleo colonial de Santana

Um outro momento de relevância na história do bairro de Santana diz respeito ao estabelecimento de um Núcleo Colonial na região, em 1887. De acordo com Rosa Udaeta, no último quarto do século XIX, o governo da Província de São Paulo buscou estabelecer núcleos coloniais que visassem atrair mão-de-obra imigrante que pudesse servir como reserva de trabalhadores, além de

fixar colonos como pequenos proprietários de terras em áreas determinadas em torno das vilas com a função de abastecê-las dos gêneros alimentícios e de valorizar terras improdutivas para o cultivo do café. As áreas deveriam ser divididas em pequenos lotes, para serem vendidos a colonos, imigrantes ou não, com preços e prazos acessíveis escolhidas em terras devolutas ou em terras particulares cujos donos estivessem dispostos a cedê-las por venda ou em troca de incentivos.²²

O projeto, iniciado em 1877, foi escolhido após o engenheiro José de Cupertino Coelho Cintra²³ visitar alguns locais, dentre eles Santana, que acabou sendo escolhido por apresentar melhores condições para receber os imigrantes. Apontou-se, por exemplo, a existência de uma estrutura que antes fazia parte da Fazenda Santana, e que abrigou a família Andrada, e poderia ser transformada em Hospedaria para receber os recém-chegados. Além disso, o local ficava a aproximadamente seis quilômetros de distância do centro e a quatro quilômetros e meio da estrada de ferro São Paulo Railway. Segundo Torres, em 1887, o Núcleo possuía “136 habitantes, sendo 94 italianos e 39 brasileiros, que cultivavam, principalmente, vinha, batata, milho e forragem”²⁴.

²² UDAETA, Rosa Guadalupe Soares. Hospedarias de Núcleos Coloniais: os casos de Santana, São Caetano e São Bernardo (1877-1879). Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, junho de 2011. p. 3.

²³ José de Cupertino Coelho Cintra nasceu em Recife, no dia 18 de setembro de 1843. Em 1860, José de Cupertino matriculou-se na Escola da Marinha, no Rio de Janeiro. Após, passou pela Escola Central e então pela Escola Politécnica. No ano de 1865, formou-se em engenharia e ciências físicas e matemáticas. Político e engenheiro, foi responsável pela realização de diversas obras pelo país. Em 1867, foi designado chefe da Comissão de Medição e Discriminação das Terras Públicas e Possuídas na província do Espírito Santo. Ao receber a promoção de engenheiro de primeira classe, tornou-se engenheiro chefe e diretor da Colônia Santa Leopoldina, ainda no Espírito Santo. No ano de 1871, foi também responsável pelo traçado da construção da Estrada de Ferro Pedro II. Em seguida, no ano de 1873, participou da construção de uma estrada de rodagem entre Piuma e Cachoeiro do Itapemirim. Paralelamente, foi eleito deputado provincial no Espírito Santo pelo Partido Conservador durante os anos de 1871 e 1872. Trabalhou também na reorganização da Comissão do Registro Geral de Terras Públicas e Possuídas, sob a direção do conselheiro B. de Azambuja. Em 1876, foi nomeado subdiretor, organizando o projeto de regulamentação da Inspetoria Geral de Terras e Colonização. Foi nesse momento que José de Cupertino teria se aproximado da província de São Paulo, organizando e executando núcleos urbanos para acomodar imigrantes italianos recém chegados ao Brasil. FONTE CPDOC-FGV. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CINTRA,%20Jos%C3%A9%20Cupertino%20Coelho.pdf>. Acesso em: 23/08/2021.

²⁴ TORRES, Maria Celestina T. M. Op cit. p 66.

A tentativa de povoar a região ao Norte da Luz por meio da formação de um Núcleo Colonial não correu muito bem. No final do século, foram loteadas as terras e o local em que se mantinha uma hospedaria foi transformado em quartel do Exército (atual CPOR).



Figura 2. Solar dos Andrada, data desconhecida. Disponível em:

<http://www.cporsp.eb.mil.br/index.php/menulateral-historia>. Acesso em: 23/08/2021.

A história de Santana no século XIX exposta até aqui nos ajuda a compreender melhor as dinâmicas da região. Processos de ocupação, como a tentativa de estabelecimento de um núcleo colonial no bairro demonstra que a região não era esquecida para as autoridades da época. Não era esquecida de modo geral. Apesar de possuir ainda uma configuração rural, Santana não era abandonada. Em suas terras residiam pessoas que participavam da dinâmica urbana da cidade de São Paulo. Com o avanço do tempo, a região aperfeiçoa sua dinâmica urbana e passa a integrar-se ainda mais com o núcleo urbano central.

CAPÍTULO 2 - Os barqueiros

O ponto de partida era o Tietê, no Belenzinho, onde terminava a rua Catumbi. A jornada começava cedo, ao alvorecer, às cinco ou seis horas da manhã, mas o trabalho não, pois a barça fora carregada na véspera. Avançando lentamente rio abaixo chegavam à Ponte Grande pelo leito sinuoso do Tietê, por volta das onze horas. Ali descarregavam e vendiam a mercadoria transportada a um representante de uma firma compradora²⁵

Essa é uma pequena descrição do trabalho de um grupo de barqueiros na região de Santana, especificamente nas proximidades da Ponte Grande, presente no livro *Tietê: o rio que a cidade perdeu*, do professor Janes Jorge. A presença dos barqueiros, no entanto, não estava presente apenas nas proximidades da região de Santana, nas margens do rio Tietê, que separava o subúrbio da região central de São Paulo. Esses agentes estavam presentes em todo o horizonte da cidade, que era cortada por diversos rios em sua imensa extensão. Para além do Tietê, poderíamos também destacar o rio Tamandateí e o rio Pinheiros, outros importantes cursos d'água para a dinâmica de funcionamento da cidade.

O transporte fluvial por São Paulo era importante para o deslocamento de mercadorias pela cidade. Gêneros alimentícios, como frutas e cereais eram transportados pelos rios. De acordo com Janes Jorge, durante o século XVIII, canoas faziam o transporte desses produtos pelo rio Tamandateí até o Porto Geral de São Bento. A existência de um porto, situado na região central da cidade, demonstra a importância dos rios na dinâmica de funcionamento da cidade. O Porto, no entanto, acabou por desaparecer após sucessivas obras de retificação do rio Tamandateí em meados do século XIX. Além dos gêneros alimentícios, eram transportadas também louças, telhas e tijolos²⁶.

²⁵ JORGE, Janes. *Tietê: o rio que a cidade perdeu*. São Paulo, 1890-1940. São Paulo: Alameda/Fapesp, 2006. p. 97

²⁶ *Ibidem*. p. 98.



Figura 3. Batelão no rio Tietê. 1930. Fonte: Acervo Fotográfico do Arquivo Histórico de São Paulo. Disponível em: <https://historiasdopari.wordpress.com/2015/07/04/batelao-no-caninde/> Acesso em 23/08/2021.

No lado Oeste da cidade de São Paulo, margeado hoje pela marginal Pinheiros, encontra-se o rio de mesmo nome. O rio Pinheiros durante o século XIX e XX também exercia a função de via para o transporte de produtos, sobretudo de materiais extraídos próximos à Serra do Mar. Na altura da região de Santo Amaro, havia um local específico para receber lenha e carvão vegetal. A madeira era utilizada na “construção civil e fabricação de móveis, barcos, caixotes e tudo o mais que fosse possível”²⁷. Ainda, eram utilizadas também para mover os motores a vapor de diversas fábricas, aquecer os fornos de restaurantes e padarias, além de fogões residenciais e ferros de passar, que utilizavam a brasa.

Para além do transporte de produtos e mercadorias, os rios também eram utilizados como meio de deslocamento para as pessoas. De acordo com Janes Jorge, era muito comum aqueles que moravam próximo ao rio possuírem seu próprio barco. Este era utilizado tanto para deslocamento pela cidade, quanto para transportar outros passageiros. A travessia dos rios era um ponto central para muitos paulistanos. Essas pequenas viagens ocorriam pela inexistência ou precariedade de estruturas que poderiam realizar a travessia, como as pontes.²⁸

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem, p. 99.

O rio Tietê carregava consigo todas essas características: o transporte de pessoas e mercadorias. Quando localizamos a região da Ponte Grande, entre Santana e a Luz, na *Planta da cidade de S. Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados*, 1924 e no *Mapa SARA em escala de 1:5000*, 1930, podemos ver os contornos sinuosos do rio antes de suas obras de retificação.

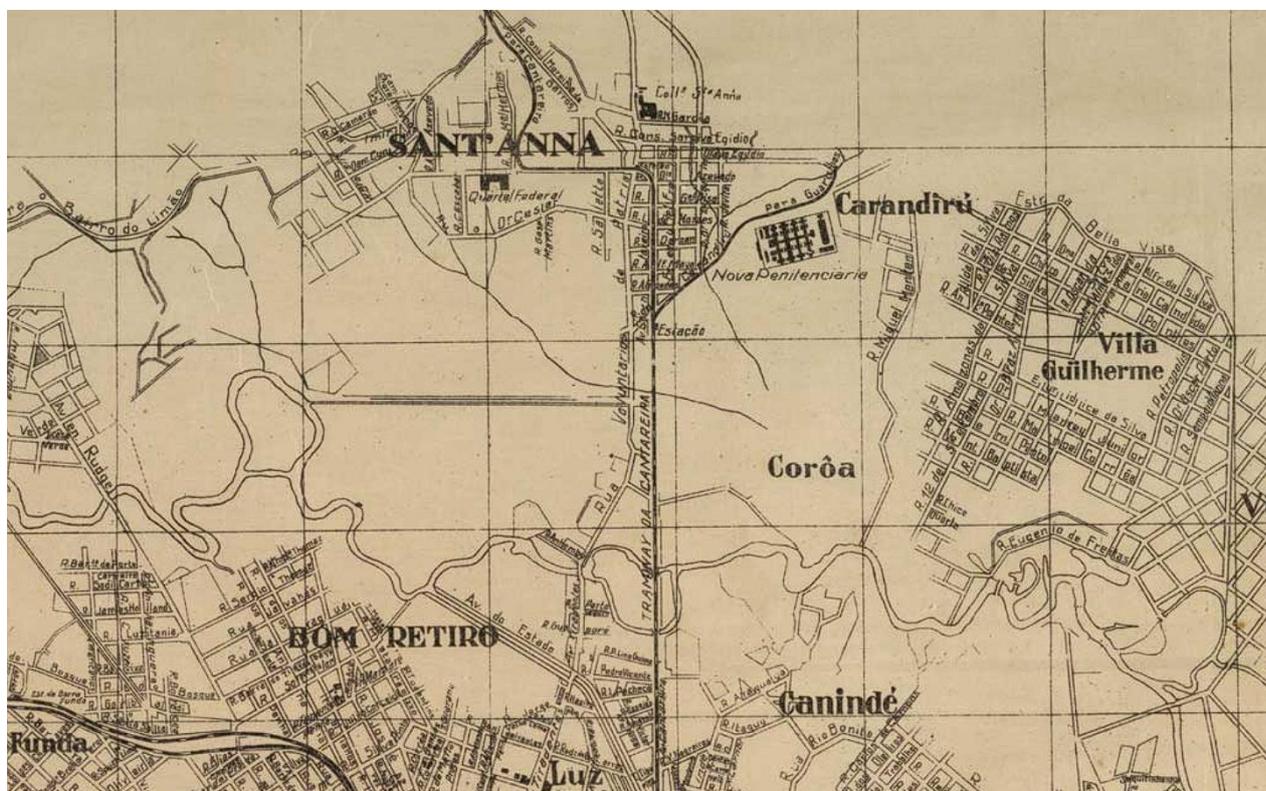


Figura 4. Reprodução feita a partir da *Planta da cidade de S. Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados*, 1924, da região entre Santana e Luz, onde corre o rio Tietê. Disponível em: < <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/439304>>. Acesso em 23/08/2021.

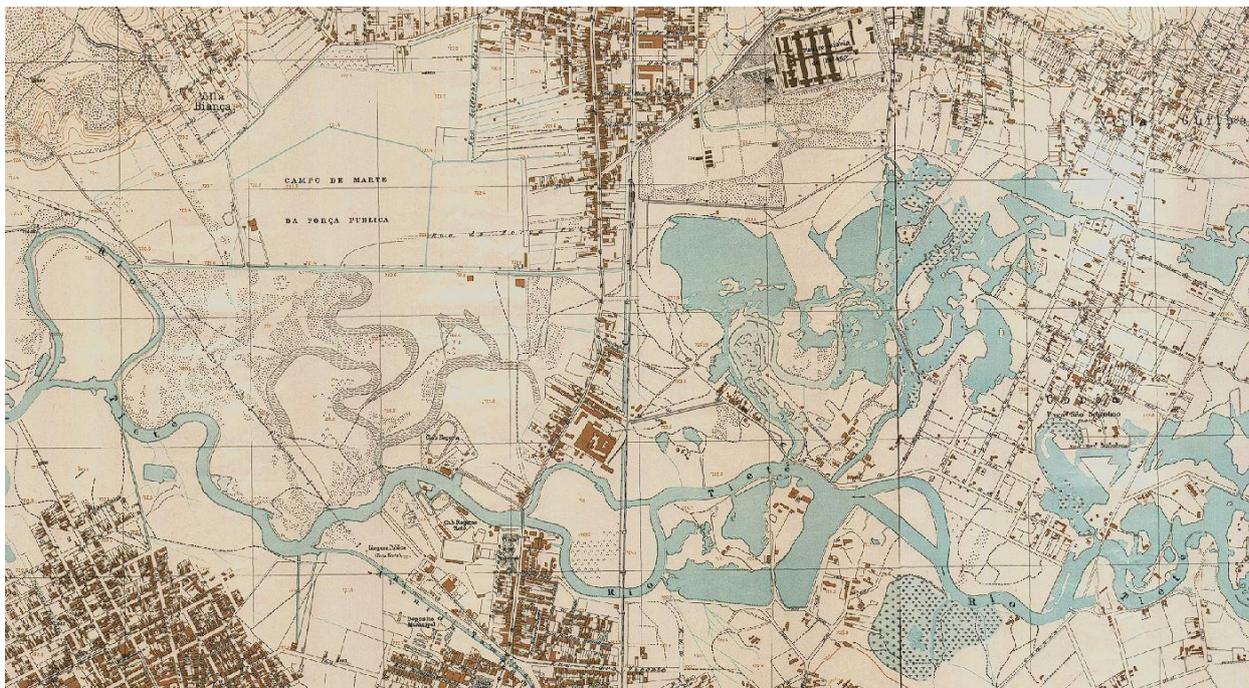


Figura 5. Nesta reprodução, feita a partir do *Mapa SARA em escala de 1:5000*, 1930, conseguimos notar as sinuosidades do rio Tietê, além da formação natural de pequenos lagos ao longo de seu curso. Disponível em: < <http://www.pauliceia.dpi.inpe.br/portal/explore>>. Acesso em 23/08/2021.

Esses contornos sinuosos, apesar de possuírem local para descarga e venda de mercadorias, como mencionado em citação anterior, eram de difícil navegação. Além da característica de rio de meandros, o Tietê também passava por momentos em que os níveis de água mudavam bastante. Em algumas estações do ano o nível das águas do rio baixava a tal ponto que se tornava praticamente inavergável, ocorrendo então diversos encalhamentos, por exemplo. Apesar das dificuldades de navegação pelo Tietê, dado as suas características, o Tietê propunha-se como meio essencial de deslocamento e trabalho para muitas pessoas. De acordo com Janes Jorge:

Em 1943, a "Cruzeta", a montante da Ponte Grande, era considerado um deles e sua passagem requeria esforços e cuidados redobrados. Ali a água passava veloz, "apertada entre paredões de cimento" no dizer dos barqueiros, já que a margem direita era "revestida com uma pedra lisa, branca, como laje de cimento". Para quem subia o rio, nesse ponto, era preciso dar o máximo de si e, ainda assim, o barco parecia não se mover. Uma barça de areia e pedregulho geralmente era carregada até o máximo de peso que suportasse. Depois disso, os barqueiros iam de popa à proa, impulsionando um varejão que movia o barco, e, se preciso, revezando-se no leme. Quando atravessavam partes rasas do Tietê, mormente durante a estiagem, um deles descia a terra e com o auxílio de uma corda grossa, com uma ponta atada à proa e a

outra ao seu peito, puxava a barça, auxiliando o companheiro ou companheiros que permaneciam a bordo empregando toda sua força nos varejões.²⁹

Não era raro, também, para aqueles que moravam nas proximidades do rio, possuírem um barco. Nesse caso, apesar dessas pessoas não assumirem o ofício de barqueiros - trabalhando com transporte de pessoas e mercadorias, ou mesmo da extração de matérias como areia e argila do rio -, muitos mantinham um barco para poder atravessar o Tietê. A precariedade ou a ausência de estruturas - nesse caso as pontes -, fazia com que, muitas vezes, aqueles que necessitavam cruzar o rio tivessem que andar longos percursos até o seu destino final. Em seu livro, Janes Jorge descreve o caso de uma operária espanhola que trabalhava na região da Barra Funda, numa fábrica de cordas, em 1912. Ao retornar para casa, quando a operária perdia a balsa que cruzava o rio, ela precisava andar por um longo caminho para atravessá-lo em um ponto em que existia uma ponte, na Freguesia do Ó. Quando ela atravessava o rio, necessitava fazer um longo percurso para voltar o trajeto a mais e então chegar em sua casa. A altura do local em que ela cruzava o rio de balsa, hoje possui uma ponte, a Ponte do Limão.³⁰

²⁹ JORGE, Janes. Tietê: o rio que a cidade perdeu. São Paulo, 1890-1940. São Paulo: Alameda/Fapesp, 2006. p. 98.

³⁰ Ibidem, p. 99-100



Figura 6. Barqueiro efetuando a travessia dos moradores no Rio Tietê, do Bairro de Vila Guilherme para o Bairro do Pari, data desconhecida. Imagem extraída de: PEREIRA, Kennya Cristina Lages Lucas. Os lixões no bairro da Vila Guilherme no município de São Paulo (1950-1980). Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2021. Monografia. p.16

No caso de Santana, a única ponte que existia para a travessia de carros e transeuntes era a Ponte Grande. Essa, no entanto, sempre foi alvo de manifestações para que reparos e manutenções fossem realizados, sendo citada em alguns casos por notas e reportagens nos periódicos da cidade. Um exemplo disso é o texto publicado no *Correio Paulistano*³¹, em 3 de agosto de 1864, descrevendo a situação da ponte:

³¹ O *Correio Paulistano*, fundado por Joaquim Roberto de Azevedo Marques, teve sua primeira edição lançada em 1854, na cidade de São Paulo. Com pretensões liberais, o jornal logo aderiu ao Partido Conservador, pressionado por questões financeiras. No final da década de 1860, com o fim da conciliação entre o Partido Conservador e o Partido Liberal, o jornal retornou com uma diretriz liberal. Em 1874, após a compra do periódico por Leôncio de Carvalho, o jornal virou, então, um órgão de divulgação do Partido Republicano Paulista (PRP).

As pontes Grande, e do Areal acham-se em estado lamentavel de desconcerto. Por mais que brademos em favor dos interesses do publico não nos fartamos de o fazer em quanto não formos attendidos. Diz-nos pessoa fidedigna que quem por ahi transita de noite ou descautelosamente espoem-se a tomar um banho cujo mais insignificante resultado ha de se lavar-se o espirito do corpo. É tal a indignação de que se apossam todos que tem visto o desarranjo daquellas pontes que não sabem o que admirar mais, se o perigo a que estamos expostos, se o pouco apreço em que se tem hoje as cousas publicas. Ficamos a espera de registrar neste mesmo lugar algum desastre, que não se fará de certo esperar, da natureza daquelle que não ha muito tempo se deu na ponte Grande, isto é, a morte de um individuo que nos dizem foi causada pelos buracos da ponte, outros porém, e estes são os verdadeiros, affirmam que pela profundidade do Tietê. Esperemos.³²

No jornal *Diario de S. Paulo*³³, na edição do dia 9 de maio de 1872, nas publicações referentes à sessão ordinária da Câmara Municipal de São Paulo de 19 de março de 1872, o periódico faz menção da proposição de reparos da ponte:

Do sr. dr. Silveira e major Pacheco de Toledo. — Propomos que esta camara officie ao exm. presidente da provincia, pedindo providencias para o prompto reparo da ponte grande no aterrado de Sant'Anna, cujo estado ameaça ruina e perigo de vida aos transeuntes.³⁴

Em 16 de junho de 1900, o *Correio Paulistano* mais uma vez chamou a atenção para que reparos fossem realizados na Ponte Grande.

Ideias como a defesa do abolicionismo, e, posteriormente, com a queda da monarquia, a defesa do regime republicano. Essas ideias tiveram respaldo sob a direção editorial de Antonio Prado. Durante o regime republicano, torna-se o jornal de apoio a situação, oligárquico e conservador, cortejando grandes nomes do PRP durante seus anos de prestígio, como Manuel Ferraz de Campos Sales, Prudente de Moraes, Antônio Prado e Francisco de Paula Rodrigues Alves e outros. O periódico paulista encerra suas edições em meados do segundo semestre de 1963. Disponível em <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/correio-paulistano>. Acesso em 23/08/2021.

³² *Correio Paulistano*. “Noticiario”. Publicado em 3 de agosto de 1864. p. 1.

³³ Em agosto de 1865, em São Paulo, nasce o *Diario de S. Paulo*, fundado por Pedro Taques de Almeida Alvim, então o primeiro redator do *Correio Paulistano*, Delfino Pinheiro de Ulhoa Cintra Júnior e Henrique Schroeder, proprietário da Typographia Alemã. Foi o primeiro periódico ilustrado dentre os jornais paulistas, além de ter sido o segundo jornal de periodicidade diária publicado na província. Assim como o *Correio Paulistano*, o *Diario de S. Paulo* também tendia ao liberal, com a defesa, por exemplo, da abolição da escravidão. Outras ideias e debates também foram promovidos pelo jornal, pelo menos durante seus primeiros anos, como o federalismo no Brasil, reforma eleitoral e também outros temas relacionados a questões religiosas. Durante seus primeiros anos, o *Diario de S. Paulo* atribui grande destaque a temas econômicos, como a situação da lavoura e da indústria paulista, e à Guerra do Paraguai. Cobria também temas oficiais, como as ações do presidente da província, à época do Partido Liberal. Com o passar dos anos, o jornal acaba tomando rumos mais independentes em relação ao governo. Isso é selado com a posse do jornal por seu novo dono, Cândido Silva, em 1866. O periódico passou a demonstrar insatisfação com a política de conciliação entre liberais e conservadores, seja no âmbito local quanto no nacional. Algum tempo após eleger-se deputado, Cândido Silva deixa o comando do jornal e o transmite à Antonio da Silva Prado. Já no ano de 1867, o comando do jornal é novamente repassado, dessa vez ao capitão Paulo Delfino da Fonseca. Antes de assumir como proprietário do jornal, Paulo Delfino trabalhou no jornal como editor da folha. Permaneceu como diretor do jornal até a sua extinção, em 1878. Mais informações em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/diario-de-s-paulo-1865/>. Acesso em 23/08/2021.

³⁴ *Diario de S. Paulo*. “Camara Municipal. Sessão ordinaria em 19 de março de 1872”. Publicado em 9 de maio de 1872.

Ponte-Grande.

Pedem-nos que chamemos a atenção do sr. dr. prefeito municipal para os reparos urgentes de que necessita a Ponte Grande, cujo mau estado oferece sérios perigos aos transeuntes.³⁵

Quando o rio não estava com suas águas em níveis muito baixos, poderia estar com seu nível acima da média. As enchentes por São Paulo eram constantes. Numa cidade cortada por vários rios, as chuvas causavam aflição nos paulistanos, sobretudo aqueles que habitavam as proximidades de rios e córregos. O estabelecimento desordenado de moradias, a ocupação de terras alagadiças e a ausência do poder público para ordenar o espaço criou um ambiente propício para que as pessoas fossem afetadas pelas inundações e tivessem seus lares visitados pelas águas³⁶. No momento das enchentes, os barqueiros também surgiam como um agente importante. Muitas vezes, quando as águas tomavam conta das casas, os barqueiros eram aqueles que ofereciam o serviço de transporte para pessoas que buscassem resgatar alguns de seus bens que ainda permaneciam lá. Esse serviço, entretanto, acontecia como uma “exploração ignóbil” com os “infelizes moradores” que eram acometidos pelo desastre, de acordo com o periódico *A Gazeta*³⁷. Em um texto publicado em 15 de março de 1923, denominado “Nas margens do Tietê: A exploração dos barqueiros na várzea do Bom Retiro”, o jornal buscou demonstrar um caso de exploração por parte de barqueiros com a população afetada pelas enchentes

³⁵ Correio Paulistano. “Vida diária”. 16 de junho de 1900, p. 2.

³⁶ Um ponto importante a ser ressaltado aqui são os usos e sentidos dos termos ‘cheia’ e ‘enchente’ e ‘inundação’. O primeiro remete-se a ideia dos ciclos de cheia de um determinado rio, fenômeno natural e esperado. Os outros termos, por sua vez, dizem respeito a uma concepção de que as águas estariam invadindo um local que não lhes pertencia. Ou seja, romperia com a lógica natural das cheias dos rios. A mudança de concepção estaria associada à progressiva expansão da mancha urbana da cidade, com seus conflitos e intervenções, sobretudo nos espaços urbanos ligados aos cursos d’água, que crescia rápida e desorganizadamente, sem impermeabilização do solo, além de interesses econômicos ligados à ocupação do espaço. Fábio Alexandre dos Santos detalha bem como essa concepção social de enchente foi sendo construída dentro do imaginário paulistano em seu texto “A invasão das águas ou as águas invadidas? A construção social e econômica das enchentes na cidade de São Paulo (1875-1963)”, apresentado no XXVI Simpósio Nacional de História, no ano de 2011, em São Paulo.

³⁷ Lançado na data de 16 de maio de 1906, sob a direção de Adolfo Araújo, *A Gazeta* integra o rol de periódicos paulistas. No entender da própria direção do jornal, teria sido o primeiro periódico a inaugurar a reportagem fotográfica. O jornal surgiu com a pretensão da “mais inflexível e a mais rigorosa isenção de ânimo enquanto concernir aos litígios partidários”, embora “o seu diretor manifeste pessoalmente pendores por este ou aquele agrupamento político”. Apesar de tal pretensão, o jornal demonstrava a simpatia de seu diretor, Adolfo Araújo, ao Partido Republicano Paulista (PRP). Suas páginas continham, com certa frequência, relatórios do governo e de suas secretarias. Tal simpatia e relativa proximidade com o PRP fez com que houvesse manifestações e críticas ao jornal. O jornal carioca *O País*, por exemplo, era um dos periódicos que veiculavam críticas ao jornal paulista. Mesmo com a troca de seus diretores, primeiro de Adolfo Araújo para Antônio Covelo, e depois deste pelo jornalista Cásper Líbero, um dos fundadores do periódico carioca *Última Hora*, o jornal continuava com sua simpatia em relação ao PRP, manifestando apoio a alguns candidatos do partido. Na fase áurea do jornal, durante o último período presidencial da República Velha, o editorial declarou apoio ao candidato Júlio Prestes, publicando em uma de suas edições, do dia 25 de fevereiro de 1930, que “Votar em Júlio Prestes é votar pela felicidade do Brasil e da República”. Mais informações disponíveis em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/gazeta-a>. Acesso em: 23/08/2021.

Na intenção de verificar de perto a situação dos infelizes moradores daquela zona, lá estivemos hoje de manhã. Porque quizessemos assistir a uma mudança, feita de afogadilho, visto a família ter sido suprehendida pela enchente inesperada de hontem para hoje, abordamos um barqueiro:

— Quanto quer para nos levar até aquella casa onde se estão mudando?

E apontamos o predio em questão.

— Tres mil réis — respondeu-nos o barqueiro, um portuguez espadaudo, verdadeiro typo de explorador.

— Tres mil réis? Você está doido, homem... Nem dusetos metros...

— Antão pode ficare por dois.

— Ainda não serve. Vocês barqueiros, estão se aproveitando das necessidades dos infelizes moradores desta zona para ganhar dinheiro. É uma exploração ignobil!

— Fica antão por 1\$500. É pegare ou largare... Freguezes “ha-os” por ahi aos magotes.

Não tivemos outro recurso e “morremos” nos 1\$500. Vimos então scenas lamentaveis. As mudanças eram feitas por meio de barcas e as familias só retiravam de suas casas o indispensavel, buscando abrigo nas residencias conhecidas que tiveram a felicidade de não soffrer a invasão das aguas.

Não haveria possibilidade da policia intervir no sentido de evitar a exploração dos barqueiros?

Quantas são as familias pobres que, não possuindo 1\$500, têm que fazer a mudança de móveis e filhos ás costas, atravessando as ruas com água pelo meio do corpo?

Os srs. edis precisam cuidas um pouco mais dos interesses do povo... A rectificação do Tietê é uma necessidade, mas, insistimos, sujeita á concorrência publica...

Comquanto não tivesse chovido nos dias de hontem e antehontem, as aguas do Tietê subiram cerca de um metro, enchendo completamente a varzea que vae da Ponte Pequena a Osasco.

Esse augmento rapido das aguas é consequencia das grandes chuvas que têm cabido nas cabeceiras do Tietê e nas nascentes do Tamanduathy e do Pinheiros.³⁸

Além da situação narrada com o barqueiro pelo jornal, o texto também realiza uma breve descrição de como ficou a região entre a Ponte Pequena e a Avenida Cantareira (atual Cruzeiro do Sul), atravessando a Ponte Grande, em Santana:

Ponte Grande

Na Ponte Grande o extravasamento das aguas foi de tal forma que estes tomaram quasi todo o terreno do Clube Esperia.

A areia depositada em terreno alto, proximo da ponte, foi coberta pelas aguas e as pilhas de tijolos alli collocadas pelos oleiros desapareceram sob a enchente.

Na rua Voluntários da Patria, as aguas margeiam a linha de bondes e, no local onde existe um clube de futebol, só apparecem dois ou tres palmos dos paus do “goal”.

Nas ruas Luiz Pacheco e avenida Cantareira as aguas tomaram tal proporção que os moradores daquelle local para sahirem ou entrarem em suas casas, fazem uso de barcas.

Ainda hontem um morador da rua Luiz Pacheco veio trazer-nos uma noticia lamentavel. Levantando-se pela manhã, ao tentar peneirar na cosinha de sua casa, não o pode fazer; as aguas tinham invadido o porão e os moveis e apetrechos de cosinha nelle existentes, nadavam sobre as aguas.³⁹

³⁸ A Gazeta. “Nas margens do Tietê: A exploração dos barqueiros na várzea do Bom Retiro”. 15 de março de 1923, p. 1.

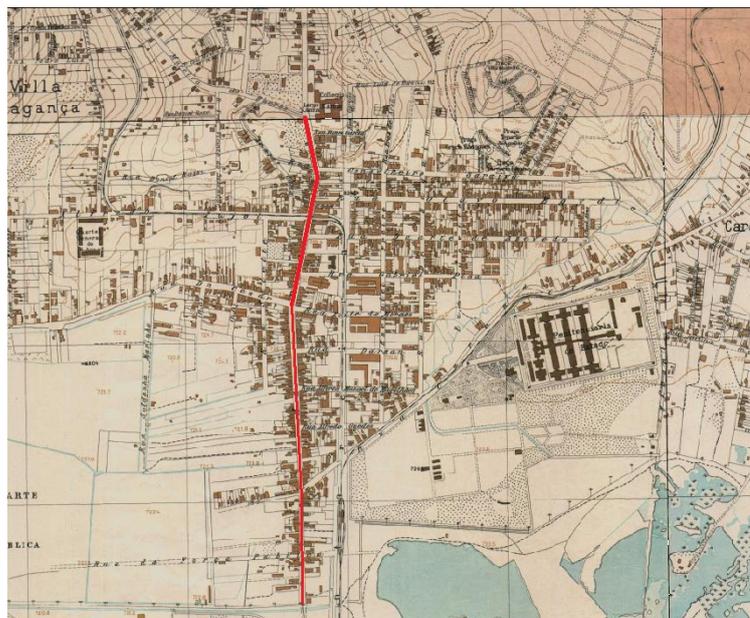
³⁹ Ibidem.

Existem ainda outras menções ao longo dos anos, de 1864 até 1942, quando da demolição da Ponte Grande para a construção da Ponte das Bandeiras, no entanto, mostrou-se aqui apenas alguns trechos dos jornais para demonstrar que a preocupação com reparos na ponte era amplamente divulgada e de conhecimento até mesmo do poder público. A demanda por tais reparos, como será demonstrado no próximo capítulo por meio de fontes de jornais, era recorrente pelo constante uso da ponte: seja pelo trânsito de carros e tropas durante o período, além, claro, das pessoas que necessitavam cruzar a ponte para ir ao centro da cidade, como para as regiões Além-Tietê.

A rua Voluntários da Pátria — juntamente com toda a região do aterro de Santana — sofria com as constantes cheias do rio Tietê. O estabelecimento de casas e pequenos comércios, ao menos na ponta inicial da rua, às margens do Tietê, não ocorreu na mesma intensidade que a região central de Santana, próximo ao Colégio Sant’Anna.

Na Várzea do Tietê, do lado norte da Cidade, como na Várzea do Carmo, a situação é mais ou menos a mesma -- um grande vazio, alagadiço, sujeito a inundações, a separar o centro urbano de um pequeno núcleo, em torno do qual, embora um pouco tardiamente, irá se desenvolver um bairro.⁴⁰

Quando analisamos o *Mapa SARA em escala de 1:5000*, 1930, podemos constatar a incipiência de prédios no início da rua Voluntários da Pátria.



⁴⁰ TORRES, Maria Celestina T. M. Op. cit, p. 66-67

Figura 7. Reprodução do Mapa SARA em escala de 1:5000, 1930, da região de Santana, próxima ao rio Tietê, e seu incipiente núcleo urbano. Grifo meu. Disponível em: <http://www.pauliceia.dpi.inpe.br/portal/home>. Acesso em: 23/08/2021.

Poderíamos concluir que esta seria causada não apenas pelo obstáculo geográfico natural dos contornos do rio, mas também pelo receio daqueles que conheciam as cheias e as consequentes devassas naturais de quaisquer objetos que se impusesse pela frente: casas, objetos pessoais e até mesmo pessoas. Poucos seriam aqueles que arriscariam acordar pela manhã e, ao chegar à cozinha, deparar-se com a ausência de seus apetrechos levados pela água.



Figura 8. Foto de uma grande enchente que ocorreu na cidade no ano de 1919. O local exato remete-se à rua Tapajós, próximo ao atual metrô Armênia. 1919. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo. Disponível em:

<https://sampaistorica.files.wordpress.com/2016/02/1919-grande-enchente-vila-economizadora-desconhecido-mcsp.jpg>. Acesso em: 23/08/2021.

A presença do barqueiro foi importante no desenvolvimento de São Paulo. Quando pensamos numa cidade cortada por rios, com uma vegetação ainda proeminente, e em alguns casos hostil, uma possível solução para acessar o espaço seria por meio dos rios. Essa foi uma das saídas para os paulistanos durante muito tempo. Os barqueiros facilitavam o trânsito de pessoas e também escoavam mercadorias por diversos pontos da cidade. Logo, sua presença

foi de extrema importância dentro da dinâmica urbana, como no desenvolvimento de diversas regiões de São Paulo. Os arredores da Ponte Grande, em Santana, não serviam apenas como ponto de parada para os barqueiros que navegavam pela cidade. Dentro da dinâmica da profissão, realizava-se também a extração de argila e areia do Tietê naquele trecho. Além disso, olarias e outros depósitos foram ali situados durante alguns anos por causa do local já comum aos barqueiros.



Figura 9. Postal n. 39, Serie B. De acordo com informações retiradas do blog, a foto diz respeito ao trecho em que situava-se o Clube de Regatas Tietê, com vistas também às docas do Clube Espéria. Data: entre 1905 e 1910. Autoria: Guilherme Gaensly. Disponível em: <https://sampahistorica.files.wordpress.com/2015/07/sc3a9rie-b-n-39-clubs-de-regatas-guilherme-gaensly-dcp.jpg>. Acesso em: 23/08/2021.

A partir das progressivas modificações impostas aos rios paulistanos, com o intuito de domá-los e submetê-los à vontade e disposição do homem, os barqueiros foram apagados do desenho da cidade. Até mesmo as competições de nado e remo, realizadas em clubes como o Espéria e o Clube de Regatas Tietê foram desaparecendo. Dentro da cidade de São Paulo, os barqueiros foram presença sólida dentro de seu horizonte até a primeira metade do século XX.

CAPÍTULO 3: As pontes de Santana

3.1 Ponte Grande

A presença de barqueiros na cidade de São Paulo entre a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX foi extremamente importante, principalmente para vencer um obstáculo natural à interligação das mais diversas regiões da cidade: os rios. Um outro instrumento utilizado dentro da cidade, além dos barcos e balsas, eram as pontes. Esses instrumentos permitiam a passagem de pessoas, tropas e carros pelo rio, ligando, assim, um ponto da cidade a outro. Na região de Santana, às margens do Tietê, podemos destacar duas pontes: a Ponte do Tramway da Cantareira e a Ponte Grande.

O recorte temporal deste trabalho inicia em 1865, com a reforma da Ponte Grande. Essa reforma foi importante para a existência da ponte e para a população que necessitava dela para se deslocar pela cidade, pois foi nesse momento que a ponte recebe melhorias em sua estrutura, com a utilização, por exemplo de ligas de ferro. O uso do ferro na arquitetura é fruto do progresso científico e industrial, que barateou o custo da produção do ferro, além do aperfeiçoamento das técnicas construtivas. A existência da Ponte Grande, entretanto, remete há mais de um século atrás da reforma que conferiu suas ligas de ferro. Sua construção ocorreu aproximadamente em 1700, no momento em que o país que hoje denomina-se Brasil ainda vivia seu período colonial. De acordo com Maria Celestina Torres, a construção da Ponte Grande foi “uma das primeiras obras de engenharia da capital paulista”⁴¹. É possível que o local de sua construção foi escolhido por ser um ponto mais raso do rio.

A construção deste elemento de transposição, num primeiro momento, não tinha como finalidade transportar pessoas apenas e especificamente para Santana. A Ponte Grande serviu, durante muitos anos, como um entreposto entre o núcleo central urbano da cidade de São Paulo e as estradas que rumavam em direção ao Rio de Janeiro, paralelo ao rio Tietê, onde hoje encontra-se a rodovia Dutra, e ao sertão, como Atibaia, Bragança Paulista, Juqueri, e a região sul de Minas Gerais, pelas estradas que cortavam Santana.

O atual bairro de Santana, durante os séculos XVII, XVIII e também por uma boa parte do XIX, não passava de uma grande e vasta área rural, composta por fazendas e chácaras em toda a sua extensão. Em 1823 foi realizado um censo com o título de “Bairro de Santana”.

⁴¹ TORRES, Maria Celestina T. M. O bairro de Santana. São Paulo, 1997. p. 35

Neste censo, foram assinalados 136 fogos, com 889 moradores. Em resumo, constam as seguintes informações:

Ocupações: milicianos — 57; agricultores — 55; negociantes — 2; artistas — 14; vivem de jornais — 12; de suas agências — 22; de suas vendas — 5; de fiar algodão — 7; de esmolas — 4.
 Pessoas: homens livres — 300; mulheres livres — 380; escravos — 121; escravas — 88.
 Produções: milho — 1261 alqueires; arroz — 151 alqueires; farinha de mandioca — 508 alqueires; amendoim — 12 alqueires; algodão — 32 arrobas; aguardente — 140 canadas; animais vacuns marcados — 115; animais cavalares — 58.⁴²

Apesar da ausência de outras informações sobre a região de Santana em anos posteriores, presume-se que pouco desse cenário tenha sido alterado até a década de 1860. O horizonte provinciano e rural do bairro de Santana, de acordo com Raissa Marcondes, permaneceria ainda por algum tempo⁴³. Os caipiras, residentes das adjacências da cidade de São Paulo, compunham esse cenário. Sobrevivendo apenas dos excedentes de sua produção, realizavam trocas com ambulantes por gêneros de primeira necessidade. Quando não realizavam essa troca ainda nas proximidades de seus lotes, encaminhavam esses produtos aos mercados da região urbana da cidade, como o Mercado dos Caipiras.

Entre a década de 1850 e 1860, sobretudo a partir da Lei de Terras de 1850, são concedidas algumas datas para seus requerentes no entorno e proximidades da Ponte Grande, como o aterrado da Ponte Grande e a região do areal. Esse interesse foi intensificado com a construção do canal do Tamanduateí⁴⁴. A concessão e interesse de terras, entretanto, não foi tão grande quanto em regiões como a freguesia do Brás, no caminho da Penha, mas ainda assim ocorreu em Santana.

⁴² Ibidem. p. 32.

⁴³ MARCONDES, Raissa Campos. A urbanização da Zona Norte de São Paulo: Agentes, Paisagens e Tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924). Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2021. Dissertação de mestrado. p. 43

⁴⁴ TORRES, Maria Celestina T. M. Op cit, p. 46-47



Figura 10. Comitiva do Imperador Dom Pedro II passa pela Ponte Grande, em 23 de julho de 1866. Fonte: O Álbum de Afonso, Carlos Lemos. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/imagens/105x65/fotos-estadao-PonteGrande2A.jpg>. Acesso em: 23/08/2021.

Em 1866, a Ponte Grande foi utilizada pela comitiva de D. Pedro II para atravessar o rio Tietê. Na imagem, podemos notar alguns elementos modernos que atribuem um maior grau de sofisticação à ponte na época. Além dos pilares de concreto, a ponte contava também com a presença de material ferroso em sua construção. O uso do ferro nas construções, que já era empregado desde o século XVIII na Europa - decorrente dos avanços técnicos na manipulação e fabricação do ferro -, era empregado progressivamente no Brasil, como demonstra Beatriz Mugayar Kuhl em *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. Nessa obra, a autora discorre sobre a preservação de patrimônios da arquitetura de ferro na cidade de São Paulo, além de refletir e analisar suas manifestações. Desde a vinda da corte portuguesa para o Brasil, em 1808, e a abertura dos Portos às nações amigas, alguns materiais de construção industrializados foram inseridos no país⁴⁵. A presença efetiva de materiais ferrosos na arquitetura no Brasil, entretanto, é mais visível entre as décadas

⁴⁵ KUHLL, Beatriz M. *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998. p. 81.

de 1850 e 1860, com a construção das ferrovias de Mauá e D. Pedro II⁴⁶. Em São Paulo, além da expansão das ferrovias, a evolução da cultura cafeeira também está associada à difusão do uso do ferro nas construções⁴⁷.

Apesar de sua estrutura mais robusta e moderna, em comparação com pontes que ainda utilizavam madeira, por exemplo, não podemos afirmar que a ponte Grande mantinha-se impecável e sem problemas. O trânsito de carros de tropas ocorria com certa frequência no local, causando seu desgaste. Também é válido mencionar o desgaste natural dos climas de sol e chuva da cidade, além, claro, das enchentes do rio Tietê, que por sua vez eram responsáveis por grande parte dos estragos causados na ponte.

A Ponte Grande não era apenas um local de passagem para pessoas e carros que transportavam seus produtos agrícolas para o interior ou para a cidade. Entre 1865 e 1870, foi construído, no lado esquerdo do rio, sentido Luz, um observatório astronômico pelo brigadeiro José Vieira Couto de Magalhães. Nascido na província de Minas Gerais, o brigadeiro decidiu instalar o observatório na região após ter se dedicado aos estudos de física e astronomia em Londres⁴⁸. O “Observatório da Ponte Grande”, como ficou conhecido, permaneceu no local até a década de 1930, quando foi demolido. Felizmente sobreviveram ao tempo alguns documentos fotográficos que registraram o observatório no local.

⁴⁶ MENDONÇA, Juliana Guelber de. Arte e técnica: o ferro na arquitetura do século XIX e início do XX no Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Programa de Pós-graduação em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2014. p. 12.

⁴⁷ KUHL, Beatriz M. Op. cit. p. 101-102.

⁴⁸ Disponível em: <https://sampahistorica.wordpress.com/2014/10/04/a-ponte-o-observatorio-e-o-brigadeiro/>. Acesso: 23/08/2021.



Figura 11. A Ponte Grande e o Observatório, em 1900. Fonte: Acervo Editora Horizonte. Disponível em: <https://sampahistorica.files.wordpress.com/2014/10/1900-ponte-grande-observatc3b3rio-astronomico-ed-horizonte.jpg>. Acesso em: 23/08/2021.

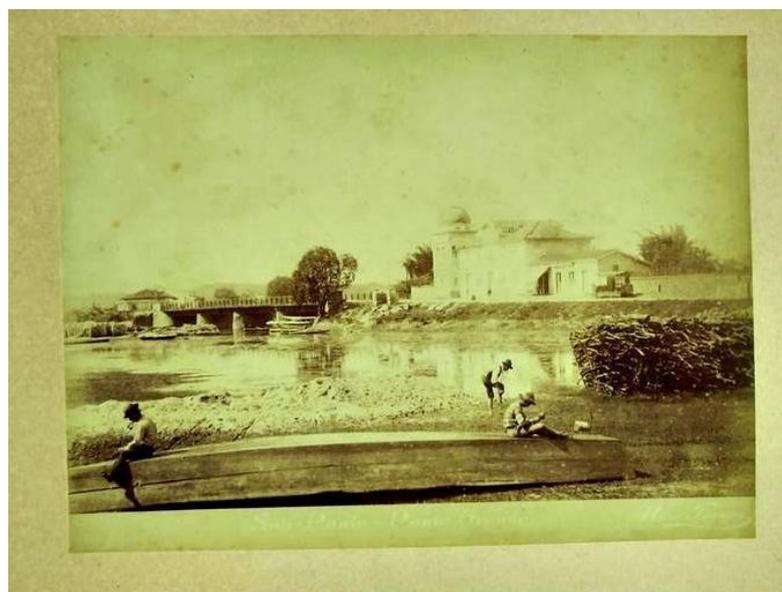


Figura 12. Ponte Grande por volta de 1870-1882, de autoria do fotógrafo carioca Marc Ferrez. Na foto podemos ver algumas pessoas em cima de um barco, provavelmente barqueiros repousando sentados em cima de seu instrumento de trabalho. Existe um outro indivíduo

trabalho ao lado. No fundo, podemos ver o Observatório da Ponte grande, e ao lado a Ponte Grande. Fonte: Acervo Biblioteca Mário de Andrade. Disponível em: <https://sampahistorica.files.wordpress.com/2014/10/1870-1882-ponte-grande-marc-ferrez-bma.jpg>. Acesso em: 23/08/2021.

Ao analisarmos a *Planta da cidade de São Paulo, 1868*, conseguimos perceber a ausência da região de Santana no documento. A ausência da região na Planta se deu pela razão da mesma ainda não ser considerada zona urbana da cidade.



Figura 13. Reprodução de parte da *Planta da cidade de São Paulo, 1868*. Nesse pequeno recorte, foquei nos limites da planta em que deveria ser representado a região de Santana. Disponível em: <http://www.arquiamicos.org.br/info/info20/img/1868-download.jpg>. Acesso em 23/08/2021.

A região Além-Tietê era, ainda, rural. Sua importância fixava-se apenas como local de residência de ‘caipiras’, como qualquer zona rural, e local de passagem para tropas que iam e vinham da cidade rumo ao interior de São Paulo e de outras províncias. A população de Santana, ainda incipiente, era também dispersa no território, interferindo na adição da região à zona urbana citadina. Nesta planta, os limites da cidade na direção norte chegam à Ponte

Pequena, com uma linha não continuada, que podemos entender como a região do aterrado da Ponte Grande.



Figura 14. *Mappa da capital da P.cia de S. Paulo, 1877*. Disponível em:

<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/img/1877-download.jpg>. Acesso em

23/08/2021.

O documento *Mappa da capital da P.cia de S. Paulo, 1877*, ilustrado com as vias e principais instrumentos urbanos da cidade, como “edifícios públicos, hotéis, linhas férreas, igrejas, bondes, passeios etc” possui limites ainda menores, chegando até onde hoje encontra-

se a praça Coronel Fernando Prestes, no Tiradentes. Nesse documento, sequer é mencionada a Ponte Pequena, sobre o rio Tamandateí. No entanto, temos a primeira menção num documento cartográfico à Ponte Grande. Numa pequena ilustração, ao lado direito da “Avenida da Luz”, a ponte é referenciada a 956 metros da “Correção”, então presídio Tiradentes.

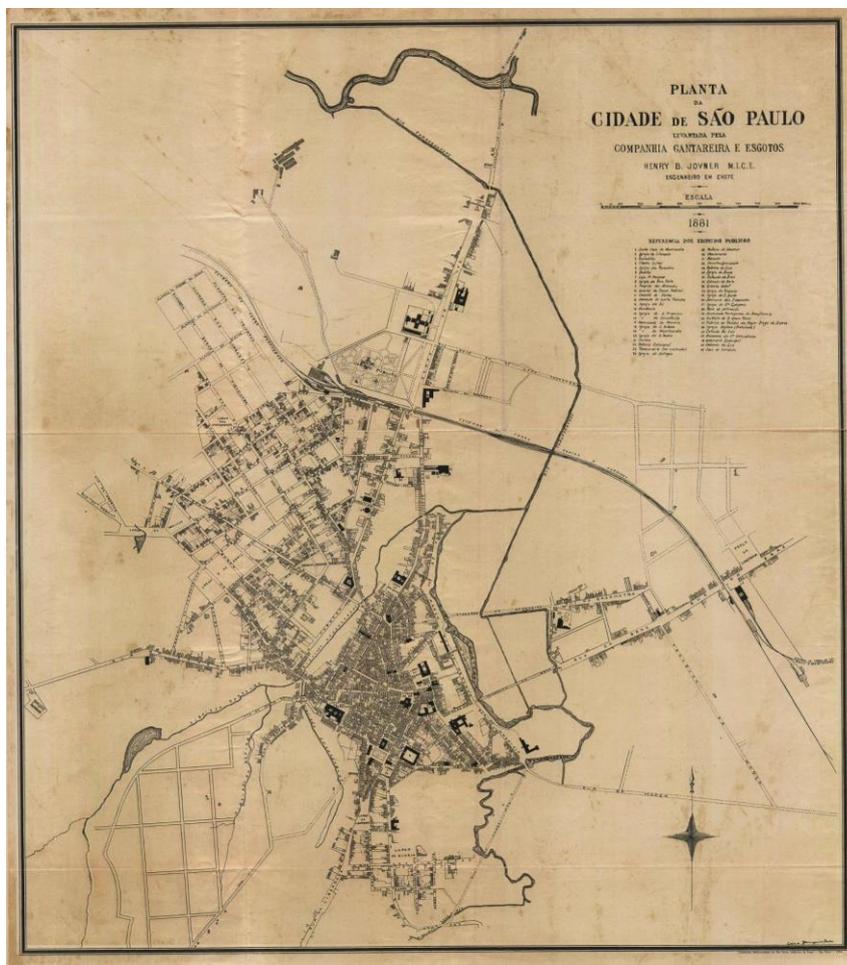


Figura 15. *Planta da cidade de São Paulo, 1881*. Disponível em:

<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/img/1881-download.jpg>. Acesso em:

23/08/2021.

Já os documentos *Planta da cidade de São Paulo, 1881* e *Planta da capital do estado de S. Paulo e seus arrabaldes, 1890*, assinalam um outro diferencial: a demarcação do aterrado de Santana, a Ponte Grande e a Estrada para Bragança, que seria, atualmente, a região da Rua Voluntários da Pátria.

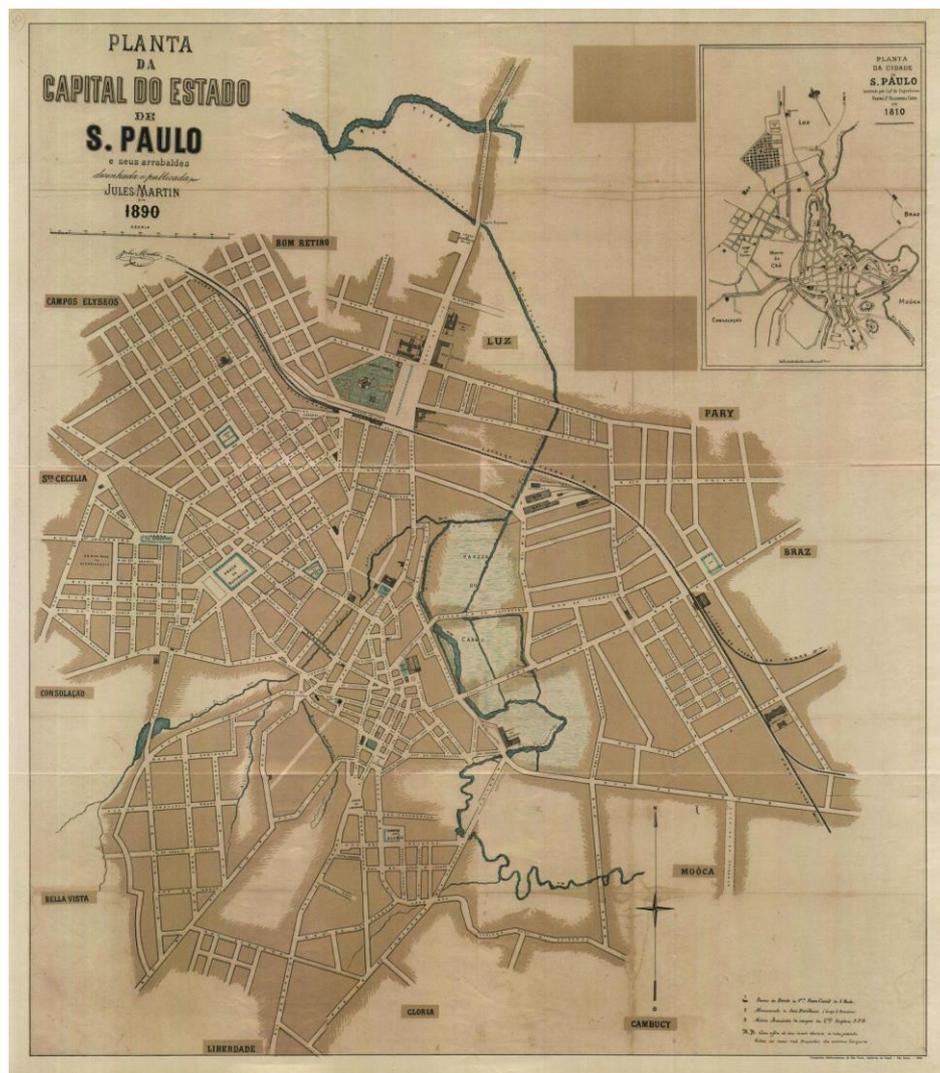


Figura 16. *Planta da capital do estado de S. Paulo e seus arrabaldes, 1890*. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1890.htm>. Acesso em: 23/08/2021.

Apesar de não mostrarem ainda o núcleo de Santana, essas plantas demonstram um certo interesse em direção ao norte da cidade. A Ponte Grande, nesse momento, seria o elo físico de ligação entre o mundo rural, do outro lado do Tietê, e o núcleo urbano que, aos poucos, se expandia. Na planta levantada pela Companhia Cantareira, podemos ver a presença incipiente de pequenas construções entre a Ponte Pequena e a Ponte Grande.

Essa planta foi produzida pela Companhia Cantareira, para que ela pudesse pensar seus projetos de água e esgoto para a cidade. Um dos principais projetos que a empresa procurava empreender era a construção de uma adutora na Serra da Cantareira, para explorar os mananciais hidrográficos do local e, assim, abastecer o município. De acordo com o *website Arquiamigos*, organizado por antigos funcionários do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, a planta foi até mesmo indicada por um vereador à Câmara Municipal para que esta

pedisse uma cópia à empresa. Essa planta seria usada pela administração para um levantamento de dados que seria de interesse ao município⁴⁹.

Em 1883, de acordo com Maria Celestina Torres, a Companhia de Carris de Ferro de São Paulo conseguiu autorização para estender a oferta do seu serviço de transportes do Comércio da Luz até a Ponte Grande. A oferta do serviço de bondes até a região, entretanto, não tinha como finalidade Santana, mas o bairro da Luz⁵⁰. Esse melhoramento no sistema de transportes, entretanto, aproximou a região de Santana à cidade. Um ano antes, em 1882, Santana foi incluída nos parâmetros de cobrança de impostos como subúrbio da capital. No ano de 1889, o bairro de Santana foi contemplado com a instalação da iluminação pública de lâmpões a gás.



Figura 17. Bonde da *Empresa de bonds de Sant'anna*, em exibição no Museu do Transporte.

2009. A autoria: Peter Louiz. Domínio público. Disponível em:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/Placa_santana.JPG. Acesso em

23/08/2021.

A Ponte Grande, entretanto, já dava seus sinais de incapacidade para acompanhar o ritmo de desenvolvimento que a cidade impunha. Ainda na década de 1880, cogitou-se a instalação de uma linha de bondes de tração animal ou a vapor partindo da Ponte Grande e

⁴⁹ Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1881.htm>

⁵⁰ TORRES, Maria Celestina T. M. O bairro de Santana. São Paulo, 1997. p. 56-57

chegando até a serra da Cantareira⁵¹. A linha não cruzaria a ponte, pois esta não possuía as estruturas adequadas para comportar esse tipo de transporte. Somente em 1905, como indicado na próxima fotografia, foi estabelecido uma linha de bondes na ponte. Em 1893, então, com a finalidade de transportar materiais à serra da Cantareira para a construção de sua adutora, foi inaugurado o Tramway da Cantareira, primeira linha férrea a cruzar a região de Santana. A ponte que passava o Tramway da Cantareira foi construída paralelamente à Ponte Grande, e hoje dá espaço à ponte que comporta as linhas metroviárias.

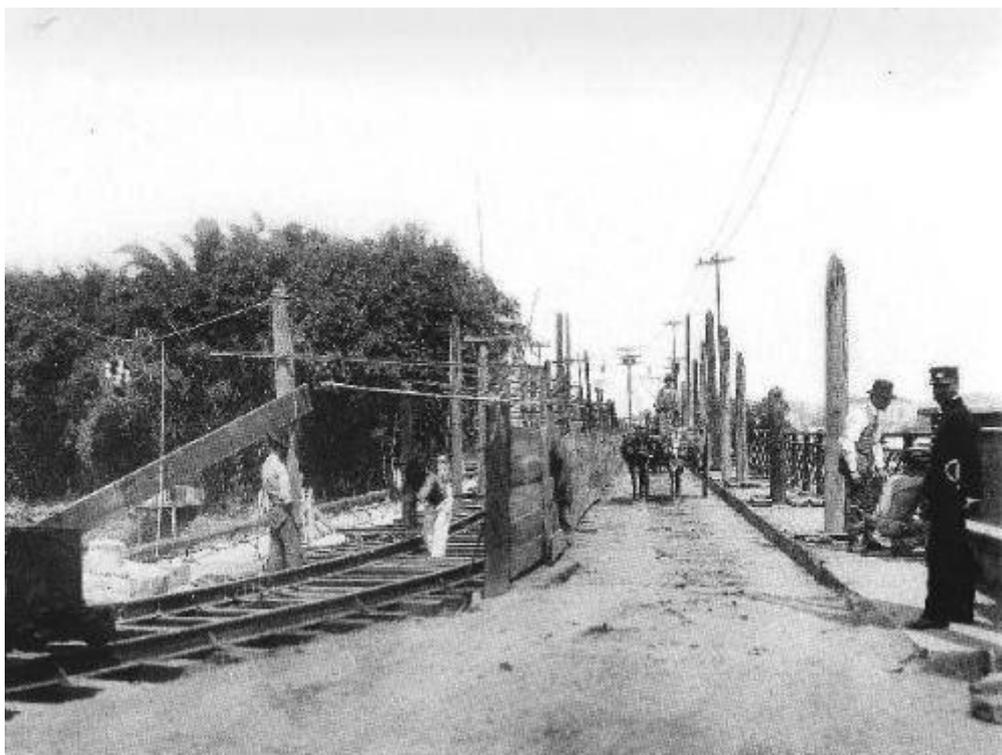


Figura 18. Assentamento de trilhos para bondes na Ponte Grande, sobre o rio Tietê. 1905. Autoria desconhecida. Disponível em: <https://i.pinimg.com/564x/04/f4/0f/04f40ff16ae2af154ef7145adf7853ff.jpg>. Acesso em 23/08/2021.

Na *Planta geral da cidade de São Paulo, 1905*, já é mostrado o núcleo de Santana, com o traçado de ruas que permaneceu — com exceção das posteriores ocupações na região vazia da planta —, em grande parte, o mesmo até os dias de hoje.

⁵¹ *Ibidem*, p. 58.

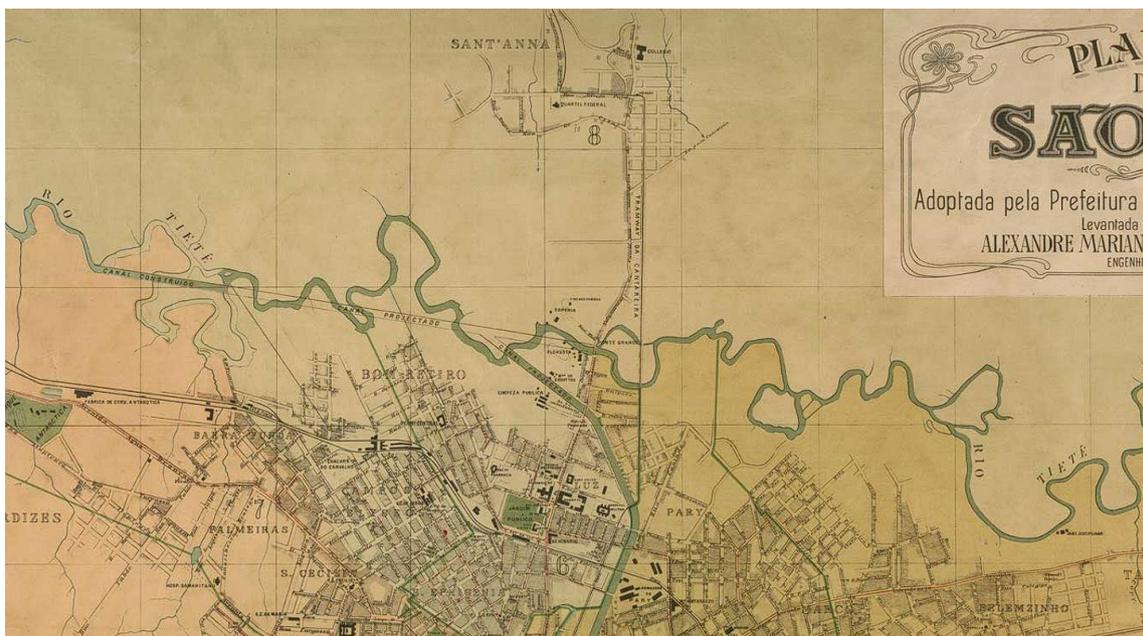


Figura 19. Reprodução da *Planta geral da cidade de São Paulo*, 1905, mostrando o núcleo de Santana que ligava-se à densa mancha urbana da cidade de São Paulo. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart523225/cart523225.jpg. Acesso em: 23/08/2021.

A Ponte Grande conectava sobre o rio a região central a Rua Voluntários da Pátria, única via até o núcleo de Santana. Paralelamente à Voluntários da Pátria, seguia também o Tramway da Cantareira, hoje avenida Cruzeiro do Sul. Do núcleo de Santana, podia-se ir ao Quartel, situado na rua Alfredo Pujol; à Estrada da Cantareira, em direção à serra; e também podia-se tomar o caminho para Guarulhos, pela Estrada da Conceição. A Ponte Grande era o elo de conexão entre a zona central da cidade e todas as outras regiões a partir de Santana.

Outros melhoramentos, aos poucos, aconteceram na região. No ano de 1889, Santana é categorizado como distrito da cidade de São Paulo.⁵² Em 1912, a Companhia Telefônica instalou o seu primeiro aparelho no Colégio Santana, ligando-o diretamente à Cidade (a primeira estação em Santana, entretanto, só foi construída em 1936, contando com 200 linhas)⁵³. A Light, em 1922, passou a fornecer luz elétrica para as vias públicas do bairro, ocupando o lugar dos lampiões a gás. O fornecimento dos serviços de água, luz, esgoto e pavimentação de calçadas não chegou imediatamente⁵⁴. Diferente do que ocorre em projetos planejados, os subúrbios levam algum tempo para serem contemplados com tais serviços,

⁵² Ibidem, p. 95.

⁵³ Ibidem, p. 93.

⁵⁴ Ibidem, p. 94

mesmo com seus moradores estabelecidos no local há algum tempo. Apesar disso, aos poucos, a região perdia seus ares completamente interioranos e rurais, como descrito por Maria Celestina Torres:

Nessa época, a cidade restringe-se ainda a um pequeno centro urbano, e era hábito ‘fazer longos passeios de carro pelos subúrbios. Ia-se de carro ao Brás, à Glória, e principalmente à Ponte Grande, por estradas poeirentas, atravessando campos ainda incultos, divisando aqui e ali uma pobre choça, vendo passar um caipira com seu burrico carregado de minguaos produtos da roça que o homem ia tentar vender na cidade’, diz D. Maria Paes de Barros, recordando o São Paulo de sua mocidade. Santana, Perdizes, Pinheiros, Ipiranga e Penha, no fim do século XIX, serão ainda subúrbios afastados do centro urbano e seus habitantes, para os moradores da "cidade" não passariam de "caipiras" e... minguada a produção de suas roças, hortas ou pomares.⁵⁵

Nos seguintes documentos: *Planta da cidade de S. Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados, 1924*; e *Mapa em escala de 1:5000, 1930* (SARA Brasil), podemos verificar um considerável adensamento populacional na região de Santana, sobretudo no núcleo central do bairro e também em direção a região do Chora Menino.



⁵⁵ Ibidem, p. 58

Figura 20. *Planta da cidade de S. Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados*, 1924. Disponível em:

http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart42315/cart42315.jpg. Acesso em: 23/08/2021.

Esse adensamento populacional foi resultante das mudanças que ocorreram no bairro, sobretudo nas principais ligações do bairro com a região central da cidade: a Ponte Grande e o Tramway da Cantareira. Raissa Marcondes, em sua dissertação de mestrado, tece uma análise sobre o estabelecimento de pessoas nas regiões adjacentes a Santana⁵⁶. De acordo com a autora, esse estabelecimento estaria intimamente ligado aos caminhos que cortavam a região Norte da cidade. Algumas estações do Tramway, em seus primeiros anos de funcionamento, seriam um indicativo de que regiões próximas a estações como Estrada do Guarahú, Estrada da Cantareira e Estrada da Cachoeira não eram inóspitas.

Esse maior fluxo de pessoas transitando pela região atingia também outras vias de conexão, como era o caso da Ponte Grande. Em 1936, ainda com a sua estrutura pequena e estreita, é protocolado na Câmara Municipal uma indicação ao prefeito para que procedesse com os estudos para verificar a possibilidade de aproveitar o material retirado do Viaduto do Chá para a construção de uma estrutura mais robusta para a Ponte Pequena e a Ponte Grande, solucionando provisoriamente “o grave problema do trânsito no bairro de Santana”⁵⁷. As reformas que aconteceram no Viaduto do Chá começaram também no ano de 1936. Pequena para o trânsito de pessoas e saturada pelos pesados bondes da companhia Light, iniciou-se a construção de uma outra estrutura ao lado do antigo viaduto. Maior e mais resistente, o novo viaduto foi construído pela Companhia Construtora Nacional e finalizado no ano de 1938.

Antes de 1936, outros pedidos de reforma da Ponte Grande já haviam sido autorizados, como foi o caso do projeto aprovado pela Câmara Municipal em 1913, que autorizava melhorias na Ponte Pequena e na Ponte Grande, sendo esta muito estreita⁵⁸. No dia 27 de agosto de 1950, o jornal *Correio Paulistano* produziu uma matéria chamada “O que os bairros devem a Prestes Maia”, que relembra a “estreita e obsoleta” Ponte Grande antes de sua demolição⁵⁹.

⁵⁶MARCONDES, Raissa Campos. A urbanização da Zona Norte de São Paulo: Agentes, Paisagens e Tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924). Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2021. Dissertação de mestrado. p. 45-46.

⁵⁷ Indicação Nº 147, de 29/08/1936. Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo.

⁵⁸ *Correio Paulistano*. “Câmara Municipal”. 9 de abril de 1913, p. 7.

⁵⁹ *Correio Paulistano*. “O que os bairros devem a Prestes Maia”. 27 de agosto de 1950, p. 24.



Figura 21. O que os bairros devem a Prestes Maia. Correio Paulistano, 27 de agosto de 1950.

Fonte: Correio Paulistano/Hemeroteca Nacional. Disponível em:

<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em 23/08/2021.

Obsoleta dentro das perspectivas e aspirações para a região, a Ponte Grande entrou na mira do plano de mudanças para a cidade de Prestes Maia. Junto a um sistema de avenidas para liberar o fluxo na cidade, a Ponte das Bandeiras, que substituiria a Ponte Grande, seria, então, a principal entrada da cidade.

Em 1942 a ponte é destruída, dando lugar à Ponte das Bandeiras, que é até hoje o principal ponto de ligação entre Santana e a Zona Norte e a região central de São Paulo. Se, desde sua criação, a Ponte Grande permitia a conexão e interligação das regiões à direita do Tietê, ao norte da cidade, algumas décadas antes de sua demolição, esse mesmo instrumento mostrava-se um obstáculo ao desenvolvimento da região, principalmente para os especuladores imobiliários e para aqueles que desejavam alterar o *layout* urbano da cidade, como o então prefeito da cidade, Prestes Maia.

3.2 O Tramway da Cantareira

O surgimento do Tramway da Cantareira está intimamente ligado à questão hídrica da cidade de São Paulo. Preocupações com o fornecimento de água para a cidade tem origens antigas, e mantêm-se até hoje dentro das grandes preocupações da cidade⁶⁰. A solução encontrada durante o século XIX foram os mananciais da Serra da Cantareira. De acordo com Stanley Plácido da Rosa Silva, o governo já tinha clareza de que tais mananciais resolveriam os problemas da cidade⁶¹. Sua população, então servida por aguadeiros — assim chamados os comerciantes de água na cidade —, necessitava de fontes de fornecimento mais eficientes. A higiene também era um ponto importante em relação ao abastecimento. Segundo Janes Jorge, os meios técnicos e científicos compartilhavam da concepção de que o fornecimento de água da cidade deveria ter como origem mananciais afastados da ocupação humana⁶². Esses mananciais protegidos assegurariam a boa qualidade da água para aqueles que a consumissem, longe das bactérias e outros organismos presentes nas já contaminadas águas dos rios que cortavam a cidade, como Tietê e Tamanduateí. Ainda, a expansão do fornecimento de água e o tratamento de esgotos proporcionaram também maiores atividades econômicas à cidade. Cristina de Campos faz menção à mercantilização de atividades antes restritas ao universo da moradia, como o surgimento de estabelecimentos como bares, restaurantes e lavanderias⁶³. Existia, então, um mercado para o consumo de água e uso de redes de esgoto.

Então, após longas tentativas ao longo das décadas de 1850, 1860 e 1870⁶⁴, do poder público por meio da iniciativa privada, é formada uma empresa em 1877, a Companhia Cantareira e Esgotos, para realizar o empreendimento de alcançar os mananciais protegidos da Serra da Cantareira e solucionar o problema de fornecimento de águas na cidade. Faziam parte

⁶⁰ A última crise hídrica que a cidade de São Paulo passou remete-se a 2014. Milhões de paulistanos sofreram durante meses com duros racionamentos no fornecimento de água para suas residências. Preocupações com os níveis dos reservatórios responsáveis pelo abastecimento de água para a região metropolitana da cidade são constantes, sobretudo com o sistema cantareira. Para maiores informações, consultar: <http://site.sabesp.com.br/site/interna/Default.aspx?secaoId=590>. Acesso em: 23/08/2021.

⁶¹ SILVA, Stanley Plácido da Rosa. O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965). 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. p. 28.

⁶² JORGE, Janes. Tietê: o rio que a cidade perdeu. São Paulo, 1890-1940. São Paulo: Alameda/Fapesp, 2006. p. 55.

⁶³ CAMPOS, Cristina de. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. An. mus. paul., São Paulo, 2005, v. 13, n. 2, .p. 194. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-47142005000200007>. Acesso em: 23/08/2021.

⁶⁴ SILVA, Stanley Plácido da Rosa. O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965). 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. p. 28-31.

da sociedade da Companhia: Daniel Fox, Antônio Prost Rodovalho e Benedicto Antônio da Silva. Foi em 1881, passados quatro anos da criação da empresa, que a Companhia passou a administrar o fornecimento de água para a cidade. Com projeções estimadas para uma cidade com uma população pequena, a estrutura de fornecimento da Companhia logo se mostrou insuficiente e precária. Os 3 milhões de litros diários não contemplavam os mais de 120.000 habitantes em 1892⁶⁵. Sem conseguir atingir o patamar de qualidade esperado pelo poder público⁶⁶, além do desgaste em relação à opinião pública⁶⁷, a empresa é encampada pelo Estado em 1893. Nas mãos do poder público, a Companhia é reorganizada para solucionar, ao menos temporariamente, a crise do fornecimento de água na cidade⁶⁸. Em 1894, a Companhia Cantareira e Esgotos é incorporada pela Repartição Técnica de Águas e Esgotos (RTAE).

No ano de 1893, fica a cargo da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas as obras para a construção do Tramway da Cantareira. De acordo com Cristina de Campos⁶⁹, as obras para a construção do Tramway já eram previstas em caráter emergencial. A construção das linhas ferroviárias em direção a Serra da Cantareira era uma necessidade para se explorar os mananciais de água que lá estavam. O Tramway seria o meio de transporte para os instrumentos necessários para a construção da adutora da RTAE. Isso reforça a crítica situação hídrica que a cidade de São Paulo atravessava na época. A estrutura das redes de água e esgoto da cidade não contemplavam a demanda de uma cidade que possuía cada vez mais pessoas para consumirem água. Além da construção da linha do Tramway, existia também a previsão da canalização do Cassununga para o reservatório, que abasteceria a parte alta da cidade; a revisão de estudos de captação do Ipiranga, que por sua vez abasteceria a parte baixa da cidade, aliado a abertura da estrada ao longo da canalização que seria realizada; o assentamento de mais de 2.000 metros de canos da Liberdade até o Morro Vermelho; e a criação de uma seção dentro especial dentro da superintendência, que gerenciaria as obras de água e esgotos. Essa seção seria o embrião do que viria a ser a RTAE, e fora comandada pelo engenheiro Carlos Ribeiro de Moura Escobar⁷⁰.

⁶⁵ Ibidem. p. 38.

⁶⁶ Ibidem. p. 37.

⁶⁷ JORGE, Janes. Tietê: o rio que a cidade perdeu. São Paulo, 1890-1940. São Paulo: Alameda/Fapesp, 2006. p. 58.

⁶⁸ SILVA, Stanley Plácido da Rosa. op cit. p 38.

⁶⁹ CAMPOS, Cristina de. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. An. mus. paul., São Paulo, 2005, v. 13, n. 2, p. 221. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-47142005000200007>. Acesso em: 23/08/2021.

⁷⁰ Ibidem.

A construção da linha começou no dia 1 de fevereiro de 1893. Nos periódicos da época eram anunciados editais de compra de materiais e equipamentos necessários para a construção da obra⁷¹. Os materiais deveriam ser entregues na estação do Pary, que seria o ponto de partida do Tramway. O local escolhido como ponto de partida estava relacionado à sua localização ao lado da estação da São Paulo Railway, pois grande parte dos materiais usados para a construção da ferrovia, assim como para o projeto da adutora na Serra da Cantareira, eram importados e chegavam pelo Porto de Santos⁷². Ficava, então, mais fácil transportar os materiais.

Os jornais também acompanhavam e noticiavam o andamento das obras, como demonstra a edição do Correio Paulistano do dia 23 de julho de 1893

Em seguida, dirigiram-se ao local da Ponte Grande, em visita aos trabalhos que sobre essa ponte se estão fazendo para a linha do tramways que, partindo da estação do Pary, segue em direcção aos actuaes tanques da serra da Cantareira, onde devem ser tomadas os mananciaes que, em sua maior parte, terão de contribuir para o supprimento d'agua a cidade. Ahi se construiu a ponte do tramway para transpor o Tietê e igualmente, com impulso sensível, tem-se preparado o leito para a linha, que se acha já prompto em grande extensão. Não ha só o preparo do leito da linha, mas tambem o material fixo e rodante respectivo foi adquirido com a necessaria presteza, de formula que já começa a chegar do estrangeiro o material que teve de ser importado, como trilhos e acessorios, locomotivas, carros, etc., o que nos leva a crêr que brevemente a cidade de S. Paulo terá mais esse melhoramento, que directa e indirectamente, como é facil de comprehender, vae influir poderosamente para que a cidade continue a progredir, expandindo-se em multiplos sentidos e de modo a satisfazer plenamente as exigencias da sua população laboriosa e avida de elementos, por meio dos quaes possa desenvolver a sua util actividade. Durante toda a visita foram os dignos representantes do governo do Estado acompanhados pelo chefe da commissão de saneamento e pelo chefe da secção do Tietê, a cuja direcção immediata estão affectos os serviços visitados⁷³.

O governo ficou satisfeito com o valor estimado da construção do Tramway, de 6.572£17sh0d (seis mil quinhentos e setenta e duas libras esterlinas e dezessete soldos). Isso porque a linha tinha como única finalidade, no momento de seu planejamento, o transporte de materiais para a Serra da Cantareira. Logo, o poder público não desejava gastar seus fundos numa obra que tinha finalidade específica, de curto prazo, e que, de acordo com projeções próprias, seria onerosa em pouco tempo⁷⁴.

Em 9 de novembro de 1893, o sistema foi utilizado pela primeira vez, apesar das obras ainda não terem sido concluídas⁷⁵. No dia 12 de novembro, três dias depois, o secretário de

⁷¹ A título de exemplo, podemos citar a edição do Correio Paulistano, no dia 8 de fevereiro de 1893, dois dias após o início do projeto de construção.

⁷² SILVA, Stanley Plácido da Rosa. O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965). 2018. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. p. 39.

⁷³ Correio Paulistano. Saneamento. 23 de Julho de 1893, p. 1.

⁷⁴ SILVA, Stanley Plácido da Rosa. Op cit. p 42.

⁷⁵ Ibidem

Obras Públicas realizou uma excursão com várias autoridades para testar e demonstrar o tramway em funcionamento. O relato novamente fica a cargo do Correio Paulistano, que enviou um jornalista para acompanhar o evento

A convite do sr. secretario de Obras Publicas dr. Jorge Tibiriçá, o sr. dr. presidente do Estado, acompanhado do dr. vice-presidente, de varios funcionarios administrativos, de representantes da imprensa desta capital e de alguns distinctos cavalheiros, realisou hontem uma excursão a serra da Cantareira, afim de poder apreciar as grandes obras que alli estão sendo executadas com prodigiosa celeridade para o abastecimento d'agua desta capital. Faziam parte da comitiva, além do sr. dr. secretario de Obras Publicas, o sr. dr. Rebouças a cuja immediata direcção foram confiados os trabalhos, dr. José P. Ferraz, chefe do saneamento, dr. Ramos de Azevedo, dr. Leandro Duppré, dr. Franco da Rocha, dr. Almeida Nogueira, dr. Calcagno e dr. Porto. As 7 ½ da manhã tomaram um bond especial no largo do Palacio e seguiram até a Ponte Grande, na Luz, onde se achavam os representantes da imprensa dr. Lisboa Junior, do Diario Popular; sr. Arthur Mollarino, do Commercio de São Paulo, e Fausto Mourão, do Correio Paulistano. Depois de examinarem as obras hydraulicas que alli estão sendo executadas no rio Tietê, para o assentamento dos canos mestres, o sr. dr. presidente e seus companheiros retomam o bond especial e seguiram viagem até o ponto extremo da linha da Viação Paulista, no areal de Sant' Anna. Ahi, depois de terem sido observadas as dilatadas dimensões dos tubos do novo encanamento, que medem nada menos de 0.60 de diametro, quasi o triplo dos da actual canalisação, os excursionistas tomaram lugar em um elegante carro de uma linha de tramway a vapor que parte desse ponto e tem já, na direcção dos projectados reservatorios, cerca de 7 kilometros. Essa linha de bitola de 0.60 centimetros, construida principalmente para o serviço de abastecimento d'agua, será mais tarde aberta ao trafego do publico, devendo então ser prolongada até o mercado grande. Tem sido construida, com pericia e extrema celeridade pelo sr. dr. Cesar Pina.⁷⁶

A matéria narra também o passeio pelo bairro de Santana, com direito ao vislumbre da abundante paisagem natural da região

Achavam-se também em Sant'Anna, os srs. drs. Bacellar, Pinna e outros engenheiros. Depois de um percurso de quasi meia hora atravez da colina de Sant' Anna e outros sitios pittorescos, que proporcionaram aos excursionistas os mais bellos panoramas da cidade, de seus arrabaldes, de todo o vale do Tietê, do Jaraguá e de toda a serra da Cantareira, chegou o tramway a Pedra Branca. Engrossaram ahi a comitiva os engenheiros drs. Sá Rocha, Neiva, Duarte Junior e Costiglioni. A chegada do trem foi saudada por numerosos estouros de bombas de dynamite collocados a distancia... não muito conveniente. Achavam-se nesse ponto dois carros e numerosos cavallos arreitados, que transportaram os exms. presidente e vice-presidente e toda a comitiva até o ponto onde está sendo construida a represa que deve receber as aguas do Guarahú e reunil-as a de outros mananciaes captados na mesma serra.[...] Findo o almoço, após breve repouso, regressaram os excursionistas, retomando os vehiculos e as montarias que os transportaram até a extremidade da linha de tramways; dahi vieram em bond a vapor até Sant'Anna, e de Sant'Anna em carro especial da companhia Viação Paulista até a cidade, onde chegaram as 5 horas da tarde. Durante todo o longo passeio não occorreu o minimo incidente lamentavel⁷⁷

⁷⁶ Ibidem. p. 43.

⁷⁷ Ibidem.

No dia 23 de setembro de 1894, quase um ano após o primeiro uso do sistema, o tramway é aberto também para o transporte de pessoas. Num primeiro momento, entretanto, a utilização da ferrovia ficava restrita aos finais de semana e feriados, com a intenção de servir para passeios recreativos. Segundo Stanley Plácido da Rosa Silva, vendo o saldo positivo em liberar o uso para transporte de pessoas, o Tramway da Cantareira passa a ser utilizado também diariamente⁷⁸. Isso teria semeado “certo otimismo quanto ao movimento de usuários”, fazendo, por sua vez, com que o governo vislumbrasse a possibilidade de desenvolvimento localizado, decorrente do tráfego férreo e do aumento no número de pessoas transportadas⁷⁹.

Além das benesses em transportar pessoas e ativar o povoamento de determinadas regiões, o Tramway da Cantareira também barateava o transporte de materiais e até das pedras utilizadas nas construções da Avenida Tiradentes e de São Caetano. Era justificável, então, o Estado projetar obras para a ferrovia com a intenção de expandi-la para outros locais do estado⁸⁰. Novos ramais seriam projetados posteriormente, como, por exemplo, o de Guarulhos. O Estado baratearia o custo de diversas obras no local, permitiria o transporte de materiais pelo território contemplado com suas linhas, além de estimular, novamente, o trânsito e estabelecimento de pessoas no local. Santana não apenas usufruía da estrutura de transporte do Tramway da Cantareira, mas também servia como porta de passagem para que outros locais, além-Tietê, se interligassem com a região central da cidade. Em relatório apresentado ao Presidente do Estado, 1896, Theodoro Dias de Carvalho Junior, engenheiro chefe, faz a seguinte observação:

Esta linha férrea, custeada pelo Governo do Estado e construída tendo por principal objetivo auxiliar as obras de abastecimento de água da Capital, está destinada a prestar, como já o tem feito, serviços de muito valor não só para outras importantes obras publicas como para impulsionar o desenvolvimento da indústria particular e o povoamento de uma grande zona ás portas desta Cidade. Feitas as composturas de que carece a linha e dotada do material rodante e de tracção indispensável ao trafego que lhe está reservado, poder-se-á fazer a revisão de suas tarifas, actualmente muito onerosas, mas conservadas por força das circunstancias, e aumentar-se-á forçosamente com aquella medida, o movimento do trafego.⁸¹

De acordo com a determinação do decreto 130/1905, “o Tramway da Cantareira passou a ser subordinado à Inspeção de Estradas de Ferro e Navegação (IEFN)”⁸². Para Stanley Silva,

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ Ibidem. p. 43 e 44.

⁸¹ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA COMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Presidente do Estado pelo Dr Theodoro Dias de Carvalho Junior**. 1896. p. 124 apud SILVA, Stanley Plácido da Rosa. 2018. p. 46.

⁸² Ibidem. p. 55.

esse decreto estabeleceu um marco na forma como o Tramway da Cantareira era visto pelo governo, “ainda que não significasse, porém, uma mudança abrupta de perfil”⁸³.

A IEFN era uma “repartição técnica de caráter consultivo”, responsável pelos “assuntos pertinentes às estradas de ferro, vias de navegação, e demais atividades de transporte ou comunicação”. Dentro da administração, era responsável por realizar a fiscalização de empresas ferroviárias e fluviais, “opinar sobre mudanças de traçado, auxiliar na definição de subsídios a serem pagos e tributos a recolher, arbitrar litígios entre empresas concorrentes, sugerir a aplicação de multas e organizar estatísticas sobre essas questões”⁸⁴.

O poder público, então, com a vinculação do Tramway a tal departamento passou a ter outras atribuições além daquela que fora conferida em seus primeiros momentos de existência da linha, de fornecer apenas os materiais necessários para a construção de adutoras para explorar os mananciais de águas na Serra da Cantareira. O Tramway inseriu-se também em outro aspecto do cotidiano paulistano, absorvendo suas demandas de transporte⁸⁵.

O Tramway facilitou em muito o transporte de materiais pela cidade, como dito anteriormente. O setor da construção crescia com força na cidade durante a primeira metade do século XX. A expansão da urbanização da cidade, e conseqüentemente com a construção de edifícios por todos os cantos, demandou cada vez mais materiais para tais construções, até mesmo para a Zona Norte, cruzando o Tietê.

O número de olarias pela cidade cresceu exponencialmente, sobretudo nas regiões atendidas pelas linhas férreas do Tramway da Cantareira. Em 1911, o número registrado de olarias foi de 151. Já no ano de 1913, o número saltou para 237⁸⁶. Apesar de, em 1913, as olarias terem sido proibidas de se instalarem nos arredores urbanos — sendo deslocadas, então, para as várzeas rio acima, nas regiões da Penha e Guarulhos —⁸⁷, havia, na Ponte Grande, uma estação fluvial. Essas estações fluviais também eram utilizadas para o transporte de materiais de construção. A localidade dessa estação, ao lado da linha do Tramway da Cantareira, permitiu maior facilidade na entrega desses materiais pela cidade, sobretudo os trechos atendidos pela ferrovia. Em Santana e regiões próximas, a construção poderia ter custos menores. A indústria de materiais de construção na cidade teria seu crescimento nessa época relacionado a existência e uso do Tramway da Cantareira para transporte de materiais.

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ Ibidem.

⁸⁵ Ibidem. p. 56.

⁸⁶ Ibidem. p. 62.

⁸⁷ JORGE, Janes. Tietê: o rio que a cidade perdeu. São Paulo, 1890-1940. São Paulo: Alameda/Fapesp, 2006. p. 48-49.

Já no outro âmbito dos serviços prestados pelo Tramway, o transporte de pessoas, também houve mudanças significativas dentro da região de Santana. Apesar de ser a região mais importante do lado norte da cidade, Santana ainda não usufruía das melhores estruturas de transporte urbano já existentes em outras regiões, como o serviço de bondes elétricos, já disponíveis com mais de 80 quilômetros, em 1901, na cidade⁸⁸. Decorrente de uma série de problemas da Light, empresa que prestava o serviço, o bairro de Santana possuía ainda o serviço de bondes por tração animal. Em um parecer apresentado à Câmara Municipal, em 1903, que possui contribuição dos vereadores Nicolau Baruel e José Oswald, os autores descrevem a situação do serviço de bondes pela cidade

Fazem já mais de 10 annos que está em trafego a linha de bondes de Sant'Anna; o serviço que foi feito durante muito tempo, a contento do publico, melhorou ainda quando passou a ser feito de accordo com a Viação Paulista, em trafego reciproco, partindo os bondes do largo do Rosario directamente a Sant'Anna. Posteriormente, por motivos que ignoramos, houve rompimento entre duas empresas, voltando novamente o trafego a ser feito unicamente da Ponte Grande a Sant'Anna. Data dahi a decadencia da empresa: o material rodante foi-se estragando, sem ser substituido; o leito da linha não era conservado, tornando-se o serviço penoso para os animaes e desagradavel para o publico, já pela demora no trajecto, já pela irregularidade do horario.⁸⁹

Com a persistência do mau serviço prestado, a população que o utilizava tenta de alguma forma chamar a atenção a sua precariedade

Foi então, pensamos, que os moradores de Sant'Anna solicitaram da administração da Ferro Carril da Cantareira o augmento de trens, afim de que aquelle suburbio da capital tivesse regular e assolado meio de transporte. Obtido isto,- os bonde de Sant'Anna foram quasi que abandonados pelo publico já cansado de soffrer contrariedades de um tal serviço. Allegava-se então “que estando a rua Voluntarios da Patria em mau estado, era impossivel a empresa melhorar o serviço visto que o material se estragara etc.” Fazem entretanto alguns mezes já que a rua foi macadamizada, e sensivelmente melhorada, mandando o Dr Prefeito fazer tambem —pelos cofres municipaes, não só a macadamização do leito da linha como tambem a substituição dos dormentes, e outra obras indispensaveis, e não obstante as obras feitas por ordem da Prefeitura, o material da empresa não melhorou, o serviço continúa mau como anteriormente. O horario que é de 40 em 40 minutos, e que vai até ás 9.30 da noite raramente é observado, dando isto logar a que os passageiros esperem 15 minutos ou mais pelo bonde, com grande perda de tempo e sensivel incommodo, pela falta de abrigo nos extremos da linha. Diz o signatario do requerimento que em 25 de Fevereiro, dirigiu a esta Camara — “que a empresa de bondes de Sant'Anna tem sempre dado prejuizo, que tem sido cobertos com os seus recursos pessoases” quando é certo que somente agora em 5 de Junho, foi-lhe feita a transferencia do contracto que a outros pertencia.⁹⁰

⁸⁸ SILVA, Stanley Plácido da Rosa. Op cit, p. 65.

⁸⁹ BARUEL, N; OSWALD, J. Parecer n. 57. In CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo. São Paulo, 22ª sessão ordinária, realizada em 20 de junho de 1903. P.211-212 apud SILVA, Stanley Plácido da Rosa. 2018. p. 66-67.

⁹⁰ Ibidem.

Então, a Câmara tenta pressionar a empresa prestadora de serviços, de modo que seus usuários não sejam prejudicados pelo rompimento dos contratos.

Do exposto verifica-se, que a empresa de bondes de Sant'Anna não tem podido ou não querido, empregar o capital necessario, afim de que a linha de bondes possa prestar os serviços a que o publico tem direito, de accôrdo com o contracto firmado; prolongar depois o contracto com a actual empresa, por mais cinco annos, exactamente agora que a administração da Cantareira julgou azado supprimir diversos trens, seria condemnar o publico de Sant'Anna ao exilio o que certamente não está no intuito desta Camara. Nestes termos, e verificando-se pelas informações da Prefeitura, não ter a empresa de longa data, cumprido o contracto firmado com a Camara, não ter providenciado, não obstante varias intimações feitas, para o desvio da linha, e outras obras indispensaveis é a commissão de Finanças de parecer que seja indeferido o requerimento do empresario de bonde de Sant'Anna, e que a referida empresa seja intimada a recolher aos cofres municipaes a importancia despendida pela Camara, em serviços que cumpria-lhe fazer.⁹¹

A menção acima refere-se a um parecer extraído das Atas da Câmara Municipal. Como podemos perceber no trecho, os usuários sofriam com o serviço de bondes prestado pela referida empresa. Diversas foram as manifestações sobre a qualidade dos bondes e a ausência de pontualidade nos trechos atendidos pela linha. A solução encontrada pelos usuários, entretanto, foi utilizar o Tramway como forma de se deslocar pela cidade. A maior oferta de trens, em determinado momento, para a linha que atendia Santana também auxiliou para a mudança. Vale pontuar, entretanto, a relativa dependência da região em termos de transporte de pessoas. Se o poder público suspendesse o contrato com a linha de bondes, a região também sofreria um apagão de transportes, pois, após um determinado período, como dito na citação, os trens da Tramway foram suprimidos. O desenvolvimento de Santana seria prejudicado pela relativa dependência que possuía do Tramway da Cantareira.

Com o passar do tempo, dentro da região de Santana, o Tramway contou com algumas estações, sendo elas Areal, Santana, Santa Teresinha e Quartel. Nesses locais, intensificou-se também um estabelecimento populacional entre o fim do século XIX e começo do século XX⁹². No decorrer do início do século XX, Santana já apresentaria “algumas qualidades que, mais tarde, a transformaria em subcentro”⁹³.

⁹¹ Ibidem.

⁹² MARCONDES, Raissa Campos. Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. Monografia. p. 38.

⁹³ CANAVERDE, Andrea Aparecida. Do Além-Tietê às novas áreas de centralidade – estudo da produção de centralidade na zona norte de São Paulo. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo. 2007, p. 41.



Figura 22. O “tremzinho da Cantareira” em direção ao Tremembé. Data desconhecida. Fonte: Acervo Estadão. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,ultimo-trem-da-cantareira,10256,0.htm>. Acesso em 23/08/2021.

O serviço de transportes do Tramway da Cantareira, entretanto, não foi visto, até sua extinção, como algo bom e necessário para o Estado. A partir de 1920, principalmente, a importância desse empreendimento ferroviário foi questionada pelo poder público. Se antes ele seria fundamental para prestar serviços de transporte para os cidadãos e o próprio Estado, além de induzir o desenvolvimento de determinadas regiões da cidade, o Tramway da Cantareira, então, passou a ser visto como um problema oneroso e sem solução⁹⁴. Com déficits contínuos e a baixa avaliação da opinião pública⁹⁵, a linha foi desativada em 1964. O “tremzinho da Cantareira”, como era carinhosamente chamado pelos usuários do transporte, ou moradores do entorno de suas linhas, após passar a ser utilizado como meio de transporte de pessoas, foi eternizada na famosa canção de Adoniran Barbosa, “Trem das Onze”. Grande parte dos percursos onde antes passavam os trilhos do Tramway da Cantareira hoje são utilizados pelo Metrô.

3.3 Ponte das Bandeiras

⁹⁴ SILVA, Stanley Plácido da Rosa. Op cit. p. 134.

⁹⁵ Ibidem. p. 134-136.

A construção da Ponte das Bandeiras não foi somente a disponibilização de uma nova via que ligaria a região de Santana com a zona central de São Paulo. Ela materializou interesses no aperfeiçoamento e desenvolvimento urbano da região, proporcionando uma estrutura “à altura” do ritmo de urbanização da cidade naquele período.

Um dos primeiros pontos ligados à construção da Ponte das Bandeiras refere-se às questões sanitárias, que permeavam a sociedade e o poder público desde o século XIX. A partir do último quarto de século, continuando no século seguinte, XX, a cidade de São Paulo passou por um intenso crescimento urbano e populacional. A vinda de pessoas de outras regiões do país, e também de imigrantes, para a cidade em busca de trabalho e melhores oportunidades causou um crescimento desordenado no território. Os cortiços e habitações irregulares se multiplicaram por toda faixa territorial. Muitos médicos, arquitetos e engenheiros, então, se empenharam a pensar na questão da ocupação urbana e seus parâmetros de salubridade. Muitas dos ideais sanitaristas começaram a ganhar mais espaço na opinião pública e também na administração estatal.

Intervenções pontuais foram se articulando em uma estratégia global de modificação do espaço urbano, a partir de medidas no sentido de promover desaglomeração, descongestionamento, arejamento, iluminação, drenagem, esgotamento sanitário, arborização, limpeza urbana e abastecimento de água. Tal intervenção realizou-se mediante múltiplas ações, como reformas urbanas, criação de leis e regulamentos, implantação de infra-estrutura, equipamentos e serviços públicos, construção de casas populares e campanhas de combate a epidemias. Através de leis e reformas urbanas, procurou-se descongestionar áreas centrais, arborizar ruas, normatizar construções e loteamentos, alargar vias, alinhar fachadas, regulamentar o uso dos espaços públicos, criar praças e jardins. A construção de cais, pontes, canais, redes de esgotos e aterros estabelece uma nova relação entre cidade e natureza que, domesticada, se presta como ornamento à paisagem urbana.⁹⁶

Nesse sentido, a construção da Ponte das Bandeiras auxiliou a ordenar o seu espaço, pois junto à construção de sua estrutura, foi também realizada uma obra de retificação do rio Tietê. Essa obra era de extrema importância, do ponto de vista sanitário, uma vez que as constantes cheias do rio inundavam uma grande porção de terras de sua margem, danificando e até mesmo destruindo quaisquer construções que ali estivessem⁹⁷.

⁹⁶ BONDUKI, Nabil. *Origens da Habitação social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato, Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Estação Liberdade, 2004. p. 27-28.

⁹⁷ SIMONE, Sergio Antonio de. *A Ponte das Bandeiras: os projetos de retificação e canalização para o rio tietê promovem uma reviravolta na cidade*. *Arquitextos*, São Paulo, 09.098, vitruvius, jul/2008. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.098/124>. Acesso em: 23/08/2021.

Como exemplo, poderíamos elencar duas grandes enchentes que ocorreram no período anterior à construção da Ponte das Bandeiras, mas que acabaram por afetar toda a região lindeira ao Tietê: as inundações de 1919, 1923 e 1929⁹⁸. Todas as inundações decorreram das cheias do rio Tietê. Os estragos nas regiões afetadas foram enormes, amplamente cobertas pela imprensa da época. Muitas famílias perderam seus pertences pessoais e tiveram suas casas destruídas.

A partir da retificação do rio, as ocupações nas margens do Tietê se mostraram mais plausíveis e concretas. O risco de inundações diminuiu substancialmente, fazendo com que a edificação das margens ocorresse gradativamente. Se compararmos as cartografias do projeto SARA BRASIL, de 1930, e o mapeamento VASP CRUZEIRO, de 1954 — apesar de não ser objetivo do recorte estabelecido —, constataremos a grande mudança executada no curso do rio, além, nitidamente, da porção territorial disponível para assentamento de edificações e outras construções.

⁹⁸ A inundação de 1929 é considerada, até hoje, a maior inundação da cidade de São Paulo. Os danos à propriedade dos cidadãos e à cidade foram gigantes. Além do alto volume de águas da chuva, que fizeram os rios da cidade subirem seus níveis para valores altos, ocasionando em cheias, soma-se também a interferência da empresa Light, que além de prestar serviços de bondes à cidade, também era responsável pelo fornecimento de energia. A abertura das comportas da represa de Guarapiranga fizeram com que os níveis de água fossem somados aos volumes de águas pluviais. Grande parte da cidade foi afetada, com a visita das águas em comércios e residências, sobretudo aqueles posicionados em locais próximos aos rios, e também nos espaços que exerciam a função natural de drenagem das águas. Um interessante estudo sobre as cheias de 1929 foi realizado por um grupo de pesquisadores do HIMACO, com o uso de novas tecnologias para auxiliar a compreensão do acontecimento. Para maiores informações, consultar: FERLA, L. ; JORGE, Janes ; ATIQUÉ, F. ; SANTOS, F. A. ; at alli . A enchente de 1929 na cidade de São Paulo: memória, história e novas abordagens de pesquisa. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, v. 1, p. 149-166, 2014. Disponível em: http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2016/11/e08_a8.pdf. Acesso em: 23/08/2021.

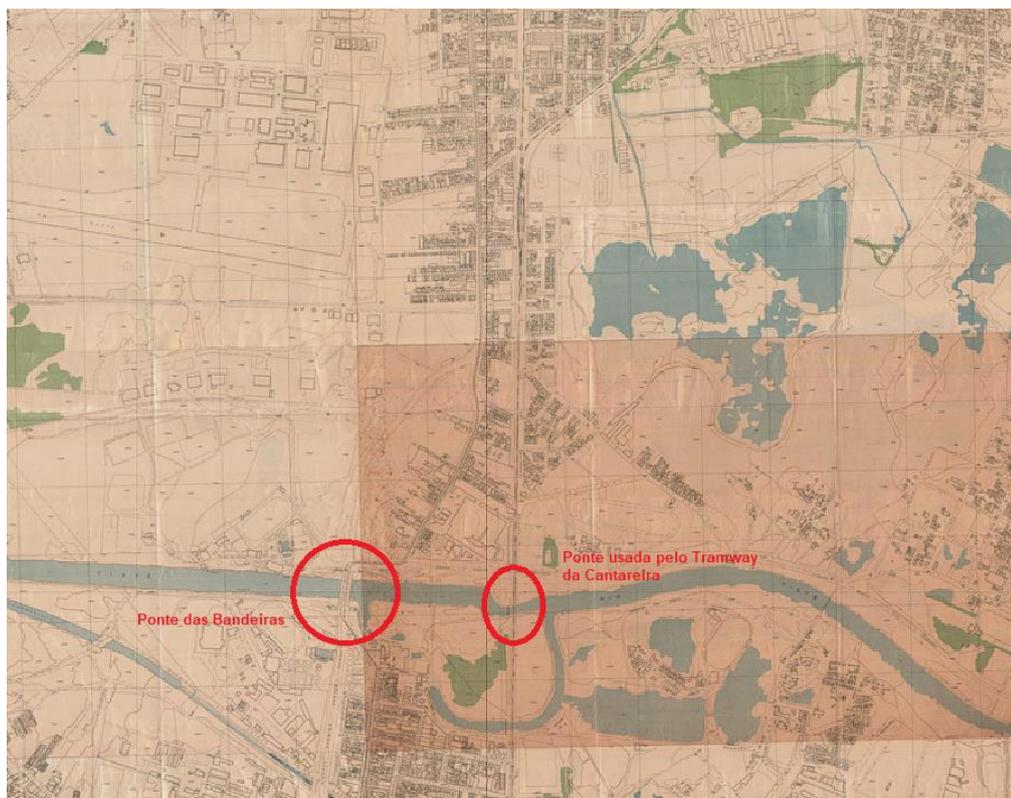


Figura 23. Reprodução do mapa VASP, de 1954, da região de Santana. Grifo meu. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em 23/08/2021.

Além do teor sanitarista envolvido no projeto da ponte, existia também uma pretensão de Prestes Maia em criar uma obra com aspectos voltados à monumentalidade. De acordo com Sérgio Antonio de Simone, a construção deveria conter uma eminente carga metafórica, sendo a porta de entrada da cidade que “ele desejava monumental e moderna”⁹⁹. Ainda sobre a monumentalidade, nas palavras do próprio Prestes Maia: “Uma grande ponte deveria ser algo além de um mero meio de trânsito de um lado a outro do rio. Tem um significado imaginativo que não foi perdido de vista pelos grandes construtores de pontes do passado e que ainda está à espera de ser resgatado”.¹⁰⁰

Com tais pretensões à ponte, Prestes Maia então a projeta não só pensando na estrutura da via, mas também de um monumento, que faria parte do empreendimento.

Nessa primeira versão a ponte desenvolve-se em dois arcos completos que se apóiam num pilar central, sobre uma pequena ilha em meio ao canal do rio, que se alargaria nesse ponto. Nessa conjunção, o sustentáculo da cabeceira dos dois vãos da ponte surgiria sob a forma de grande grupo escultórico: o Monumento às Bandeiras. [...]O esquema complementar-se-ia com a introdução de "compoteiras" encimando os

⁹⁹SIMONE, Sergio Antonio de. Op cit.

¹⁰⁰ Ibidem.

pilares que arrimariam os arcos e pares de grupos estatuários sobre altos pedestais, em ambas as cabeceiras da ponte.¹⁰¹

Ainda, de acordo com Prestes Maia, o monumento emergiria do centro do rio, na direção do curso de suas águas, especificamente “na direção do sertão, que o paulista devassou e que é ainda, dentro do Estado, a terra prometida”¹⁰². Essa concepção de grandiosidade das bandeiras, e consequentemente da história de São Paulo, estava intimamente ligada à parte da historiografia prestigiada até então, além da própria identidade paulistana.



Figura 24. Ponte Grande. Aquarela de Prestes Maia. Retirado do texto de A Ponte das Bandeiras. Fonte: Os melhoramentos de São Paulo. Francisco Prestes Maia. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.098/124>. Acesso em 23/08/2021.

De acordo com José Nilo Bezerra Diniz, a produção historiográfica paulista buscava relacionar a história de São Paulo com a história do Brasil. Isso foi feito por meio da história das bandeiras, que pregava terem sido as responsáveis pela delimitação das fronteiras do país. Havia uma parcela dessa produção historiográfica — que tinha como intelectuais pessoas como Afonso Taunay —, que associava o rio Tietê como caminho natural para os bandeirantes¹⁰³.

A historiografia produzida pelo instituto era, marcadamente, evolutiva, de maneira que a riqueza do estado de São Paulo no início do século XX tivesse uma relação direta com o passado glorioso. Nesse projeto historiográfico, a figura do bandeirante circulou como tema principal de investigação. Assim, o rio Tietê servia a esse propósito na medida em que era

¹⁰¹ Ibidem.

¹⁰² Ibidem.

¹⁰³ DINIZ, J. N. B. Representação do Tietê na Historiografia Paulista. Revista Latino-Americana de História, v. 2, 2013. p. 127-131. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/rla/index.php/rla/article/view/133/278>. Acesso em: 23/08/2021.

representado, muitas vezes, pelos membros do IHGSP como o caminho natural que possibilitava a ocupação e marcha para o oeste do Brasil.¹⁰⁴

Portanto, Prestes Maia buscou associar à Ponte das Bandeiras e ao rio Tietê, a qual ela transpunha, a carga mitológica da identidade paulista. Nessa concepção, correram pelo rio as bandeiras, assim como corria também o desenvolvimento e o progresso. A ponte, por consequência, sendo o portal de entrada para a cidade, seria também um símbolo da grandiosidade que a história de São Paulo representava para o Brasil.

A retórica monumental do projeto da Ponte das Bandeiras, de acordo com Leila Regina Diêgoli, conferia a ela também a marca do então regime político do Estado Novo. As formas e funções buscavam transmitir uma ideia de “estática solidez”, além do “forte apelo cívico” em sua estética.¹⁰⁵



Figura 25. Construção da Ponte das Bandeiras, 1941. Sebastião de Assis Ferreira. Disponível em:

<http://www.acervodacidade.prefeitura.sp.gov.br/PORTALACERVOS/ExibirItemAcervo.aspx?id=459928>. Acesso em 23/08/2021.

Apesar do projeto inicial da Ponte das Bandeiras ser concebido sob uma retórica monumental, aos poucos ela foi adquirindo uma roupagem mais modernista, com a remoção, por exemplo, do monumento aos bandeirantes. A homenagem aos desbravadores paulistas, de

¹⁰⁴ Ibidim, p. 128.

¹⁰⁵ SIMONE, Sergio Antonio de. Op. cit.

acordo com Sérgio Simone, acomodou-se no projeto de Armando Salles de Oliveira, construído ao lado do parque do Ibirapuera. A ponte ainda sofreria algumas modificações, até sua versão final em 1939:

A Companhia Construtora Nacional, parceira de vários empreendimentos, concluiu o projeto definitivo em 1939. Comparando-se o projeto e a obra, percebe-se uma simplificação ainda maior no seu resultado em virtude da omissão de alguns detalhes que foram abandonados. As esculturas (e relevos) que estariam dispostas sobre o ingresso às torres não foram realizadas e os revestimentos de pedras naturais não foram aplicados. Em compensação, clarabóias que iluminam o ingresso às garagens de embarcações, na cabeceira oposta, foram incluídas. A proposta executada previa vencer o canal num único vão arcado, numa resolução semelhante à adotada no caso do Viaduto do Chá – obra concluída por Maia.¹⁰⁶

Inaugurada, então, em 1942, a Ponte das Bandeiras tornou-se o portal do sistema Y, que tinha como concepção cortar a cidade e levar a fluidez do trânsito a partir de grandes avenidas. Esse sistema viário iniciava-se na Avenida Tiradentes, cruzava o centro, e iria em direção ao sul, concretizando o “Y” na bifurcação das avenidas 23 de Maio e Nove de Julho. O resultado imediato da conexão da Ponte das Bandeiras, e conseqüentemente da região de Santana, a esse sistema viário foi a valorização dos terrenos da região¹⁰⁷.



Figura 26. Na imagem podemos ver que a construção da Ponte das Bandeiras valorizou os terrenos do Jardim São Paulo, pois agora conta com uma nova conexão com a região central da cidade. O anúncio foi publicado no Jornal O Estado de São Paulo, no dia 25 de janeiro de 1942. Imagem extraída de: MARCONDES, Raissa Campos. Uma Holanda entre colinas: a

¹⁰⁶ SIMONE, Sergio Antonio de. Op cit.

¹⁰⁷ MARCONDES, Raissa Campos. Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. Monografia. p. 39.

trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. p. 39.

“Por ser um ponto de confluência de diversos meios de transporte, fazendo o elo entre Centro e os bairros periféricos, Santana apresentava alto fluxo de pessoas, atraindo assim, atividades que dependem dessa movimentação, como o comércio e os serviços.[...] Evidencia-se assim que o desenvolvimento dos transportes e o fato de ser o bairro na região mais próximo ao Centro levaram Santana a ser um ponto de transição de meios de transporte, com alto fluxo de pessoas e que, conseqüentemente, atraiu grande quantidade de atividades terciárias. Essas características mostram que Santana, no início do século XX, já possuía algumas qualidades específicas de um subcentro, que a destacavam dos demais bairros da região”¹⁰⁸.



Figura 27. Foto da então recém-construída Ponte das Bandeiras. 1942. Disponível em: https://www.ipt.br/institucional/campanhas/33-cruzando_os_rios_de_sao_paulo.htm.

Acesso em 23/08/2021.

Com a construção da Ponte das Bandeiras, Santana, aos poucos, já estabelecia-se como um subcentro. Sua proximidade com o perímetro de irradiação, o centro da cidade, foi um atrativo para o adensamento urbano na região. Além disso, o novo fixo proporcionou melhorias significativas no tráfego de transportes da região, e isso não se encerrava apenas a Santana,

¹⁰⁸ CANAVERDE, Andrea Aparecida. Do Além-Tietê às novas áreas de centralidade – estudo da produção de centralidade na zona norte de São Paulo. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo. 2007, p. 41-42.

mas também outros bairros periféricos da Zona Norte, que tinham como entreposto a região. Os bairros que não eram alcançados pelo Tramway da Cantareira poderiam ser ligados pelas linhas de ônibus que se expandiram pela região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A história do bairro de Santana está intimamente ligada à história de suas ligações com a região central da cidade. Assim sendo, a trajetória de desenvolvimento e modernização do bairro também está ligada a tais ligações. Essa é uma relação que se mostrou nítida no decorrer da minha pesquisa, e que busquei explicitar ao longo deste trabalho. Nos primeiros séculos de sua existência, a região de Santana manteve-se num ritmo tão provinciano quanto a cidade de São Paulo, marcada como um vilarejo para o pouso de tropas e militares. A precariedade de suas ligações — por meio de uma ponte simples, ou pela travessia do Tietê por pequenas embarcações — com o núcleo da cidade, atual zona central, impedia até mesmo a Santana ser vista como território da cidade de São Paulo.

No caminhar da história, sobretudo a partir da metade do século XIX em diante, a cidade passa a se expandir e absorver regiões ainda paralelas à cidade. Foi o caso de Santana, que passou a ser subúrbio de São Paulo. A urbanização e ocupação populacional da cidade exigiu regiões ainda não ocupadas, mas próximas ao núcleo da cidade, para que pudesse prosseguir em sua expansão. Tal expansão exigia a modernização das ligações entre o então subúrbio de Santana e o centro. Num primeiro momento, reformas aconteceram ao longo dos anos na Ponte Grande, e, em 1893, é construída uma outra ponte, paralela àquela, para a passagem do Tramway da Cantareira.

O Tramway da Cantareira foi construído, num primeiro momento, com a intenção de transportar os instrumentos necessários para uma estrutura de exploração e distribuição de águas da Serra da Cantareira. Alguns anos depois, o “trenzinho da Cantareira”, como passou a ser chamado, iniciou também o transporte de pessoas pela região. Ida ao trabalho, retorno para o lar, transporte de produtos e até mesmo passeios a lazer: diversas foram as finalidades empregadas pelas pessoas ao utilizar o Tramway. Quem ganhou foi Santana. Já não mais uma região tão distante do centro, o bairro passou, gradativamente, a ser mais movimentado e ocupado — seja por novas edificações; seja pela presença de mais moradores.

A Ponte Grande, apesar de principal ligação da região de Santana — e também entreposto para caminhos que levavam a outras cidades — com a cidade de São Paulo, durante muitos anos, passou a ser, gradativamente, uma ponte que já não contemplava mais as necessidades urbanas da cidade e do bairro. Sua estrutura pequena remetia a uma demanda de séculos anteriores que a cidade insistia superar. Nem mesmo as linhas de bonde cruzavam a ponte. Na década de 1930, alguns arquitetos já incluíam em suas reformas uma nova estrutura que substituísse a Ponte Grande. Em 1942, durante a administração de Prestes Maia, é

inaugurada então a Ponte das Bandeiras, a nova conexão entre o centro e a Zona Norte da cidade, que trouxe consigo a promessa de modernização e consolidação da mancha urbana na região norte.

Paralelamente à construção da Ponte das Bandeiras, que proporcionou uma maior fluidez no trânsito da região, além da integração da Zona Norte com o sistema Y — que compreendia a zona central e sul de São Paulo —, houve também a realização de obras com caráter sanitarista para a região de Santana e arredores. A retificação do rio Tietê era uma demanda iminente para a melhoria da região. As constantes cheias do rio, e conseqüentemente a inundação das regiões que o margeiam, impedia o estabelecimento seguro desses trechos. Além disso, era um ponto a mais para um imaginário que desenhava Santana como uma região caipira e rural¹⁰⁹. Realizada a obra, seria um obstáculo a menos ao desenvolvimento e estabelecimento urbano do bairro, dentro da perspectiva sanitarista. Os terrenos valorizaram-se e as pessoas se estabeleciam. Nesse aspecto, Santana não era a única beneficiária. Como demonstrou Raissa Marcondes, outros bairros ao seu redor “passaram a ter maior visibilidade, atraindo especuladores imobiliários que vendiam terrenos para construção de casas e comércios a preços módicos, atraindo trabalhadores e desenvolvendo de forma mais acelerada a região”¹¹⁰.

Pouco a pouco a região adquiriu contornos mais modernos, seja pelas melhorias sanitárias, em seus transportes, em suas vias e até mesmo pela expansão de energia elétrica e iluminação pública¹¹¹. Santana se aproximou da categoria de subcentro, como definiu Canaverde. Tais melhorias, decorrente também das mudanças nas vias que ligavam Santana ao centro, não se encerraram apenas a si, mas também influenciaram o desenvolvimento de regiões vizinhas ao bairro¹¹².

As fontes abordadas ao longo da pesquisa, sobretudo os suportes cartográficos, auxiliaram a situar Santana dentro do espaço da cidade. No decorrer dos anos, a região seria incluída dentro do traçado de São Paulo. Uma prova da importância de suas ligações era a aparição, na cartografia analisada, do rio Tietê e da Ponte Grande, mesmo sem menção a Santana. No *Mappa da capital da P.cia de S. Paulo*, 1877, é mencionada, pela primeira vez, entre os documentos analisados, a Ponte Grande. Sua aparição, no entanto, não está dentro dos

¹⁰⁹ TORRES, Maria Celestina T. M. O bairro de Santana. São Paulo, 1997. p. 56

¹¹⁰ MARCONDES, Raissa Campos. Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. Monografia. p. 39.

¹¹¹ TORRES, Maria Celestina T. M. Op. cit. p. 93.

¹¹² MARCONDES, Raissa Campos. op. Cit.

contornos do mapa. Ela é mencionada apenas por uma ilustração, próximo da região da Luz. Já no documento seguinte, *Planta da cidade de São Paulo*, 1881, a Ponte Grande é demonstrada dentro do contorno de vias da cidade. Ao cruzar a ponte, o viajante chegava na Estrada de Bragança, no bairro de Santana, caminho que levava ao interior paulista. Santana ainda não era considerada mancha urbana da cidade. Na *Planta da capital do estado de S. Paulo e seus arrabaldes*, 1890, a região de Santana é tratada da mesma forma, apesar de, em 1882, ter sido categorizada como subúrbio da cidade.

Essas delimitações mudam completamente quando avançamos para a *Planta geral da cidade de São Paulo*, 1905¹¹³. Após a construção do Tramway da Cantareira, uma nova conexão foi estabelecida com a região norte da cidade. Santana é demarcada nos limites da cidade pela cartografia utilizada pelo poder público. Um dos maiores símbolos da modernidade, a ferrovia, cruzava o rio Tietê e cortava a região central de Santana — onde hoje situam-se a estação do metrô de Santana e o terminal de ônibus —, estabelecendo estações ao longo do bairro.

Nas outras duas cartografias, *Planta da cidade de S. Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados*, 1924 e *Mapa em escala de 1:5000 (SARA BRASIL)*, 1930, podemos observar com mais detalhes o nível de ocupação e estabelecimento urbano do bairro. Havia uma certa mancha urbana no núcleo central de Santana, que iria se dispersando até chegar nas margens do Tietê. Essa dispersão está intimamente relacionada aos contornos ainda indomados do rio. Tal configuração nesse trecho só se alteraria após a construção da Ponte das Bandeiras, com a retificação do Tietê.

Os periódicos utilizados como fonte na pesquisa também auxiliaram a compreender melhor os problemas enfrentados pelos moradores do bairro, e também da cidade, com as chuvas e as cheias do rio Tietê. Os barqueiros, importantes agentes que compunham o horizonte da cidade, também estavam presentes nesses momentos. Matérias que retrataram seu cotidiano e sua forma de lidar com situações como essas, de cheias, auxiliaram a compreender melhor o seu papel na dinâmica da cidade. Ainda sobre o uso dos periódicos, serviram também para demonstrar que existia uma demanda para reparos na ponte. Apesar de possuir visões e posicionamentos divergentes, como o *Correio Paulistano* e o jornal *A Gazeta*, os periódicos mostravam muito bem um fato: a Ponte Grande necessitava de mudanças.

¹¹³ Dentro das plantas selecionadas para esse trabalho, Santana aparece pela primeira vez em 1905. Entretanto, existe outros documentos que mostram Santana dentro do traçado urbano da cidade, como é o caso da *Planta Geral da Capital de São Paulo*, 1897, organizada por Gomes Cardim.

Contudo, o presente trabalho buscou contribuir, de alguma forma, para os estudos sobre o bairro de Santana. Apesar de sua importância dentro da Zona Norte, e também da cidade de São Paulo, Santana ainda carece de maiores e mais profundos estudos sobre sua história. Obras utilizadas neste trabalho, como as de Maria Celestina Torres, Andrea Canaverde, Janes Jorge e Raissa Marcondes proporcionam interessantes informações sobre o bairro. Entretanto, tais obras não encerram os estudos sobre o local, sequer pretendem que isso ocorra. Assim surgiu a motivação para este trabalho: sendo Santana uma região dividida da cidade pelo rio Tietê durante muitos anos, qual seria a importância das formas de ligação física entre a região e o núcleo central da cidade? Quais eram essas ligações e quais seriam seus usos? Qual foi a influência dessas ligações no conjunto de modificações do tecido territorial urbano de Santana? Espero que as informações e interpretações apresentadas aqui contribuam para a história do bairro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSUNÇÃO, Paulo de. As condições urbanas da cidade de São Paulo no século XIX. **Revista Histórica** (São Paulo. Online), v. 37, p. 3, 2009. Disponível em: <http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao37/materia03/texto03.pdf>. Acesso em 23/08/2021,

BERNARDINI, Sidney Piochi. **Construindo infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)**. 2008. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BONDUKI, Nabil. **Arquitetura e Habitação Social em São Paulo: 1988-1992**. São Paulo: Usp, 1993.

_____. **Origens da Habitação social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato, Difusão da Casa Própria**. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

CAMPOS, Cristina de. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **An. mus. paul.**, São Paulo, 2005, v. 13, n. 2, p. 194. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-47142005000200007>. Acesso em: 23/08/2021.

CANAVERDE, Andrea Aparecida. **Do Além-Tietê às novas áreas de centralidade – estudo da produção de centralidade na zona norte de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. FAUUSP. São Paulo. 2007.

CARPINTERO, M. V. T. Tempo e história no plano de avenidas. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, Campinas, SP, v. 2, n. 1, p. 1–11, 2013. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635241>>. Acesso em: 23/08/2021.

DINIZ, J. N. B. Representação do Tietê na Historiografia Paulista. **Revista Latino-Americana de História**, v. 2, p. 126-140, 2013. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/rla/index.php/rla/article/view/133/278>. Acesso em: 23/08/2021.

FERLA, L. ; JORGE, Janes ; ATIQUE, F. ; SANTOS, F. A. ; at alli. A enchente de 1929 na cidade de São Paulo: memória, história e novas abordagens de pesquisa. **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, v. 1, p. 149-166, 2014. Disponível em: http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2016/11/e08_a8.pdf. Acesso em: 23/08/2021.

GONÇALVES, André Vinícius Martinez. **Manifestações e contradições da metrópole de São Paulo no antigo bairro de Santana - A paisagem, o valor da terra, a intervenção urbana e o fenômeno da deterioração urbana**. Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia da FFLCH-USP. São Paulo, 2006

JORGE, Janes. **Tietê: o rio que a cidade perdeu. São Paulo, 1890-1940**. São Paulo: Alameda/Fapesp, 2006.

KUHL, Beatriz M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação**. São Paulo, Ateliê/FAPESP/SEC, 1998.

LANGENBUCH, Richard. **A estruturação da Grande São Paulo. Estudo da Geografia Urbana**. Tese de doutoramento. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual de Campinas. Rio Claro, 1968.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre planejamento urbano em São Paulo, 1930**. São Paulo: Fau/usp, 1990.

LEMOS, Carlos. **O Álbum de Afonso: a Reforma de São Paulo**. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.

MAIA, Francisco Prestes. **Os melhoramentos de São Paulo**. São Paulo, Prefeitura Municipal, 1945.

MARCONDES, Raissa Campos. **A urbanização da Zona Norte de São Paulo: Agentes, Paisagens e Tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924)**. Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2021. Dissertação de mestrado.

_____. Um olhar ao norte: tensões e atuações sociais nos caminhos do Tramway da Cantareira (1893-1924). 2019. (Apresentação de Trabalho/Simpósio). Disponível em:

https://www.snh2019.anpuh.org/resources/anais/8/1565296405_ARQUIVO_MARCONDES_Raissa.Umolharaonorte_artigo.pdf. Acesso em: 23/08/2021.

_____. **Uma Holanda entre colinas: a trajetória do Jardim Dona Rosa no Alto de Santana.** Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2016. Monografia.

MENDONÇA, Juliana Guelber de. **Arte e técnica: o ferro na arquitetura do século XIX e início do XX no Rio de Janeiro.** Dissertação (Mestrado em Programa de Pós-graduação em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2014.

PEREIRA, Kenna Cristina Lages Lucas. **Os lixões no bairro da Vila Guilherme no município de São Paulo (1950-1980).** Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 2021. Monografia.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Habitação Popular no Brasil: 1880-1920. Cadernos de Pesquisa do LAP**, n.2. São Paulo: FAU-USP, set-out, 1994.

SANTOS, F. A.. A invasão das águas ou as águas invadidas? A construção social e econômica das enchentes na cidade de São Paulo (1875-1963). In: XXVI Simpósio Nacional de História, 2011, São Paulo. **Anais do XXVI simpósio nacional da ANPUH - Associação Nacional de História.** São Paulo: Anpuh-SP, 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308075274_ARQUIVO_SANTOS_F_A_Texto_Anpuh_2011.pdf. Acesso em: 23/08/2021.

SEGAWA, Hugo. São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954 in **História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX.** São Paulo: Paz e Terra

SIMONE, Sergio Antonio de. A Ponte das Bandeiras: os projetos de retificação e canalização para o rio tietê promovem uma reviravolta na cidade. **Arquitextos**, São Paulo, 09.098, vitruvius, jul/2008. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.098/124>. Acesso em: 23/08/2021.

SILVA, Stanley Plácido da Rosa. **O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965).**

2018. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

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

UDAETA, Rosa Guadalupe Soares. Hospedarias de Núcleos Coloniais: os casos de Santana, São Caetano e São Bernardo (1877-1879). **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH.** São Paulo, junho de 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300122959_ARQUIVO_UDAETA_Rosa-HospedariasdeNucleosColoniais.pdf. Acesso em 23/08/2021.

ZOLA, Jordana Alca Barbosa. **Várzea do Tietê: projeto e urbanização marginal.** 2018. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.