

**UM OLHAR AO NORTE: TENSÕES E ATUAÇÕES SOCIAIS NOS
CAMINHOS DO TRAMWAY DA CANTAREIRA (1893-1924)**

Raissa Campos Marcondes

Universidade Federal de São Paulo (EFLCH-UNIFESP)

raissamarcondes89@gmail.com

RESUMO

Propomos, neste artigo, apresentar quais foram as principais demandas por melhoramentos públicos dos grupos residentes nas áreas suburbana e rural próximas à linha férrea *Tramway* da Cantareira entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, abordando qual o posicionamento do poder público em relação a estes pedidos. Diante deste quadro, apresentaremos algumas dificuldades encontradas pelos moradores no processo de infraestruturação destes espaços, principalmente da área rural, exemplificadas por meio da análise de dois casos que nos possibilitam observar as tensões ocasionadas entre diferentes grupos quando solicitados melhoramentos locais. Para isso, usamos como principais fontes os documentos do Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo, do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, especificamente a série documental “Obras Públicas” entre 1906 a 1916, e documentos cartográficos do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

I- Introdução

O processo de formação de cidades por meio da atuação de distintos grupos sociais tem sido objeto de estudo de pesquisadores de diversas áreas, demonstrando as múltiplas conformações do espaço citadino. Na cidade de São Paulo, no final do século XIX, as mudanças políticas, econômicas e sociais fomentaram investimentos em infraestruturas que possibilitaram posicionamento de diversos grupos frente às transformações do território urbano, promovendo tensões ocasionadas por distintos interesses e necessidades.

Nas palavras da historiadora Josianne Cerasoli, “viver na cidade de São Paulo no último quartel do século XIX, significava, entre outras coisas, estar envolvido em um processo complexo e amplo de intensas transformações” (CERASOLI, 2004, p. 35). O processo de urbanização neste período era compreendido pela expansão territorial e adensamento, tanto de edificações quanto de pessoas, construções de equipamentos urbanos e vias públicas, regrados por diversos interesses sociais e políticos.

Neste contexto, a região ao norte da cidade, de aspecto rural e produtora agrícola, foi contemplada com a construção da linha férrea *Tramway* da Cantareira em 1893, utilizada inicialmente para o transporte de materiais para construção dos reservatórios de água na Serra da Cantareira, passando, em seguida, a ser utilizada como transporte de passageiros (BERNARDINI, 2008), contribuindo para o processo de urbanização local. A partir de sua implantação, moradores e proprietários passaram a demandar novas melhorias locais e investimentos em construções privadas, o qual muitas vezes gerou tensões e impasses junto aos poderes municipal e estadual.

Destarte, partimos para análise de algumas fontes que demonstram as demandas de grupos que se localizavam próximos à ferrovia *Tramway* da Cantareira e qual foi o posicionamento dos poderes públicos e privados frente às suas solicitações. Para isso, utilizamos documentos textuais e cartográficos do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, da Câmara Municipal de São Paulo e do Arquivo Público do Estado de São Paulo, acervos que nos possibilitam refletir sobre as questões levantadas referentes a área de estudo.

O Norte em foco: demandas sociais e atuação dos poderes públicos nas áreas suburbana e rural

De maneira geral, quando buscamos a história da formação da região onde o *Tramway* da Cantareira perpassava, as produções acadêmicas apresentam a área, até meados do século XX, como parte das zonas suburbana e rural, desempenhando funções agrícolas, residenciais e de recreio, contrastando com o adensamento urbano da consolidada “cidade”.

Entre os primeiros autores que abordaram em suas obras o processo de formação destas áreas, destacamos Juergen Richard Langenbuch em *A estruturação da Grande São Paulo. Estudo da Geografia Urbana*, tese de doutorado defendida em 1968, que apresentou Santana e seus arrabaldes como parte do cinturão de chácaras ao redor da cidade de São Paulo, formados para suprir as necessidades da área urbana por meio do cultivo e produção de artigos de origem animal e vegetal, dentre outros produtos.

No entanto, ao indagarmos sobre as próprias dinâmicas da região, quem eram seus habitantes e quais suas principais demandas, os trabalhos os apresentam de maneira superficial, transmitindo a ideia de que a formação e ocupação social nestes espaços ocorreu “sem a presença de conflitos” (CARPINTÉRIO; CERASOLI, 2009, p.67).

Como já observamos, a São Paulo da virada do século XIX para o XX era um verdadeiro canteiro a céu aberto, com diversos melhoramentos em infraestruturas sendo implantados na cidade, como energia elétrica, linhas de bondes, ligação de água e esgoto em imóveis públicos e privados, alinhamento de ruas, abertura de novas vias públicas, entre tantos outros que passaram a fazer parte do cenário moderno que se formava. Estas mudanças não passavam despercebidas aos olhos de munícipes das áreas longínquas, dos arrabaldes da cidade. Estes demandaram melhorias em infraestruturas também para suas áreas.

No início do governo republicano, as primeiras obras recebidas na região norte foram os reservatórios de água na Serra da Cantareira que atendia apenas alguns bairros da área urbana e suburbana do município de São Paulo e, em 1893, a linha férrea *Tramway* da Cantareira (CAMPOS, 2005), meio de transporte mais importante para a população ao norte até meados do século XX. A partir desta colocação, buscamos compreender quais foram os outros investimentos públicos realizados pela prefeitura e pelo governo estadual nestes espaços e qual foi o papel da população nesse processo.

Para isso, recorreremos ao Arquivo Histórico Municipal que resguarda os documentos da Secretaria de Obras e Viação do município, contendo requerimentos, indicação de vereadores, ofícios e abaixo-assinados, que demonstram quais os investimentos em infraestruturas realizados na área de estudo. Os pedidos de

melhoramentos públicos tiveram atuação importante da própria população que, de maneira individual ou por meio de abaixo-assinados, solicitavam aos poderes públicos posicionamentos em relação às suas demandas.

Em linhas gerais, na região norte, o maior número de solicitações de munícipes e de investimentos públicos nas primeiras décadas do regime republicano, concentravam-se na área suburbana, nos bairros de Santana - em especial na Rua Voluntários da Pátria e nas ruas adjacentes, Carandiru e parte do Chora Menino. Entre as solicitações de moradores, destacamos os pedidos para ligação de água e esgoto nas residências, obras de alinhamento para construção de muros, melhoria nas vias públicas e iluminação elétrica para os bairros. Estas solicitações foram em grande parte atendidas pelos órgãos públicos.

Por outro lado, a área rural, compreendida entre as estações do Mandaqui à Cantareira, no ramal principal do *Tramway*, e do Tucuruvi ao Guapira, no ramal para Guarulhos, nos mostrou demandas semelhantes à suburbana, destacando pedidos de iluminação para estradas e caminhos, construção de mercados públicos e cemitérios, pedidos para abertura de caminhos que ligassem às estações do *Tramway* da Cantareira e linhas de bondes que, partindo de Santana, atenderiam aos moradores rurais. Estas demandas, no entanto, não eram atendidas da mesma forma que a zona suburbana.

Os principais investimentos públicos nesta área concentraram-se em construção de pontes, melhoramentos, reparos, aberturas e regularização de estradas e caminhos. Esta primeira observação nos leva a questionar sobre as causas desta disparidade e, por isso, buscamos nos documentos indícios para compreendermos as diferenças de investimentos nas duas áreas.

Um documento em específico mostrou-se interessante para refletirmos sobre esta questão. Em 19 de agosto de 1913, a prefeitura do município de São Paulo solicitou à Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a

colocação de combustores de gás para iluminação “no prolongamento da Rua Voluntários da Pátria até o Alto do Mandaqui, em Santana”.¹

Devemos observar que a Rua Voluntários da Pátria fazia parte da área suburbana da cidade e que seu prolongamento, até o Alto do Mandaqui, era uma estrada de rodagem que percorria a área rural até a Estação do Mandaqui, do *Tramway* da Cantareira, como pode ser visto na Figura 1.



¹ Ofício emitido pela Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. Fundo Diretoria de Obras e Viação. Sessão de Obras Públicas. Doc nº 100562, de 20 de maio de 1914, caixa 39. Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

Figura 1 – Recorte da Planta da Cidade de São Paulo, mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados, em 1924. O traçado mais escuro na imagem refere-se a linha férrea *Tramway* da Cantareira, com o ramal principal atravessando o bairro de Santana em direção à Serra da Cantareira e o ramal para Guarulhos, representado até os limites do município de São Paulo, no bairro Guapira. No ramal principal, entre os bairros de Santana e Vila Aurora, é possível ver a referência a Estação Mandaqui e a estrada do Mandaqui ao lado esquerdo da estação. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

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

“A rua Voluntários da Pátria, propriamente dita acha-se servida por iluminação pública a gás, em toda a sua extensão; o seu prolongamento ao alto do Mandaqui consiste em uma estrada de rodagem escassamente povoada e a que faltam os requisitos necessários para merecer o melhoramento solicitado. Neste bairro é cobrado o imposto predial e é ele servido por abastecimento d’água; não tem rede de esgotos e acha-se fora da zona merecedora de melhoramentos [...] assim, parece-me, salvo melhor juízo, que se deverá aguardar melhor oportunidade para tratar-se do assunto. 5/5/1914 – A. Hartung.”

A resposta da Secretaria demonstra alguns indícios que dificultavam o processo de infraestruturação principalmente da área rural, apontando o Alto do Mandaqui como “uma estrada de rodagem escassamente povoada” e “fora da zona merecedora de melhoramentos”. Raquel Rolnik apresentou em sua obra *A Cidade e a Lei* que a legislação municipal deste período garantia os melhoramentos urbanos para o perímetro central e para algumas ruas das áreas suburbanas. Neste aspecto, as áreas com assentamento popular acabavam não sendo prioridade de investimento em infraestrutura pelos poderes municipal e estadual.

O fato de a estrada estar na área rural poderia justificar o não investimento em melhoramentos públicos, uma vez que se tratava de um espaço com baixo número de

moradores e sem uma infraestrutura adequada para o recebimento destas melhorias, como apontou a Diretoria de Viação. Outra justificativa que pudemos observar em outros documentos era o não investimento em determinados melhoramentos nas áreas afastadas das zonas urbana e suburbana por não serem rentáveis para empresas que alegavam o baixo povoamento destes espaços, não compensando o investimento devido ao baixo retorno lucrativo.

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

Um caso semelhante ocorreu em 1919, quando, após o pedido de moradores, o vereador Henrique Fagundes solicitou à Câmara Municipal de São Paulo o prolongamento da linha de bondes de Santana para atender aos sitiantes do bairro Chora Menino.² A discussão foi encaminhada para o vice-prefeito da cidade, Dr. Alvares Gomes da Rocha Azevedo, que solicitou à empresa responsável pela linha, *The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited*, um parecer sobre a possibilidade de prolongamento dos trilhos até o referido bairro.

De acordo com os técnicos da Diretoria de Obras e Viação, o prolongamento da linha, entre as ruas Amaral Gama e Conselheiro Moreira de Barros, era de interesse público e importante para a população da região, entretanto, dependeria de a empresa viabilizar as obras, com prévia autorização da prefeitura. Apesar do posicionamento do poder público frente à importância que este melhoramento traria para a população do Chora Menino, a empresa *The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited* negou o prolongamento da linha sob alegação de que “o número de habitantes nesse trecho não justificaria as despesas com tal medida”³, encerrando, neste período, as discussões sobre a oferta de bondes para a região.

² Requerimento número 394. Sessão de 12 de julho de 1919. Câmara Municipal de São Paulo.

³ Idem, página 735.

Nesse aspecto, o documento evidencia os impasses entre poderes públicos e privados no que tangencia a questão de melhoramentos para os arrabaldes da cidade. Assim como ocorreu com a iluminação para a estrada do Mandaqui, o prolongamento da linha de bonde para o bairro Chora Menino fora negado pelo baixo número de moradores na região, inviabilizando o trabalho por parte da empresa.

Neste aspecto, a população da zona rural encontrava determinados limites frente às suas solicitações que, de acordo com o proposto e o local de execução das obras, tornavam-se inviabilizados devido aos diversos interesses públicos ou privados.

Considerações finais

Buscamos neste artigo apresentar, brevemente, quais eram as principais demandas dos grupos residentes nas áreas suburbana e rural, próximos à linha férrea *Tramway* da Cantareira. A partir desta abordagem, identificamos que, apesar da proximidade entre estas áreas, a infraestruturação da região suburbana ocorria de forma mais dinâmica, opondo-se à rural, cujos residentes encontravam maiores dificuldades para conseguirem determinadas melhorias locais, como demonstrado nos dois casos apresentados.

Diante deste quadro, torna-se importante salientar que a análise das fontes permite inserir sob uma nova perspectiva a região norte de São Paulo nos debates sobre os melhoramentos públicos que ocorriam na cidade e em seus arrabaldes. Os caminhos percorridos pelo *Tramway* da Cantareira não estavam fora dos olhares dos poderes públicos e a própria população dessas áreas estava atenta às mudanças que ocorriam principalmente na área urbana, demandando melhorias semelhantes para áreas longínquas.

Apresentamos, desta forma, novas perspectivas para compreensão do processo histórico que possibilitou a ocupação e formação da zona norte da cidade de São Paulo a

partir da atuação de diferentes atores e grupos sociais nas primeiras décadas do governo republicano.

Referências Bibliográficas

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) FAU-USP. São Paulo, 2008.

CAMPOS, Cristina de. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. Anais do Museu Paulista, vol.3, nº 2, julho-dezembro, 2005, p. 189-92.

CARPINTÉRO, M.V.T.; CERASOLI, J. F. A cidade como história. In: História: Questões & Debates. nº 50. Curitiba: Editora UFPR, jan./jun. 2009.

CERASOLI, Josianne Francia. Modernização no plural. Obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX. Tese (Doutorado em História). Campinas: UNICAMP, 2004.

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

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.

ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. 2ª edição. São Paulo. FAPESP/NOBEL, 1999.

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

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. São Paulo, 1976.

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