

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC – SP

Diógenes Rodrigues de Sousa

**Nas redes do Pari:
Os armazéns da São Paulo Railway no contexto urbanístico
de São Paulo em fins do século XIX**

Doutorado em História Social

São Paulo – SP
Julho/2022

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC – SP

Diógenes Rodrigues de Sousa

**Nas redes do Pari:
Os armazéns da São Paulo Railway no contexto urbanístico
de São Paulo em fins do século XIX**

Doutorado em História Social

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em História Social sob a orientação do Prof. Dr. Amílcar Torrão Filho

São Paulo – SP

Julho/2022

Banca Examinadora

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Código de financiamento 88887.313323/2019-0

Agradecimentos

Para a confecção desta tese, se faz necessário ressaltar e agradecer o apoio e a convivência de várias pessoas presentes nesta trama.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Amílcar Torrão Filho, por acreditar na relevância da pesquisa desde a concepção do projeto, pelo enriquecimento de ideias ao longo de todos estes anos e por insistir para que eu não perdesse a fé.

Aos professores que compõem a banca de defesa, pelo tempo disponível e apontamentos certos para uma produção textual com maior acuidade. À professora Carla Reis Longhi, por ajudar na maturação do projeto e incutir a certeza de que eu poderia versar sobre o tema escolhido, pois a dúvida e descrença sempre acabam fazendo parte do processo.

Ao professor Fernando Atique, que acompanha minha trajetória acadêmica desde o início e sempre traz apontamentos perspicazes sobre a produção historiográfica da urbanização paulistana. Ao professor Alberto Luiz Schneider, que tive o privilégio de ser seu aluno em uma das disciplinas do curso, com discussões muito pertinentes e que dialogavam diretamente com o tema de pesquisa. Também agradeço muito a professora Cristina de Campos, a quem tenho muita admiração e apreço pela maneira como analisa e pesquisa sobre o processo de urbanização da cidade de São Paulo.

Agradeço a todo quadro docente do qual tive contato nestes quase cinco anos de PUC, local que tenho orgulho em chamar de casa. Da mesma forma, agradeço a todos os funcionários e funcionárias da instituição, que sempre me atenderam de maneira solícita. Assim como em todos os lugares visitados em busca de fontes e informações pertinentes a esta tese, muitas foram as pessoas que me ajudaram e, de modo a representar todas as que conheci, reitero minha eterna gratidão à Norma Shizue Haru (*in memoriam*), da Biblioteca Municipal Mario de Andrade e Tomico Hashimoto, do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

Deixo meus agradecimentos aos meus colegas de turma, compartilhadores de todas as angústias que um processo longo como o doutoramento nos traz, ainda mais em tempos pandêmicos como os que vivemos, mas sem esquecer também dos momentos benéficos que a convivência ocasiona. Torço pelo sucesso de vocês todos. Nos trilhos desta tese, há muitas pessoas que fazem parte da força motriz que movimentou e deu vida ao trabalho que temos em mãos. Recorrentemente, um lapso

de memória me furtará a esquecer algum nome em meio a tantas pessoas queridas, o que me faz deixar aqui meu pedido de desculpas antecipadas.

À Renata Geraissati, agradeço por todas as vezes em que parou para me ouvir falar sobre a tese, com dedicação e tempo disponíveis sempre que eu pedia uma ideia e principalmente pela motivação que sua amizade proporciona. À Bianca Lucchesi, minha “veterana”, sempre com uma palavra apaziguadora nos momentos em que a tese emperrava. Da mesma forma, aos pesquisadores, Philippe Arthur, Vanessa Lima, Carlos Moura, Osvaldo Meca, Lucas Knabben, Raissa Marcondes, Michele Dias, Máira Barros, Lucas Chiconi e toda equipe do CAPPH, obrigado pela paciência e carinho.

Agradeço também a Denise Geribello e Yasmin Darviche pelas trocas de mensagens acerca das questões sobre o patrimônio industrial e ferroviário, a Ana Barbour por colaborar imensamente sobre esse olhar para o bairro do Pari, a Erika Soares pelas indicações de leitura e Máira Rosin pelo apoio e amizade, assim como Emanuela Helena. Agradecimentos estendidos a Elisabete Watanabe, Vanessa Kraml e Toni Zagato, pelo apoio com as indicações sobre documentos e processos relacionados aos armazéns. Ao Bloco Fluvial do Peixe Seco, que me ensinou a navegar pelas histórias das águas de São Paulo e seus desdobramentos.

A minha família e as amigas, sabedores das dificuldades enfrentadas e que deram o suporte necessário para que eu nunca esmorecesse. A todos e todas que creem no bem da ciência, da pesquisa e do conhecimento como ferramentas para a criação de uma sociedade mais igualitária e com senso crítico.

*pelas estradas que andamos armazenam-se
as histórias que trilhamos a contar*

Nas redes do Pari: Os armazéns da São Paulo Railway no contexto urbanístico de São Paulo em fins do século XIX

Diógenes Rodrigues de Sousa

Resumo

Parte da historiografia acerca da cidade de São Paulo se debruça sobre o período da passagem do século XIX ao XX. As implantações da estrada de ferro e dos complexos fabris, a partir de 1860, definiram uma tipologia de bairros e um *modus vivendi* distintos daqueles que eram percebidos até então. Os problemas de circulação, abastecimento, habitação, se distinguiam entre as regiões centrais e as parcas condições das regiões próximas aos rios. Uma particularidade fundamental que marcou definitivamente a região central da capital foi a retificação dos rios Tamanduateí e Tietê. Neste contexto, o Pátio do Pari e seus armazéns, nas proximidades da área central, obra do engenheiro Adolpho Augusto Pinto enquanto funcionário da Estrada de Ferro Santos Jundiaí - a *São Paulo Railway*, são tema desta pesquisa, pois, baseando-se em sua criação em meados do século XIX, pretendemos demonstrar como o complexo ferroviário se inseriu neste ambiente, além da circulação de bens alimentícios e outras mercadorias, na dimensão de uma cidade em constantes alterações urbanas como a São Paulo do período em questão e da presença da imigração inglesa neste contexto. Essa pesquisa tem como objetivo fundamental apresentar uma contribuição à historiografia com a história deste equipamento urbano, esperando-se que possa desencadear novos questionamentos que abarquem temas concernentes à história econômica, social e cultural que tenham como foco o centro urbano de São Paulo.

Palavras-chave: São Paulo, São Paulo Railway, Pari, História, Urbanização.

In the networks of Pari: The warehouses of the São Paulo Railway in the urban context of São Paulo at the end of the 19th century

Diógenes Rodrigues de Sousa

Abstract

Part of the history of São Paulo city covers the period of the passage from the 19th to 20th centuries. The railroad and the factory complexes operations, since 1860, defined a typology of neighborhoods and a way of living distinct from those perceived until this period. Problems such as traffic, supplies and housing were different in the central regions and within the poor conditions of the places close to the rivers. A fundamental particularity that definitely marked the central region of the capital was the rectification of the rivers Tamanduateí and Tietê. In this context, Pari Courtyard and its warehouses, nearby the central area, constructed by the engineer Adolpho Augusto Pinto as a worker of Santos Jundiaí Railway - the São Paulo Railway, are the matter of this research, for, based on its creation in the 19th century, we intend to demonstrate how the railway complex was inserted in this environment, in addition to the circulation of foodstuffs and other goods, in the dimension of a city in constant urban changes such as São Paulo of the period in question and the presence of English immigration in this context. This research has as its fundamental aim the bringing of a contribution for historiography with the history of this urban equipment, hoping that it can trigger new questionings covering themes as economic, social and cultural history focused on the urban center of São Paulo.

Keywords: São Paulo, São Paulo Railway, Pari, History, Urbanization.

Sumário

Introdução.....	11
Capítulo 1 – <i>A ride across the river</i> - A presença britânica na infraestrutura ferroviária em São Paulo: o caso da <i>São Paulo Railway</i>	31
1.1 – Lá vem a Inglesa subindo a ladeira: a instalação da <i>São Paulo Railway</i>	36
1.2. Na trilha de um caminho: os primeiros passos do futebol em São Paulo	52
1.3. As águas vão rolar – a Companhia Cantareira e Esgotos	61
1.4. Força e Luz: Os primeiros anos da <i>Light</i> em São Paulo	73
Capítulo 2 - A construção dos Armazéns: Equipamentos urbanos de um patrimônio ferroviário	78
2.1. Tamanduateí – Um preâmbulo fluvial.....	78
2.2 À luz do patrimônio industrial e ferroviário	95
2.3. Pés no barro, mãos à obra: As olarias e a construção da cidade	100
2.4. Tijolo e trilho: A construção dos Armazéns e o Pátio da <i>São Paulo Railway</i>	106
Capítulo 3 – Histórias guardadas: Os Armazéns da <i>São Paulo Railway</i>	134
3.1 Jornais que embrulham histórias	137
3.2 Acidentes, incidentes e entreveros: Minúcias do cotidiano dos armazéns noticiado nos jornais	167
3.3 <i>On the road</i> : A <i>São Paulo Railway</i> fora dos trilhos	173
Considerações Finais	176
Anexo 1.....	181
Anexo 2.....	190
Anexo 3.....	221
Referências Bibliográficas	225
Crônicas e Memórias.....	232
Acervos Consultados	234

Introdução

A escolha de um tema de pesquisa é uma pergunta que geralmente nos é feita quando dissemos aquilo que estudamos. A resposta é um tanto efêmera e completamente mutável ao longo do tempo. Mas antes de respondê-la, cabe uma colocação sobre a inspiração que levou a tal indagação.

As últimas décadas do século XIX são marcadas em São Paulo, de acordo com alguns historiadores, com as impactantes alterações decorrentes da administração do intendente João Teodoro, que criou as bases para a transformação da vila colonial em metrópole do século XX.¹ Esse período de transformações é estudado devido à sua importância para a compreensão da História Urbana e Socioeconômica de São Paulo.

Foi em seu governo que a Luz ficou ligada ao Brás com uma rua que traz o seu nome; o Brás também se ligou ao centro, melhorando as ruas do Pari e do Gasômetro; retificou-se o Tamanduateí, ligou-se o Arouche, a Consolação, e o Largo dos Curros (Praça da República), instalou-se a Caixa Econômica em 1875. Durante o seu governo gastou-se no aformoseamento da cidade a quantia de 646:418\$000, quantia enorme para a época, quase a metade do orçamento anual da Província (PAULA, 1939).

Antônio Egydio Martins descreveu as benesses advindas do governo de João Teodoro da seguinte forma:

Substituição dos terrenos paludosos e miasmáticos, em frente ao antigo mercado da rua Vinte e Cinco de Março, por um dos passeios mais aprazíveis e saudáveis, a *Ilha dos Amores*, no lugar onde hoje existem o Mercado do Peixe e o Almoxarifado Municipal; beleza e segurança do morro do Carmo, medonho outr'ora por suas altas e ruinosas muralhas de pedra; abertura da rua do Hospício até a ponte da Mooca, tendo sido um dos trabalhos mais dispendiosos pelas grandes e importantes obras d'arte construídas á margem do rio; as grandes escavações operadas sobre o alto morro, que até então não distava mais de 6 a 7 metros do Hospicio de Alienados, contribuindo

¹ Eurípedes Simões de Paula, em 1939, apresenta o cenário de transformação da cidade de São Paulo concluindo que tal transformação ocorre por volta da década de 1870 e que se caracteriza com uma linha de urbanização e melhoramentos, conforme *A Segunda Fundação de São Paulo* - da pequena cidade à grande metrópole.

para torná-lo muito insalubre, húmido e sombrio, e que produziram uma notável transformação, abrindo, diante daquele antigo edifício, um vasto e espaçoso largo; a construção da rua Conde d'Eu, hoje General Glycerio, de 982 metros de extensão e 13 de largura e os melhoramentos notáveis das ruas do Pary e do Gazometro e do extenso aterrado deste nome, com 2.000 metros de comprimento e 12 ditos de largura, pondo-o em comunicação com o centro da cidade (MARTINS, 1911).²

É prudente perceber que os dois autores acima, Paula e Martins, têm uma relevância considerável para os estudos urbanos sobre São Paulo. Entretanto, cabe aqui ressaltar que diversos outros estudos surgiram após estes, com metodologias e visões diferentes que também merecem ser analisadas, como veremos nas páginas seguintes.

Como exemplo, tendo por base o trabalho de Maria Stella Martins Bresciani, qual ou quais portas da cidade nos levariam aos armazéns do Pari, pensando nas “construções intelectuais que buscam dar conta das várias facetas da vida urbana no momento em que elas se problematizam num bloco denominado pelos contemporâneos de questão urbana” (BRESCIANI, 2018, p. 74). Este questionamento permeará o mote desta pesquisa de maneira geral.

De acordo com Janice Theodoro da Silva, os lotes eram, no início do século XIX, ocupados de uma maneira desordenada, sob o ponto de vista da administração diante da autoconstrução, já que segundo a análise da autora,

futuro morador podia construir a casa onde achasse conveniente. A circulação geral definia as ruas, que eram tortas, com as casas em desalinho, sendo frequentes as polêmicas em torno da existência ou não de uma rua ou beco. A Câmara, na medida em que se propôs a definir uma área urbana, tentará alterar a sua conduta inicial, mandando murar com taipa os alinhamentos das ruas, demarcando e retificando seus traçados iniciais (SILVA, 1984, p. 130).

² De acordo com a fonte pesquisada: “Antonio Egidio Martins (1863-1922) era paulistano [...] Tipógrafo [...] nomeado em 1892 escrivão do Arquivo do Estado de São Paulo, onde trabalhou por mais de 30 anos [...] Fundou a Sociedade Tipográfica de Socorro Mútuo e era sócio do Instituto Histórico e Geográfico paulista. Escreveu pequenas crônicas sobre a história de São Paulo para o jornal *Diário Popular*, durante cinco anos, de onde retirou o material para [os] dois volumes, que são fonte importante para se conhecer o cotidiano da cidade, seus costumes e hábitos.”

Entretanto, o domínio das empresas na urbanização da cidade que surgiriam em meados deste século não se entende como desordem ou conveniência pessoal, tais mudanças apontam para uma relação entre estética e movimento da cidade, que podem ser analisadas a partir das memórias de Alfredo Moreira Pinto, estudante de Direito em 1900 que, após 30 anos de ausência, viu uma São Paulo bastante modificada: “o Braz, a Mooca e Pary eram então insignificantes povoados com algumas casas de sapê, que a medo erguiam-se no meio de espessos mattagaes” (PINTO, 1900).³

Fazendo parte desta mudança, muitos imigrantes eram alocados nas fazendas de café do interior do Estado. A inadaptação à lavoura ou atritos de diversas naturezas faziam com que muitos deixassem o campo e se dirigissem para a cidade, no intuito de procurar emprego e moradia nas vizinhanças das linhas das estradas de ferro. Entretanto, é importante salientar que também houve levas de imigrantes que já vieram trabalhar em funções comerciais urbanas sem passar pelo campo (GERAISSATI, 2016). Os lugares de fixação, quase sempre, eram localidades como o Brás, Pari, Bom Retiro, Mooca e Belenzinho. O complexo fabril oriundo das ferrovias instaladas na cidade, embora trouxesse valorização à região, também acarretava problemas de circulação, abastecimento e adequação da população, moldando a utilização do espaço urbano entre aqueles que moravam em regiões privilegiadas e os que suportavam as parcas condições oferecidas pela vida urbana moderna.⁴

A toponímia do bairro revela sua característica mais pujante, outrora perdida em função das alterações urbanísticas ocorridas antes mesmo da retificação do rio Tamanduateí. Seu significado fora exemplificado pelo *Almanaque Folha*, nas linhas abaixo:

³ Alfredo Moreira Pinto (1847-1903) foi historiador e geógrafo, se dedicou ao jornalismo e ao magistério, além de estudar o ordenamento jurídico.

⁴ A base dos estudos sobre este período vem das pesquisas de graduação do autor - *Parque Antarctica: um patrimônio de lazer na cidade de São Paulo no início do século XX*. Graduação em História, UNIFESP, 2014 - seguido do mestrado - *Cidade e cerveja: a Companhia Antarctica Paulista e urbanização em São Paulo*. Mestrado em Urbanismo, 2017, PUC Campinas, circunscrevendo, assim, um recorte historiográfico de interesse e investigação sobre a cidade de São Paulo na passagem do século XIX para o XX.

Pode-se dizer que o bairro do Pari foi estabelecido como um pequeno povoado de índios, portugueses e mamelucos entre os rios Tamanduateí e Tietê no final do século XVI, segundo fonte História dos Bairros Paulistanos. Devido à presença do rio, o povoado era composto por pescadores. O Pari representou uma localidade importante por conta da alimentação dos moradores, resultado da pesca. O que caracterizou seu nome foi a armadilha chamada "pari", que consistia em uma cerca de taquara ou de cipó estendida entre as margens do rio, como uma resposta alternativa ao envenenamento costumeiro dos colonizadores europeus para a pesca predatória. O veneno causava danos ao rio e, em 1591, o governo local proibiu a técnica, com pena de quinhentos réis, no Tamanduateí, segundo a mesma fonte. O fato deu nome ao bairro e, em registro oficial feito em 1765, um recenseamento mostrava que em Pari havia 14 casas onde moravam 72 pessoas. Ali, vestidas com saias curtas, descalças, com xale pequeno ou baeta azul, as vendedoras eram quase sempre do Pari. As vendas no local duraram até a inauguração do Mercado Municipal, em 1867, na rua da 25 de Março.⁵

Compartilhar de ideias do passado e trazê-las para o presente sob o ponto de vista crítico que a historiografia preconiza é uma árdua tarefa da qual o historiador precisa se atentar a fim de não cometer ou quiçá, que sejam poucos, deslizes na maneira de apresentar ao leitor a sua escrita. Dito isso, perceberemos ao longo do texto duas grafias para o léxico 'pari', uma grafada com a letra 'i' no final e outra com a letra 'y'. Ao tratarmos do bairro quando da criação do pátio e dos armazéns da *São Paulo Railway* - SPR, optaremos pela grafia com 'y', respeitando as transcrições e citações feitas antes do acordo ortográfico da língua portuguesa de 1911, que instituiu a mudança das palavras terminadas em 'y' para a letra 'i'.⁶

A cidade de São Paulo tinha seu perímetro principal concentrado nas proximidades da região do Triângulo.⁷ Novas políticas públicas previram a retificação dos rios, dado o processo de ocupação das várzeas, entre os anos

⁵ Disponível em: <http://almanaque.folha.uol.com.br/bairros_pari.htm> Acesso em: 5 abril 2020.

⁶ Acordo ortográfico de 1911. Disponível em: <<http://www.portaldalinguaportuguesa.org/acordo.php?action=acordo&version=1911#:~:text=Formul%C3%A1rio%20Ortogr%C3%A1fico%20de%201911&text=S%C3%A3o%20proscritas%20de%20todas%20as,sua%20pro/n%C3%BAncia%3B%20y%20por%20i>> Acesso em: 27 jan 2021.

⁷ O Triângulo do Centro de São Paulo é conformado pelas ruas de XV de novembro, São Bento e Rua Direita, desde o período colonial, e é definido na historiografia por autores como Benedito Lima de Toledo (2004).

de 1880-90, conforme percebemos nas palavras de Maria Cristina da Silva Leme,

os primeiros planos de retificação do Tietê são de fins do século 19, motivados pelo agravamento das condições de saneamento de suas várzeas, bem como pela situação crítica provocada por suas enchentes periódicas. Em 1887, estudos realizados quatro anos antes pelo barão de Guarajá propondo a retificação conjunta dos rios Tietê e Tamanduateí são refeitos sob orientação do engenheiro Bianchi Bertoldi. Resulta o primeiro projeto de retificação do Tietê, o do Visconde de Parnaíba, então presidente da província (LEME, 1999, p. 267).

O desenvolvimento do bairro do Pari, no último quartel do século XIX, colocado entre as várzeas dos rios Tamanduateí e Tietê, se deu pela forte presença de olarias (SALLA, 2014) que ocupavam as margens para extrair o barro necessário para a produção de tijolos e outros produtos.⁸ O bairro também chegou a ocupar a posição de zona de abastecimento de secos e molhados, sendo entrecortado por linhas de bonde, incluindo aquelas que atravessariam o rio, como o trem que ia em direção ao Jaçanã, zona norte da capital (GERODETTI & CORNEJO, 2005). Esse entrecruzamento das linhas tornava o bairro de fácil alcance para seus habitantes e para a produção de moradias de baixo valor monetário⁹.

Voltando aos primórdios da industrialização em São Paulo, já no final do século XIX um relatório da Câmara Municipal apontava seis tipos de cortiço. Não obstante a predominância de cortiços em áreas de concentração de trabalhadores – Brás, Mooca, Bom Retiro, Bexiga, Pari, Liberdade –, eles também eram encontrados nas proximidades dos bairros e ruas de grupos endinheirados, como Higienópolis ou avenida Paulista. Um exemplo dessa proximidade é o bairro de Santa Efigênia, onde no final do século XIX existiam sessenta cortiços situados a cerca de trezentos metros dos então nobres Campos

⁸ Segundo consta no endereço eletrônico do jornal *O Estado de São Paulo*, 07 dezembro 1893. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/>> Acesso em: 10 julho 2017.

⁹ Sobre a interação entre diferentes elementos na produção urbana, ver os trabalhos produzidos pela Escola de Sociologia e Política de São Paulo, e dos partidários da teoria ecológica da Escola de Chicago, que mostram a cidade dividida em diferentes seções e que com o tempo adquirem uma feição cultural, social e econômica próprias. (PARK, Robert; BURGESS, Ernest; MCKENZIE, Roderick. *The City*. Chicago: The University of Chicago Press, 1925).

Elíseos: “mesmo nos arrabaldes mais ricos e luxuosos, encontram-se casas com quatro ou mais famílias”.¹⁰

Em 1887, após uma grande enchente do rio Tamanduateí, essa zona urbana sofreu transtornos que levariam às discussões de saneamento das várzeas e retificação do rio. Embora há tempos as águas que sempre entrecortaram a cidade chegassem a esses bairros, essa foi uma das vezes que de fato a população sofreu com a cheia dos rios e, estando o Pari localizado entre duas várzeas, foi uma das zonas mais atingidas e prejudicadas, o que viria a se repetir na ocasião da enchente de 1929, quando os periódicos dão conta da remoção intensa da população do bairro com botes por conta da cheia e das interrupções nas linhas de trem e bonde que cortavam o local. Neste período de intensa urbanização e especulação imobiliária, vemos uma mudança de nomenclatura e de postura. Passa-se da ideia de cheia, como algo “natural” e intermitente, para “inundação”, ou seja, a água invadiu a terra que outrora era dela, mas que recebeu nova propriedade após a ocupação das várzeas (SANTOS, 2011). Ainda que o recorte temporal desta pesquisa tenha como baliza o período compreendido aproximadamente entre 1854 e 1918, e que será esmiuçado ao longo destas linhas, o evento acima é citado devido à sua relevância dentro do contexto abordado.

Logo após o episódio da enchente de 1887, o relatório do engenheiro politécnico Luiz Bianchi Bertoldi enumera a magnitude da enchente, com destaque para a antiga Ponte Pequena, a principal comunicação entre o centro e o bairro, que ficava “do outro lado do rio”. Este relatório é anterior àquele redigido por Theodoro Sampaio sob coordenação de Paula Souza, intitulado “Comissão do Saneamento das Várzeas São Paulo” (1890-1891) e que dá início à retificação do rio Tamanduateí, com a implantação parcial do projeto Carlos Bresser, em 1894 (MOUSSA, 2005). A longa permanência das águas pelo bairro provocou interrupção das linhas de bondes, mantendo o local isolado e

¹⁰ De acordo com o periódico *Folha do Braz*, 12 novembro 1899. In: KOWARICK, Lúcio. *Cortiços*, 2013, p. 50.

obrigando a Cruz Vermelha e outras entidades a realizar a remoção dos moradores com canoas e batelões.

Já no relatório elaborado por Teodoro Sampaio¹¹ anos mais tarde, percebemos uma preocupação referente à ocupação de uma região da cidade que já se mostrava na demanda de novos espaços para se expandir. Neste sentido, vemos que, segundo ele:

O bairro do Bras, só na parte entre a estrada de ferro inglesa, a rua da Mooca e a varsea do Carmo, abrange cerca de 185 hectares, dos quaes talvez uma quinta parte está agora edificada. Os prolongamentos deste bairro para o sul em direcção á Mooca, para o norte em rumo do Pary e para o oriente em direcção á Penha apresentam já grande numero de edificações; e a cidade nova parece estender-se hoje nesta direcção, por estar ahi menor valorisação dos terrenos. O bairro da Ponte Grande, em seguimento ao da Lus, comprehende 18 hectares edificados. O do Pary, entre a Lus e o Bras encerra área de 94 hectares e meio, mui fracamente occupados. Não contando senão estes bairros, que podem hoje ser encorporados á cidade, e deixando de parte a vastissima superficie que a especulação tem feito arruar e baptizar com os nomes mais respeitaveis, a cidade dentro do seu irregular perimetro comprehende:

Cidade velha – 89.5 hectares

“ nova – 207,4 “

Transporte: 296.9

Bras – 185.

Ponte Grande 18

Pary – 94

Ainda que tais localidades sofressem a ação direta das chuvas na época das cheias, Bruno afirmaria que

foram as estradas de ferro que valorizaram certas várzeas então desprezadas, fazendo com que suas terras se edificassem bairros operários que se integraram no corpo urbano. Para facilitar aliás ao comércio e à indústria da cidade os seus serviços de importação e exportação chegou a haver em São Paulo, em 1895, uma “alfândega sêca”, entre os bairros do Brás e do Pari. Uma espécie de prolongamento da de Santos. De que resta o nome, dado a uma rua. (BRUNO, 1984, p. 1062).

¹¹ Relatório da Comissão de Saneamento das Varseas. São Paulo, 1890-91, p.17.

É nesta região, cujo recorte temporal pretende se ater entre fins do Império e início da República, que mantemos nosso olhar, contribuindo para uma melhor compreensão das ações de transformação na história da cidade por meio da participação do complexo de armazéns e pátio dentro deste processo. Procuramos aqui pensar na formação urbana de espaços para comercialização internacional por meio do sistema ferroviário e de que maneira o Pátio do Pari integra esse contexto.

Porém, é salutar salientar que nem só de turvas histórias vivem essas águas. Coletivos de ação social trazem à tona a vida e morte de vários rios da cidade por meio de intervenções socioculturais. Um exemplo destes grupos é o Coletivo Rios e Ruas¹², criado em 2010 pelo arquiteto José Bueno e pelo geógrafo Luiz de Campos, que promove expedições e explorações de campo em nascentes de rios paulistanos, de modo a mostrar para seus participantes a importância das águas desta cidade. De maneira semelhante, porém, com um viés voltado para o lúdico, o Bloco Fluvial do Peixe Seco¹³, desde 2014, promove cortejos pelas ruas de São Paulo com um “barco sobre rodas”, construído com material encontrado nas proximidades desses cursos fluviais, ao estilo carnavalesco, com músicas que suscitam à crítica social sobre o solapamento e apagamento da memória destes rios, lembrados tão somente como esgotos a céu aberto e provocadores de enchentes e do caos urbano, cuja ação humana modificou completamente a paisagem cultural por onde passam essas águas.

Seria possível, então, afirmar que a região tem sua tipicidade marcada por uma história de decisões políticas tais como a construção do ramal e pátio da ferrovia e a retificação do rio Tamanduateí, que consideraram seu aspecto de passagem, de transporte, de ocupação, inclusive de imigrantes, mas não garantindo condições para tanto? Seria interessante ressaltar o lugar do Pari, se é uma zona de passagem, se é uma zona industrial, se estar entre várzeas lhe definiu um caráter de ocupação ou se todos esses aspectos convivem com uma presença de moradias operárias e/ou populares.

¹² Disponível em: <<http://rioseruas.com.br/rioseruas/>> Acesso em: 16 março 2020.

¹³ Disponível em: <<https://www.facebook.com/blocopeixeseco>> Acesso em: 11 abril 2020.

Também é plausível determinar se a instalação dos Armazéns e Pátio do Pari contribuíram para a propagação da especulação imobiliária em seu entorno? A justificativa desta pesquisa de doutorado tem como base fundamental a forma com a qual a idealização do espaço urbano e de seu planejamento se deu em função da participação de sujeitos ligados à *São Paulo Railway*, como James Brunlees, Daniel Makinson Fox, William Speers, Adolfo Augusto Pinto e seu envolvimento em questões diretas às políticas públicas referentes aos processos de ocupação das várzeas da cidade, região em que se localiza o complexo de armazéns.

Foi a partir de 1867, com a chegada da ferrovia à cidade, que surgiram diversas mudanças no traçado urbano ao longo da linha férrea, entre elas na região do Pari, uma vez que,

os engenheiros ferroviários procuraram assentar os trilhos sobre os terrenos mais enxutos, pertencentes aos terraços fluviais, evitando os terrenos aluviais alagadiços e inconsistentes do Tamanduateí. Através dessas medidas, favoreceram de pronto a criação de um novo bairro para a florescente cidade dos fins de século. Pouco depois, em áreas contíguas da Estação do Norte (Roosevelt), expandiram-se os bairros da Mooca, Belenzinho e Pari, recobrando todos os tratos de terraços mais enxutos e tendendo a englobar as baixas colinas pliocênicas do Belém. Entre os fins do século passado e a primeira metade do século atual, a industrialização e sua expansão, ao longo das ferrovias e dos terrenos vagos desses bairros mais modestos, facilitou a extensão da urbanização por enormes áreas, redundando na “conurbação” extensiva de todos os antigos núcleos que pontilhavam o caminho do Rio de Janeiro, desde o Brás até a Penha e circunvizinhanças. (AZEVEDO, 1958, p. 208).

Para fins do comércio e da indústria local, datadas de sua instalação entre 1885 e 1890, uma alfândega foi estabelecida entre o Brás e Pari como extensão do entreposto de Santos. O Pátio do Pari, datado de 1891, servia como estacionamento de vagões, depósito de mercadorias e ponto de carga e descarga, ligado à SPR. Mas já devido aos alagamentos, em 1908, a várzea do rio começou a ser amplamente modificada. Vale acrescentar a presença de entrepostos comerciais de abastecimento na região vizinha, ainda na margem do rio. Temos como exemplo o Mercado dos Caipiras, de 1867, instalado na rua

25 de Março, famosa por aspecto comercial até os dias de hoje (FONSECA, 2015).

Naquele período, o poder municipal já expressava uma preocupação acerca da regulamentação urbana e “questões relativas aos mercados, ao abastecimento de gêneros e a salubridade também estavam com frequência na pauta das discussões da edilidade, na listagem das obras contratadas, nos regulamentos de atividades profissionais e na discussão da imprensa paulistana” (CERASOLI, 2004, pp. 51-52).

A ocupação do bairro aponta para uma direção, em que a retificação fluvial gerou uma nova tipologia urbana da região. Embora área alagadiça, foi decisiva para o transporte da zona cerealista por conta da existência da ferrovia São Paulo *Railway*, que fazia o trajeto desde 1867 de Santos a Jundiaí, tendo como eixo condutor as margens do rio Tamanduateí, conforme aponta Ager Nagib Moussa (2005), em seu artigo *O rio Tamanduateí e o desenho urbano*.

O Pátio do Pari e seus armazéns invocam um estudo de sua biografia para então compreender a organização da própria cidade. Partindo de características como sua instalação em um bairro alagadiço, mas habitável, de comércio, de circulação, entre outros aspectos, o presente trabalho pretende pensar como sua localização geográfica, as transações comerciais e os agentes envolvidos, acabaram por transformar e ressignificar aquela região do bairro.

A presente pesquisa propõe, portanto, prevalecer-se da reflexão sobre as práticas discursivas e iconográficas no pensamento das políticas públicas e dos projetos urbanísticos, considerando a legislação em questão e constituindo a história das intervenções e suas consequências nesta região urbana da cidade de São Paulo.

A ideia de paisagem cultural nos é muito cara pois este termo, cunhado por Carl Sauer no início do século XX para analisar as transformações causadas pela ação humana nas, até então, incólumes paisagens naturais, ajuda a entender a formação da morfologia urbana decorrente da interferência no curso das águas e ocupação da área varzeana da cidade, local em que os armazéns da ferrovia inglesa foram instalados.

Dito de uma maneira menos ortodoxa, entretanto mais simples e bela, a paisagem cultural é a marca do trabalho sobre o território, um memorial ao trabalhador desconhecido. Aqui há uma discussão interessante, quanto da paisagem cultural do Pari é resultado do trabalho e quanto da especulação, ou seja, qual o papel desse conflito na formação do território. Com isso podemos pensar os galpões como resultado da especulação das empresas, mas também do trabalho realizado nesses galpões e na ferrovia. Se a ferrovia produz paisagem, a ferrovia existe por conta da imigração, do trabalho urbano, rural, da indústria etc. Podemos considerar superada aquela visão tradicional do patrimônio que se limitava a monumentos, ou a elementos ilhados no território. Hoje reconhecemos cidade e território como patrimônio. Hoje defendemos uma visão mais ampla e integrada dos valores patrimoniais. Mudamos a ênfase de sua proteção, para seu respectivo valor. Vinculamos os recursos naturais e culturais ao território, passando da proteção à sua valorização (SOUZA, SABATÉ, 2017, p.252).

A resposta do porquê escolher este tema perpassa questões que visam reconhecer a formação urbana da cidade de São Paulo com o foco no pátio e complexo de armazéns criados pela SPR na passagem do século XIX para o XX na região do Pari, cuja caracterização passa de várzea alagável a centro nodal de alimentos e fluxos na e para a capital paulistana, identificar as tipologias do entorno do Pátio do Pari, mediante a sua localização entre o Brás e o Bom Retiro e seu lugar como passagem entre o centro da cidade e a zona norte. Entender a constituição do cotidiano de uma cidade como categoria de análise é percorrer por leituras como *Quotidiano e Poder*, de Maria Odila Leite da Silva Dias, que nos traz ricos relatos sobre a cidade de São Paulo no século XIX sob o ponto de vista dos conflitos vividos pelas mulheres deste período, como vendedoras de tabuleiros, lavadeiras de rios e chafarizes.

Há de se pensar na importância de analisar a cidade em perspectiva histórica, uma vez que a

cidade não é um elemento apenas decorrente de fatores socioeconômicos ou geográficos, mas um complexo de construções materiais - construções com dimensões física, simbólica e ideológica - com dinâmica própria, que em si mesmo pode ser base para pesquisas e problematizações históricas (BARBUY, 2006. p.17).

A cidade, como organização social, encontrada em outras formas de reunião humana, tem uma importância singular. Desta maneira, o trabalho do historiador é fundamental para a vida nas cidades. Ele é o elo entre possíveis passados e presentes, trazendo compreensões múltiplas sobre o viver sendo a cidade como “um lugar saturado de significações acumuladas através do tempo” (BRESCIANI *in* FREITAS, 1998).

Para Eric Hobsbawm, as cidades são agrupamentos de indivíduos vivendo juntos sob uma forma determinada, realizando uma série de interações que posteriormente ocasionam mudanças nas estruturas da sociedade. A História Urbana compreende tais alterações estruturais, sendo assim, “cidades e metrópoles funcionam como prisma que produz refração ou “curvas” nas vigas mestras que constituem arte, ciência, tecnologia, mercados e sociais” (RODGER *apud* BARBUY, 2006, p. 19).

Essa pesquisa se baseará também nos conceitos apreendidos na Quarta Geração da *Escola dos Annales*, representado pelas pesquisas de Bernard Lepetit, trazido pela autora Heliana Salgueiro, que faz, no prefácio de *Por uma nova história urbana*, comentários sobre as recentes linhas de pesquisa neste campo do conhecimento História Urbana, nos Estados Unidos, Europa e Brasil.

Lepetit trouxe contribuições para o campo historiográfico ao dialogar com outras áreas do conhecimento como a Geografia, a Antropologia, a Economia, a Sociologia e a Arquitetura, o que enriquece a análise da cidade e das questões urbanas do presente trabalho.

Para compreender os processos de mudanças e permanências pelos quais a cidade de São Paulo passou, tendo o foco na região do Pari, pensamos na leitura de obras como: *De Beco a Avenida – A História da Rua São Luiz*, de José Eduardo de Assis Lefrèvre, pois nos dá um embasamento de como olhar para a formação urbana do Pari e para a configuração espacial desta região da cidade.

A intenção é angariar um cabedal de obras que procuram mostrar as constantes alterações na capital paulistana a partir da passagem do século XIX para o XX, que recaem na necessidade de estudos sobre este recorte temporal, e que serão o norte desta pesquisa.

Com o livro de Nestor Goulart Reis: *Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo – Grandes Obras e Urbanização – volume II*, procuramos ver a abordagem do autor sobre a história da cidade de São Paulo por meio de sua urbanização e urbanismo, com o enfoque nas obras advindas de projetos que envolveram grande investimento, seja ele público ou privado. Além disso, o autor também salienta a importância das redes de comunicações e transportes para viabilizar o próprio uso do espaço coletivo urbano, uma vez que havia a necessidade de uma organizada infraestrutura para que se promovesse um grau de inovação e modernização na cidade.

Em *São Paulo e outras cidades*, do mesmo autor, vemos um traçado cronológico a respeito da cidade em que São Paulo apresenta, em quatro períodos delimitados, uma fisionomia peculiar: o primeiro remete à velha cidade de taipa e do tempo da escravidão (até 1888), o segundo traz uma cidade europeia (1889-1930), o terceiro é sobre uma cidade modernista (1930-1960) e o último apresenta a metrópole congestionada (1960-1990). Vale enfatizar que o conceito de fisionomia europeia remete a uma versão de arquitetura importada do século XIX, em substituição a uma versão colonial mediterrânea, exatamente no período que elencamos para contextualizar o bairro do Pari na historiografia paulistana.

É importante termos a noção de que como a cidade funcionava antes mesmo do recorte cronológico proposto pela pesquisa de modo a fazer da problematização, algo maior do que uma análise teleológica. Baseados nisso, pensamos na leitura crítica de Amílcar Torrão Filho na obra *Paradigma do Caos ou Cidade da Conversão*, que retrata São Paulo ainda na condição de vila sob a administração do Morgado de Mateus, de modo a rever alguns conceitos já bastante arraigados na historiografia urbana paulistana.

Já na obra de Paulo Cesar Xavier Pereira, *São Paulo – a construção da cidade (1872-1914)*, temos um foco analítico na constituição socioespacial da cidade, nas condições do desenvolvimento técnico e industrial, com enfoque na utilização do tijolo como elemento construtivo e, desta maneira, utilizamos sua leitura em relação ao bairro do Pari, com suas olarias, para auxiliar no entendimento da cidade neste período. *Pari passu* ao trabalho de Pereira temos

a dissertação de mestrado de Natália Salla, defendida em 2014, no programa de História Econômica da USP, intitulada *Produzir para construir: a indústria cerâmica paulistana no período da Primeira República (1889-1930)*, que ajuda a compreender a utilização dos terrenos alagadiços lindeiros às margens dos rios como fornecedores de matéria prima, na época em que o Pari aparece nos endereços das olarias do período. Se, em um período o caráter alagadiço do bairro é um elemento de sua identidade, no outro, esse caráter alagadiço se torna um problema e precisa ser corrigido. Da mesma maneira, ao lermos a tese de doutorado de Elizabeth Pacca, *A estagnação urbana como parte da metrópole paulistana do século XXI - o caso do Pari* percebemos uma problematização de questões que norteiam esta pesquisa, colocando o Pari como um elemento de análise na História Urbana de São Paulo, ainda que em um recorte historiográfico posterior ao aqui proposto, com questões voltadas ao processo de desindustrialização da capital paulistana ocorrido nas últimas décadas do século XX.

O livro de Hugo Segawa, *Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*, apresenta ao seu leitor, entre outros elementos, uma iconografia do crescimento urbano da cidade de São Paulo, entre o final do século XIX e início dos anos 1930, baseada nas intervenções arquitetônicas e urbanísticas pelas quais a cidade passa, seja por meio da introdução da litografia e clicheria, além da fotografia e heliografia como processos de reprodução visual para formar um painel da cidade no referido período.

Ao autor compete mostrar a modificação urbana pela qual passa a cidade, que necessitava sair dos limites do triângulo histórico, ultrapassando o Vale do Anhangabaú e a Várzea do Carmo, ocupando as depressões atravessadas pelos viadutos que seriam construídos. A construção do primeiro Viaduto do Chá, em 1892, por Jules Martin, permitiu a abertura de um dos lados do triângulo, possibilitando que se ocupasse o outro lado do vale e, posteriormente, a criação de novos bairros como Santa Cecília, Bela Vista e Água Branca. Sanear e embelezar a cidade serão dois verbos deveras conjugados para o remodelamento da cidade, como proposta de um primeiro plano urbano para São

Paulo feito por Adolpho Augusto Pinto em 1896. As propostas surgidas da iniciativa privada, ainda que justificadas por uma política de salubridade baseada na Paris de Haussmann (1853-1870) ou no Rio de Janeiro de Pereira Passos (1903-1906) não prosperaram tanto quanto a perspectiva de aplicação de capitais em um negócio inédito.

O trabalho de Segawa serve de referência, entre outros fatores, para situar o interessado em história da cidade, do urbanismo e arquitetura para ter ciência do trabalho de profissionais como Jules Martin, Victor Dubugras, Adolpho Augusto Pinto, Ramos de Azevedo, Alexandre Albuquerque, Victor da Silva Freire, Samuel das Neves, Joseph Bouvard, Barry Parker, e tantos outros mais, que em seus respectivos papéis sonharam ou lograram modificar São Paulo.

Pesquisas sobre o tema relacionado a melhoramentos fazem parte da obra escrita por Stella Bresciani, já citada anteriormente, sendo que aqui selecionamos um artigo que compõe o livro recém-lançado *Da cidade e do urbano: experiências, sensibilidades, projetos*, a fim de entender a longa permanência do léxico 'melhoramento' no escopo da história urbana.

O livro de Candido Malta Campos - *Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo* demonstra uma nova pesquisa que aborda as origens do pensamento urbanístico brasileiro. A profundidade do texto fornece elementos essenciais para a compreensão da análise histórica, como uma compilação de dados extremamente necessários para se chegar a tal entendimento.

Nos interessa aqui a abordagem feita pelo autor acerca do governo João Teodoro até o governo Prestes Maia nos anos 1930, com enfoques que remetem às dificuldades vividas atualmente, ou que são o reflexo das administrações por ele analisadas, como o transporte urbano, a exclusão social e o crescimento desordenado. Ao tratar a cidade de São Paulo como um campo de disputas entre ideias, práticas e projetos urbanísticos, é possível notar o papel central de urbanistas que atuaram no período em análise na mediação de conflitos de interesses e de visões referentes ao crescimento da cidade.

No tocante aos estudos econômicos, a obra organizada por Tamás Szmrecsányi denominada *História Econômica da Cidade de São Paulo*, traz

importantes reflexões para a composição deste projeto, sobretudo ao tratarmos aqui do texto de Paul Singer que analisa a industrialização na cidade de São Paulo a partir da economia cafeeira no período que compreende meados do século XIX a meados do século XX, justamente o recorte adotado para abordar o bairro do Pari neste contexto sobre a própria história da capital, seu vertiginoso aumento populacional, a chegada dos imigrantes e a instalação da malha ferroviária.

Neste sentido, a leitura da obra de Marisa Midori Daecto, *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)*, corrobora também para uma análise minuciosa sobre a expansão vivida na capital paulista no período abordado e como a infraestrutura urbana se desenvolveu a partir do comércio.

A autora Sheila Schneck, em *Formação do bairro do Bexiga em São Paulo: loteadores, proprietários, consultores, tipologias edilícias e usuários (1881-1913)*, demonstrou o processo de urbanização de uma localidade em uma área adjacente à região central, assim como o Pari, com uma análise voltada também a aspectos econômicos e políticos, vistos em perspectiva histórica, relacionada à transformação da cidade.

No tocante às leituras voltadas ao estudo da História Ambiental, lançamos mão do trabalho de Janes Jorge, *Tietê: o rio que a cidade perdeu (São Paulo, 1890-1940)* para referenciar a necessidade de conhecer a relação entre o processo de urbanização de São Paulo e o principal rio que atravessa a cidade e o modo como a sociedade industrial destruiu este rio, “o rio que a cidade perdeu”.

Outra pesquisa importante acerca do estudo das águas em São Paulo é a feita por Denise Sant’Anna, *Cidade das Águas: usos de rios, córregos, bicas e chafarizes em São Paulo*. Uma proposição sobre uma história social das águas da cidade de São Paulo de 1822 a 1901, fundamentada em documentação farta contendo atas da Câmara Municipal, queixas e reivindicações de moradores, ofícios, matérias de jornais, relatos de viajantes, fotos, pinturas e mapas de época. O estudo pode ser considerado também uma proposta para a sociologia urbana a intrínseca relação entre a água e o ser humano.

A abordagem sobre a tensão existente entre desenvolvimento econômico e meio ambiente. As variáveis ambientais são um obstáculo ao desenvolvimento econômico?

É um estudo que perpassa métodos de pesquisa e de interpretação da História do Cotidiano, da História Regional, da História Ambiental e da Geografia Histórica, em um momento de fortes transformações na paisagem urbana e social da capital paulista. A história social dos rios começou a ser escrita e o presente livro constitui uma referência metodológica e de pesquisa empírica nessa direção. O autor demonstra a falsa dicotomia entre desenvolvimento e meio ambiente, uma vez que o cotidiano bucólico e a vida rural desapareceram, mas as enchentes e péssimas condições sanitárias nas margens e proximidades dos rios e córregos continuaram a existir.

Janes Jorge ainda tece comentários sobre a descrição da degradação social e ambiental que revela a transformação do Tietê. O rio integrado ao dia-a-dia da cidade tornou-se um rio antissocial, que desperta ojeriza e que está apartado do cotidiano positivo da população. As sociabilidades surgidas na primeira metade do século XIX, como ferrovias, bondes elétricos, indústrias, esportes náuticos, estrangeiros; afetaram as sensibilidades individuais e coletivas.

Por fim, outras obras que tratam diretamente do contexto do Pátio do Pari. A primeira delas é *Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através de sua arquitetura*, de Fábio Cyrino. O autor traz dados relevantes acerca da criação da companhia férrea e dos atores envolvidos em sua concepção e desenvolvimento, como os ingleses que aparecerão ao longo da pesquisa – Brunlees, Fox, Speers, entre outros – além de Adolpho Augusto Pinto, engenheiro responsável pelo Pátio, cuja atuação também é objeto de pesquisa na obra de Erika Soares Carvalho Vilela, *Cidade e território: A trajetória profissional de Adolpho Augusto Pinto em São Paulo (1880 – 1924)*. Na pesquisa de Iniciação Científica de Gustavo Rodrigues Secco intitulada *Instalações Operacionais da São Paulo Railway – O Pátio do Pari*, percebemos um relato sobre a importância deste complexo no

âmbito da preservação de sua história relacionada ao patrimônio industrial por ele representado.

Em relação aos trabalhos citados concernentes à bibliografia sobre historiografia da cidade de São Paulo, apresentamos aqui uma contribuição que trata da especulação das corporações estrangeiras na construção do espaço urbano e da paisagem cultural de SP, do qual a ferrovia é só um dos aspectos, assim como a imigração inglesa. Portanto, para o desenvolvimento desta pesquisa, pensamos em uma capitulação que possa abarcar o que já é dito ao longo desta introdução e que, a partir dela, possam surgir novos interesses e questionamentos por conta desta temática.

Desta forma, o primeiro capítulo cujo título é *Capítulo 1 – A ride across the river - A presença britânica na infraestrutura ferroviária em São Paulo: o caso da São Paulo Railway*, pretende trazer alguns elementos referentes ao processo da imigração inglesa em São Paulo por conta da instalação da São Paulo Railway em 1867. Portanto, o foco será nos personagens que possuem alguma relação direta com a ferrovia, caso de nomes como James Brunlees, Daniel Makinson Fox, John Miller, William Speers e outros. A compreensão da ocupação urbana destes sujeitos visa entender o processo de transformação da região do Pari, por onde passa a linha férrea e onde foram instalados os armazéns.

A instalação dos armazéns, a necessidade de sua criação e os embates para tal, são os temas do *Capítulo 2 – A construção dos Armazéns: Equipamentos urbanos de um patrimônio ferroviário*, que versa sobre o processo construtivo das edificações, a escolha de sua localização, seus fornecedores e a relação de sua instalação com o processo de retificação fluvial, além da percepção deste local como relevante para os estudos acerca do patrimônio ferroviário em São Paulo.

Atrelado à esta ideia, o terceiro capítulo, *Histórias guardadas nos Armazéns da São Paulo Railway*, abarca o entorno do pátio e seu cotidiano, ou seja, anseia mostrar quem eram os agentes negociantes que se utilizavam dos armazéns para recebimento e despacho de mercadorias e pensar se a ocupação

de uma área de várzea suscetível a alagamentos foi um problema para a infraestrutura urbana daquela região.

A análise documental desta pesquisa se dá por conta do material utilizado como fonte localizado no acervo do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, como as Obras Particulares, por exemplo, que são essenciais para a validação das hipóteses e espacialização dos imóveis e seus usos, além de possibilitar a identificação da tipologia urbana presente no entorno dos Armazéns da SPR no bairro do Pari e os sujeitos envolvidos no processo de urbanização daquela região, como abaixo-assinados dos moradores do bairro, projetos de construção e de reforma, tanto dos armazéns, como do seu entorno. Além disso, focamos no uso das notícias veiculadas pelos periódicos no período analisado como base documental para esta pesquisa e que são apresentadas ao longo do trabalho, além das fontes elencadas nos anexos desta tese.

De acordo com o endereço virtual do ArquiAmigos, do Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, percebemos a dinâmica que envolvia as constantes transformações vividas pela cidade de São Paulo, na passagem do século XIX para o XX, as quais pretendemos analisar fazendo uso de cartografia amplamente abordada nos estudos de História Urbana de São Paulo.

Ao norte, a Ponte Grande ainda permanecia como ponto extremo, mas, ao sul, novas ruas cortavam os bairros da Liberdade, Glória e Cambuci. A Rua de São Joaquim, por exemplo, aberta em 1879 nas terras de Joaquim Eugênio de Lima, por iniciativa do proprietário, punha a Rua da Liberdade em comunicação com a Rua da Glória. A Rua Tamandaré, aberta em 1880 pelo Dr. Manuel Batista da Cruz Tamandaré, em seguimento à antiga Rua do Conde d'Eu (atual Francisco Glicério), interligava a Rua da Liberdade e a Várzea do Tamanduateí. Do bairro da Mooca ia-se ao Brás pelas Ruas Carneiro Leão (1881-1882) e Monsenhor Anacleto (1883) e da Mooca ia-se ao Cambuci pela futura Rua Luís Gama (1882). Oferecida à Câmara por Francisco Antônio Pedroso, em 1887, a Rua Pedroso partia da Rua de Santo Amaro (atual Avenida Brigadeiro Luís Antônio) e, atravessando a Rua da Liberdade, ia ter na Rua Tamandaré. A leste, os limites haviam-se expandido grandemente com o arruamento surgido em torno da Estação do Norte (1877) e da Hospedaria dos Imigrantes (1885-1886). No Brás e no Pari – bairro em que se instalava a atividade fabril segundo depoimentos da época –, haviam surgido ruas que se comunicavam com a Luz: a Monsenhor Andrade era de 1880, a São Caetano, de 1881-1885, e a Paula Sousa, de 1890. A oeste, os limites iam agora adiante do Hospital da

Misericórdia (1881-1884) e da Capela de Santa Cecília (1861). Muitas vias públicas haviam sido abertas em 1883 nos arredores imediatos do hospital, entre elas a denominada Martim Francisco, criada por iniciativa do proprietário desse nome, enquanto, não longe dali, a antiga Chácara do Arouche, nas mãos do Dr. Antônio Pinto do Rego Freitas, começou a ser arruada em 1881 com a Rua D. Maria Teresa (hoje trecho inicial da Avenida Duque de Caxias) e, mais tarde, em 1887, com a rua à qual se atribuiu o nome do dono, falecido um ano antes.¹⁴

Estes são os caminhos pelos quais essa pesquisa pretende se trilhar, tendo como foco a percepção da relevância de um espaço construído, como os Armazéns da São Paulo *Railway*, para compreender pontos importantes na infraestrutura de uma cidade como São Paulo, ou seja, o fluxo de mercadorias e o controle das águas. Entretanto, é importante ressaltar que a presente pesquisa se encontra num momento em que a sociedade se vê às voltas com a pandemia de Covid-19, o que acarretou uma série de adaptações no que se refere à procura de fontes e visitas a materiais que não são disponibilizados no formato *online*, desta maneira, fazemos as ressalvas para que a escrita não esteja prejudicada e que a leitura seja fluida.

¹⁴ Disponível em: <<http://arquiamicos.org.br/blog/>> Acesso em: 21 fevereiro 2020.

Capítulo 1 – *A ride across the river* - A presença britânica na infraestrutura ferroviária em São Paulo: o caso da *São Paulo Railway*

Para tratarmos da construção dos armazéns da *São Paulo Railway* é necessário fazer o caminho inverso a estas edificações, ou seja, pensarmos nas origens da própria ferrovia e seus desdobramentos. Para isso é imprescindível conhecer a atuação de alguns nomes ligados diretamente a esta empreitada para entender os meandros existentes no processo construtivo da linha férrea, sem cair no risco de uma história laudatória em torno de tais personagens, mas no intuito da compreensão de sua participação nas modificações urbanísticas e no cotidiano da cidade de São Paulo desde fins do século XIX. Além disso, um panorama geral do processo construtivo da própria linha férrea trará ao leitor uma contextualização maior acerca da importância dos armazéns que serão analisados posteriormente, assim como a participação de personagens ingleses ligados a eventos que dizem muito sobre a própria história da urbanização de São Paulo no período abordado por esta pesquisa. Contudo, para chegarmos no caso de São Paulo, é importante debruçar os olhares sobre a participação britânica em algumas ferrovias instaladas pelo Brasil.

O início do século XIX ficou marcado por também ser o começo da implementação das estradas de ferro pelo globo, tendo seu princípio na Inglaterra, que, em 1825, construiu uma linha férrea conectando o porto de Stockton às minas de carvão de Darlington (SOUKEF Jr, 2010, p.180). Detentores do saber-fazer e possuidores de capital para investimentos, os britânicos se notabilizaram pela implementação dita acima, seja no papel de empreendedores ou como força de trabalho, emprego de tecnologia e aparelhamentos. Até meados do século XIX, ferrovias inglesas já haviam sido instaladas em países como França, Estados Unidos e Alemanha. De acordo com Eric Hobsbawm (1977, p.77).

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. (...) A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, por meio de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.

Cabe aqui um pequeno parêntese ou quiçá, um diminuto desvio na linha que trata do panorama dos primórdios da ferrovia para contemplar o que o historiador criado na Inglaterra traz na citação acima quando trata deste colosso de ferro sobre trilhos como poesia, o que nos remete diretamente a pelo menos dois exemplos do cancionero popular brasileiro que falam da relação do homem com o tempo e deste com o trem, em composições como “Trem das Onze”, de Adoniran Barbosa, quando o eu lírico da música nos diz que não poderia perder o trem para o Jaçanã, na zona norte paulistana, no caso o *Tramway* da Cantareira e “Trem das Sete”, o que surge detrás das montanhas azuis, de Raul Seixas. Podemos depreender desta relação a importância que a ferrovia tem para a cultura e a ligação com o tempo e espaço, ou seja, o trem é denominado a partir do seu horário de saída da estação e é elemento de chegadas e partidas de indivíduos que porventura deixam seus locais de origem em busca de melhores condições de vida nos grandes centros. Assim, o trem se constitui como um elemento regulador do cotidiano da vida nas cidades.

Falar sobre ferrovia no Brasil é trazer à tona uma parcela da presença britânica no país, conforme ressalta o título deste capítulo. Neste sentido, com a abertura dos portos às nações amigas, feita por Dom João VI¹⁵, em 1808, o número de estabelecimentos comerciais britânicos cresceu tanto na corte quanto nas províncias.

¹⁵ Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg/sn/anterioresa1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html> acesso em: 16 setembro 2020.

Contudo, foi a partir de 1852, por intermédio do Decreto Imperial 641¹⁶, que versava sobre isenção de impostos, garantia de juros, cessão de terrenos particulares e apropriação de terrenos públicos, que teve início a operação para construção de linhas férreas em terras brasileiras, das quais traremos um breve relato nas linhas a seguir. Neste ano, um dos empreendedores responsáveis por este início da malha ferroviária no Brasil foi Irineu Evangelista de Sousa¹⁷, com a concessão do Governo Imperial para construção e exploração de uma linha férrea desde do Porto de Estrela, na Baía da Guanabara, até Frágoso, na Raiz da Serra, no Rio de Janeiro.

Em 1854, foi inaugurada a Estrada de Ferro Mauá, com presença de Dom Pedro II, que concedeu a Sousa o título de Barão de Mauá, e da Imperatriz D. Teresa Cristina. A obra foi realizada pelos engenheiros ingleses William Bragge¹⁸, Robert Milligan e Joseph Cliffe. Em 1856, a ferrovia foi prolongada até a Raiz da Serra (Vila Inhomirim), chegando a ter 16,3 km. Levou cerca de 30 anos para que se concluísse o processo de subida por cremalheira até

¹⁶ Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-641-26-junho-1852-558790-norma-pl.html> acesso em: 16 setembro 2020.

¹⁷ Barão de Mauá, além de Visconde de Mauá. Gaúcho de Jaguarão-RS, nascido em 28 de dezembro de 1813, viajou à Europa trazendo conhecimentos aplicados em vários ramos de atividades. Notabilizou-se pelo pioneirismo na atividade ferroviária no Brasil e na fundação de empresas com atividades de navegação a vapor do rio Amazonas, iluminação a gás, o cabo submarino, a fundição de ferro e os maquinários do estabelecimento da Ponta da Areia, e as Companhias: de Diques Flutuantes; de Transporte Fluminense; de Luz Elétrica; de Cortumes; de Rebocadores para a Barra do Rio Grande do Sul; a do Jardim Botânico, com administração inglesa; o projeto da via férrea de Santos a Jundiaí; o Banco Mauá com filiais no Brasil e no exterior. Faleceu em Petrópolis-RJ, em 1889. Disponível em <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/logradouro/rua-maua> Acesso em: 02 agosto 2020.

¹⁸ Engenheiro civil, mestre de Sheffield, fabricante de relógios, colecionador, autor. Após projetos de engenharia / topografia ferroviária e civil na Grã-Bretanha e depois na América do Sul, empregado em Sheffield em engenharia pesada, tornou-se mestre, ajudou a fundar o Western Park Museum, foi ativo na vida cívica, tornou-se um linguista proficiente e um viajante extenso (Europa, Rússia, Egito e América). Em Birmingham, após um projeto malsucedido de engenharia civil em Paris, Bragge desenvolveu uma empresa de relojoaria de sucesso enquanto continuava a adicionar às suas inúmeras coleções - incluindo quase todas as obras escritas pelo escritor espanhol Cervantes, joias europeias (para a Birmingham Art Gallery) e, notavelmente 13.000 cachimbos, publicando em 1880 sua 'Bibliotheca Nicotiana', um catálogo de livros sobre o tabaco e objetos associados. Membro da Sociedade de Antiquários, da Sociedade Antropológica, da Royal Geographical Society e de muitas sociedades estrangeiras. O Museu Britânico possui mais de 2.000 objetos da coleção de Bragge. Mais de 80% desses objetos, que vêm de todas as partes do mundo, são tabaco ou cachimbos. Disponível em <https://www.britishmuseum.org/collection/term/BIOG66101> acesso em 06 outubro 2021.

Petrópolis, nesta fase a ferrovia já fazia parte da E. F. Príncipe do Grão Pará. Em 1890, passou a ser propriedade da E. F. Leopoldina¹⁹.

Em 1853, foi criada em Londres, a *The Recife and São Francisco Railway Company*, com autorização do Império para a construção de uma linha entre Recife e um dos pontos de navegação do rio São Francisco, a fim de promover o escoamento da produção algodoeira e açucareira da região, sendo a primeira concessão a estabelecer a obrigatoriedade de trabalhadores livres para a construção da linha (SOUKEF Jr., 2010, p.182). Ainda em relação ao rio São Francisco, porém, na capital baiana, Salvador, a concessão obtida por Joaquim Francisco Alves Branco Barreto, latifundiário, foi transferida a um grupo londrino que formara a *Bahia and São Francisco Railway Company*, em 1860.

Também em Recife, por intermédio do empresário britânico Henry Fletcher, teve início as atividades da *The Brazilian Street Railway Company*, com trens urbanos ligando o centro da cidade aos bairros de Boa Vista e Beberibe, tendo seu funcionamento no ano de 1866 e passando o controle de suas atividades, a partir dos anos 1910, para a também inglesa *The Pernambuco Tramway*, detentora dos serviços de eletricidade do Estado.

Sobre outros empreendimentos ferroviários britânicos no Brasil, destacam-se *The Minas and Rio Railway Company*, outra concessão feita ao Barão de Mauá, juntamente com José Vieira Couto de Magalhães, em 1875. Seis anos depois, a estrada de ferro ligava a cidade de Cruzeiro, em São Paulo, a Três Corações, em Minas Gerais, sendo uma importante via de escoamento da produção cafeeira do Vale da Mantiqueira até o porto do Rio de Janeiro.

No ano de 1861, o Visconde de Barbacena adquiriu terras devolutas em Santa Catarina para a exploração de carvão mineral e, de posse da concessão imperial, viajou para Londres, trazendo de volta o acordo com sócios britânicos para a criação da *The Tubarão Coal Mining Company* e, em 1880, começava a construção da *The Thereza Cristina Railway Company Limited*, contudo, a exploração das minas carboníferas mostrou-se um investimento de baixa

¹⁹ Disponível em <http://bndigital.bn.gov.br/artigos/memoria-construcao-da-primeira-ferrovia-brasileira-a-estrada-de-ferro-maua/> acesso em 02 agosto 2020.

rentabilidade, culminando na saída dos britânicos da sociedade em 1902 (SOUKEF Jr, 2010, p.195).

A participação britânica em ferrovias latino-americanas se mostrou presente também na cidade de Buenos Aires. A primeira estação, foi inaugurada em 1857, com participação de William Bragge e J. Mouillard. Em dezembro de 1862, firmou-se o contrato com a *Peto & Betts*, também de Londres, em parceria com a *Sociedad del Ferrocarril del Sud*. No ano seguinte, as vias desta estrada de ferro percorreriam as regiões de *Constitución, Barracas, Lomas de Zamora, Glew, San Vicente, Chascomús y Samborombón*. Em alguns museus de cidades do interior argentino, como *Chascomús*, é possível encontrar peças que remetem à esta presença dos britânicos no patrimônio ferroviário daquele país, como dormentes, maquinários com os nomes dos fabricantes ingleses e até mesmo em banheiros públicos com material de origem britânica (CARRETERO, 2013, p.127).

De acordo com o levantamento feito pelo professor, arquiteto e urbanista, Antonio Soukef Jr (2010), alguns outros empreendimentos administrados por britânicos no Brasil são: *The Paraguaçu Steam Tram-Road Company*, na Bahia; *The Rio Claro – São Paulo Railway Company* e *The Southern São Paulo Railway*, em São Paulo; *Imperial Brazilian Collieries Company* e *The New Hamburg Railway Company*, no Rio Grande do Sul.

O processo de construção das ferrovias no Brasil coincidiu com a aprovação da Lei do Ventre Livre e do gradual fim da escravidão. Entre as décadas de 1870 e 1880 a malha ferroviária em São Paulo ampliou a fronteira agrícola e tal ampliação demandava obras que necessitavam de uma considerável força de trabalho. Baseando-se na produção cafeeira, para termos uma noção da quantidade do que se produzia, em 1870, o Porto de Santos exportou 543.425 sacas, na década seguinte, este número saltou para 1.204 328 sacas e nos dez anos seguintes, chegou à marca de 3.048.327 sacas (LAMOUNIER, 2012, p.154).

Em termos econômicos, a simbologia da ferrovia, quando de sua instalação, implica em modernidade e progresso,

como a expressão máxima do capitalismo, desde o modo de constituição das empresas, que permitia a reunião de grande volume de capital, assim como a moderna técnica empregada na utilização de materiais, como o ferro e o carvão/lenha, que impulsionaram os processos de industrialização e urbanização. O tamanho da empresa, o volume de recursos, o engajamento da mão de obra, livre e assalariada e sua organização de forma racional e burocrática tornaram a ferrovia um símbolo do desenvolvimento do capitalismo (LAMOUNIER, 2012, p.157).

Este compêndio inicial relatando algumas das ferrovias inglesas no país nos traz a ideia de como tal participação britânica contribuiu intrinsecamente na instalação da malha ferroviária brasileira a partir de meados da década de 1850, seja por meio da técnica e tecnologia, do maquinário, do investimento de capital, da força de trabalho, da chamada arquitetura do ferro, amplamente estudada e pesquisada por autoras como Beatriz Mugayar Kuhl, Manoela Rufinoni e outras, e também pela presença de tais personagens britânicos em terras brasileiras e como a ação destes, por meio da ferrovia e seus desdobramentos, contribuíram dentro das alterações da vida urbana de locais como São Paulo, algo que pretendemos discutir nas próximas linhas.

1.1 – Lá vem a Inglesa subindo a ladeira: a instalação da *São Paulo Railway*

Na segunda metade da década de 1850, o Conselheiro Saraiva apontava o desenvolvimento comercial que viria a reboque da construção da estrada de ferro de Santos a Jundiaí. Seu discurso na Assembleia Legislativa Provincial já apregoava um caráter econômico liberal, ao dizer que

Estou persuadido de que essa empresa pode vingar e que a nossa situação econômica a reclama com urgência. Para prova do que affirmo, consentireis que offerecerá à vossa consideração o cálculo dos lucros com que podem contar os capitaes que procurarem a referida empresa.

O quadro estatístico dos estabelecimentos rurais da Província estima a producção actual de Jundiahy, Campinas, Limeira, Constituição, Rio Claro, Mogy-Mirim, Araraquara, Casa Branca, Batataes, isto é, dos

municípios que têm de aproveitar a via férrea projectada, em perto de um milhão de arrobas de café e assucar, sendo factó geralmente reconhecido que os novos cafesaes existentes nos mencionados municípios excedem muito os que dão colheita, devendo-se, pois, contar que a producção nos referidos logares subirá em quatro ou cinco annos a dois milhões de arrobas.

Calculo em 500.000 arrobas a quantidade de gêneros actualmente não levados ao litoral em consequência do excessivo preço dos transportes que têm de ser conduzidos pela via férrea.

Temos pois 2.500.000 arrobas de gêneros para a exportação. Avaliando em 1.000.000 de arrobas os gêneros importados, temos 3.500.000 arrobas transportáveis pela estrada de ferro.

Não menciono os gêneros que devem ser recebidos ou deixados nas estações intermédias, nem conto com o transporte de pessoas que terão de aproveitar-se da estrada de ferro e cujo numero deve ser avultadíssimo, visto que passam annualmente pela barreira do Cubatão, cerca de 40.000 cavalleiros.

Não sei se a empresa da linha férrea poderá contentar-se com a garantia pedida ao Governo Imperial, ou se terá de recorrer a vós para solicitar os favores que, em eguaes circumstancias, foram prestados pelas respectivas assembleias às empresas das estradas de Joaseiro, Água Preta e Parahyba.

Se a questão de garantia subsidiaria for trazida ao vosso conhecimento, certamente a resolveis da maneira mais convincente à Província.

Essas vantagens são: o desenvolvimento do commércio de Santos, o desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, a reducção do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga actualmente, o melhoramento dos processos industriaes, o augmento do valor das terras, a cessação das despesas públicas com a estrada que tem de ser substituída pela linha férrea, a influência da facilidade das communicações sobre o estado moral e político da Província, a criação do espírito de empresa.

Faço votos, senhores, para que tão grande e importante melhoramento se realize. Elle abrirá para o commércio, para a agricultura e para a civilização esses férteis e ricos valles que se estendem até ao Paraná e são formados pelos rios Tietê, Mogy-Guassú e outros. Cumpre, pois, que confieis no futuro e vos colloqueis na altura da situação para que esse melhoramento se realize.

Em 1856, o Marquês de Monte Alegre²⁰, juntamente com o Barão de Mauá e o Conselheiro Pimenta Bueno²¹, ganharam o direito à exploração da linha férrea conforme embasamento legal feito pelo governo imperial:

Por Decreto nº 1.759 de 26 de Abril de 1856 de S. M. o Imperador do Brasil, foi autorizada a incorporação, fóra do Imperio, de huma Companhia que, debaixo das condições annexas ao mesmo Decreto, emprehendesse a construcção, uso, e custeio de huma estrada de ferro que, começando nas visinhanças da cidade de Santos, no ponto mais conveniente, passe pela cidade de S. Paulo e continue até a Villa de Jundiahy, na Provincia de S. Paulo, Imperio do Brasil.²²

Entre as condições existentes para a construção da linha férrea presentes no decreto acima, destacam-se os seguintes artigos²³:

1ª O Governo concede á Companhia, que organisarem o Marquez de Mont'alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, e o Barão de Mauá o privilegio autorizado pela Lei Nº 838 de 12 de Setembro de 1853, pelo prazo de 90 annos contados da data destas condições, para a construcção e custeio, e gozo de huma estrada de ferro que partindo das visinhanças da Cidade de Santos, se approxime da de S. Paulo, e a dirija á Villa de Jundiahy. A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro de dous annos, contados da assignatura destas condições, sob pena da caducidade da presente concessão.

2ª Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder empresas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de cinco leguas de 18 ao grão, tanto de hum como de outro lado, e na mesma direcção desta estrada, salvo se houver accordo com a Companhia. Esta prohibição não comprehende a da construcção de outros caminhos de ferro, que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas

²⁰ Nascido em Salvador em 1796, José da Costa Carvalho formou em Direito pela Universidade de Coimbra, em 1819. Foi juiz de fora em São Paulo, casou-se com Genebra de Barros Leite, viúva do Brigadeiro Luís Antonio e herdeira de vultuosa fortuna. Compôs a Regência Trina Permanente, entre 1831 e 1833, além de ocupar a diretoria da Faculdade de Direito e a presidência da província de São Paulo. Promulgou a proibição do tráfico negreiro em 1850 e, quatro anos mais tarde, recebeu o título de Marquês de Monte Alegre, falecendo em 1860, em São Paulo. DAECTO, Marisa Midori. *Os primórdios da imprensa paulista: José da Costa Carvalho, o fundador de O Farol Paulistano (1827-1831)*. Revista de História Regional, 12(2), 29-50, Inverno, 2007, p.37. Disponível em <https://revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2246/1731> Acesso em: 02 agosto 2020.

²¹ José Antonio Pimenta Bueno, o Marquês de São Vicente, paulista de Santos, nascido em 1803, foi bacharel em Direito, encarregado de negócios no Paraguai, em 1843, senador por São Paulo dez anos depois, e Conselheiro de Estado em 1859. Disponível em: <https://www.funag.gov.br/chdd/index.php/ministros-de-estado-das-relacoes-exteriores?id=366> Acesso em 02 agosto 2020.

²² Decreto 1759, 26 abr 1856. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1759-26-abril-1856-571236-publicacaooriginal-94323-pe.html> Acesso em: 02 agosto 2020.

²³ *Idem, op.cit.*

possão approximar-se e até cruzar a linha da estrada de ferro destas condições; com tanto que dentro da zona privilegiada não possam carregar ou descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem. O Governo terá o direito de decidir se as estradas de ferro, que tenham para o futuro de ser concedidas, poderão usar da primeira ou das outras estações da linha sobre que versão estas condições. Se porém a Companhia julgar que tal uso he prejudicial a seus interesses poderá recorrer ao juizo arbitral, pela maneira estabelecida no Art. 30.

3ª A Companhia poderá abrir canaes, ou construir linhas transversaes ou prolongamentos de ferro, madeira ou de qualquer outra conveniente especie, quando julgue de utilidade, para facilitar o transito de generos e de passageiros para a linha principal, não gozando porém por estas ramificações de privilegio algum, garantia de juro, ou outros favores, que a esta estrada são concedidos, excepto os que forem expressamente designados nestas condições. Todas as despesas destas ramificações, quer no principio feitas para sua construcção, quer posteriormente empregadas no seu custeio, devem ser lançadas em contas inteiramente distinctas das da estrada de ferro, que faz o objecto das presentes condições.

4ª Os trabalhos da estrada deverão começar dentro do prazo de dous annos, contados da data da approvação dos Estatutos da Companhia, a qual deverá conclui-los no de doze, contados da data destas condições. Na falta de cumprimento de huma ou outra destas obrigações a Companhia poderá ser multada pelo Governo na quantia de dez contos de réis, e este lhe marcará mais hum anno para o começo ou ultimação dos trabalhos, pagando a Companhia pela mora de cada hum semestre do novo prazo quatro contos de réis. Findo o anno, e imposta a multa do ultimo semestre, será esta seguida da perda do contracto, salvo se a mora for proveniente de causa imprevista, ou invencivel por parte da Companhia, e julgada tal pelo Governo Imperial sobre Resolução de Consulta da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado. Perderá tambem a Companhia o seu privilegio se depois de toda a linha ter sido aberta ao publico for a mesma Companhia declarada incapaz de continuar seus trabalhos, ou se os tiver parados por mais de oito mezes consecutivos, ou se interromper a circulação por mais de hum anno.

5ª Quando a Companhia por ventura perca o direito ao seu contracto pela falta de conclusão da parte da estrada, nos termos da condição antecedente, conservará todavia a plenitude de seus direitos sobre todas as obras que tiver feito, e sobre a propriedade que houver adquirido; porém o valor de todas as terras publicas, madeiras, ou outros materiaes, que lhe tiverem sido cedidos gratuitamente pelo Governo e o total de todos os direitos de importação não pagos serão restituídos ao Governo, e este terá o direito, se o julgar conveniente, de desapropriar a linha e toda outra propriedade da Companhia, segundo a Lei de desapropriação da propriedade particular por utilidade publica.

6ª Poderá a Companhia usar do direito de desapropriação, na fórmula das Leis em vigor, para haver os terrenos de dominio particular, que forem necessarios para o leito da estrada de ferro, estações, armazens, e mais obras; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito. Na avaliação dos terrenos e

propriedades que forem desapropriadas, o augmento do valor produzido pela estrada de ferro não será levado em conta. A Companhia não ficará sujeita á desapropriação de nenhum dos terrenos, que, segundo o seu contracto, tiver propriamente desapropriado ou adquirido. Tambem o Governo lhe concederá gratuitamente o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, e de que a Companhia tiver precisão para a construcção do caminho de ferro. Não terá porem a Companhia o direito de vender ou dispor de taes madeiras ou materiaes sem o consentimento do Governo. Vinte por cento do producto bruto obtido pela venda destes objectos serão levados ao credito do capital. Os favores deste Artigo são extensivos aos canaes e caminhos transversaes, estradas ordinarias, &c., que possam ser construidos pela Companhia.

7ª Ficão isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que a ella immediatamente se seguirem, os trilhos, machinas, materiaes, e instrumentos que se destinarem á mesma construcção; e bem assim os carros, locomotivas, e mais objectos necessarios para os trabalhos da empresa. A mesma isenção he concedida ao carvão de pedra, coke, ou outro combustivel pelo espaço de 33 annos, contados da data da formação da Companhia. O gozo destes favores fica sujeito aos Regulamentos fiscaes, para o fim de evitar qualquer abuso. Organisar-se-ha huma conta dos valores assim obtidos do Thesouro Nacional, que tenham de ser restituídos pela Companhia ao Governo nos casos especificados.

8ª A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construcção da estrada de ferro senão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras, participarão de todas as vantagens, que por Lei são e forem concedidas aos colonos uteis e industriosos. Essa é uma longa citação do documento, tente extrair mais questões desse documento para o seu tema.

A longa citação do documento acima nos permite pensar em como o “privilégio” concedido à Companhia era de suma importância para a realização de uma empreitada da magnitude da construção de uma ferrovia. Percebendo as minúcias contratuais, já no 2º. Artigo, é possível visualizar a constituição de um monopólio da exploração das movimentações de mercadorias advindas do Porto de Santos, além da relação existente dentro da zona privilegiada ou mesmo a abertura de canais e pontes visando um melhor trânsito para passageiros e mercadorias que nos dá a ideia da responsabilidade atribuída pelo Governo Imperial à Companhia férrea, incluindo a utilização de força de trabalho livre e não de pessoas escravizadas. O 6º. Artigo, por sua vez, acrescenta na lista de benesses oferecidas à Companhia, o direito de desapropriação de

terrenos particulares que lhes fossem “necessários” para, entre outros, a construção de armazéns.

Destarte, transpor a serra implicava em diversos percalços devido ao grande desnível natural existente, o que demandava alto conhecimento técnico. Para tal execução, Mauá foi em busca de engenheiros europeus, no entanto, a ideia de uma estrada férrea que ligasse Santos a São Paulo já vinha de outros tempos.

A primeira pessoa a por em prática a ideia de ligar Santos a São Paulo, por meio de uma estrada de ferro e/ou transporte navegável, foi Frederico Foom, gerente da Companhia Aguiar, Viúva & Filhos. Tendo obtido a concessão para explorar esse trecho em março de 1838, Foom associou-se à firma britânica Platt & Reidd a fim de contratar uma equipe que pudesse realizar um estudo de viabilidade de linha férrea em áreas acidentadas. Os estudos foram efetuados pelo engenheiro britânico Alfred de Mornay e seu irmão Edward. Depois de realizar os levantamentos necessários, os irmãos propuseram construir uma linha férreo-fluvial a partir das encostas da Serra de Cubatão. O trecho de serra seria vencido por meio de planos inclinados e, no trecho do planalto, por simples aderência. Entre Santos e Cubatão, a ligação seria efetuada por barcos a vapor. Contudo, Foom e seus sócios não conseguiram levantar o capital necessário. Depois de sua morte, em 1847, sua viúva repassou os estudos para o advogado e político José da Costa Carvalho, o Marquês de Monte Alegre, que, por sua vez, cedeu-os a Mauá (SIQUEIRA, SOUKEF Jr., 2013, p.78).

Entre os engenheiros que vieram para o Brasil para viabilizar o projeto da ferrovia estava o escocês James Brunlees, renomado construtor de ferrovias pela Europa e na América do Sul. Dentre suas obras, destacam-se aqui, de acordo com o endereço virtual *Grace's Guide to British Industrial History*²⁴, sua participação como engenheiro nas seguintes linhas férreas, além da São Paulo Railway, Estrada de Ferro Minas e Rio, *The Central Uruguay Railway* entre outras.

²⁴ Disponível em: https://www.gracesguide.co.uk/James_Brunlees Acesso em: 17 ago 2020.



Figura 1: James Brunlees, engenheiro escocês de renome no campo de construção de linhas férreas, em foto de 1852. Disponível em <https://alchetron.com/James-Brunlees#james-brunlees-700cdc43-dee4-40cc-8d59-617b553916e-resize-750.jpeg> acesso em 20 janeiro 2022.

No anexo 1 deste trabalho, veremos uma pequena biografia sobre Brunlees, disponível a partir de seu obituário, publicado na biblioteca virtual do Instituto de Engenheiros Civis de Londres²⁵, com tradução nossa.

Voltando nossos olhares para o ano de 1856, chegava em São Paulo, Daniel Makinson Fox, sob a orientação de James Brunlees, com quem trabalhara na implementação de ferrovias no norte do País de Gales e na fronteira entre Espanha e França. Segundo Cyrino (2004, p. 81), a escolha por Fox, então com 26 anos, se deu também por sua familiaridade com o idioma espanhol e facilidade em aprender o português. Uma vez aqui instalado, o jovem engenheiro organizou uma expedição para conhecer o território paulista por onde passaria a linha férrea, caminho outrora praticado por indígenas e tropeiros, incluindo o obstáculo natural de maior magnitude, a Serra do Mar.

²⁵ Disponível em <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/10.1680/imotp.1893.20080> acesso em: 17 ago 2020.



Figura 2: Daniel Makinson Fox. Superintendente da *São Paulo Railway*, 1860. Disponível em: <https://sites.rootsweb.com/~cmricha/fam108.html> acesso em 20 janeiro 2022.

Cabe um parêntese no que se refere ao deslocamento feito entre o litoral e a capital paulista, no caso aqui, a Calçada do Lorena, uma ligação pavimentada no fim do século XVIII, utilizada para transporte de produtos, sendo o caminho feito por Dom Pedro I quando da proclamação da Independência do Brasil²⁶.

Havia também a Estrada da Maioridade, nome dado em homenagem à promulgação da maioridade de Dom Pedro II. Segundo Nestor Goulart Reis

O caminho do mar, como hoje o conhecemos, não corresponde inteiramente ao traçado da Estrada da Maioridade. Na noite de 31 de dezembro de 1862 uma tempestade extraordinária provocou a destruição de partes importantes daquela via, interrompendo o transporte entre São Paulo e Santos. O assunto foi amplamente debatido na Assembleia Provincial, concluindo-se pela conveniência de restauração da estrada, apesar de estarem em curso as obras para construção da *São Paulo Railway*, à qual foi cedido o uso do Aterrado, na Baixada, para passagem de seus trilhos. O novo empreendimento foi assumido por um grupo de empresários de casas comissárias de açúcar e café, em Santos, sob liderança de José Vergueiro, filho do

²⁶ Disponível em <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/pesm/atrativo/calçada-do-lorena/> acesso em 24 janeiro 2022.

senador do mesmo nome, que era grande produtor rural na região de Limeira. As características técnicas dessa nova obra são conhecidas. Segundo o engenheiro Manuel Rodrigues Ferreira, a estrada já existente foi alargada, passando a ter a dimensão de 22 palmos, isto é, 4,84 metros. Foram construídas variantes, realizadas obras para drenagem das águas das chuvas e o leito foi consolidado com pedregulho. O aterro do Cubatão foi macadamizado. O trecho do planalto foi também alterado, sobretudo nas proximidades de São Paulo, onde foi construída a variante que vai do bairro da Liberdade ao de Sacomã. A própria estrada passou a ser conhecida como Estrada do Vergueiro e hoje constitui, em sua parte inicial, a rua do mesmo nome (REIS, 1997, p.25).

Ainda vale a pena salientar, quando se pensa nos primeiros arruamentos da cidade, que autores como Taunay e Bruno consideravam o próprio pátio do colégio jesuíta como o ponto de partida deste antigo caminho do mar (BRUNO, 1984, p.151).

Voltando ao jovem engenheiro inglês, Fox fez um levantamento da área durante um ano e três meses chegando à conclusão de que uma estrutura com cabos de aço seria necessária para a movimentação dos trens. A construção da linha deveria ser disponibilizada dividindo a linha em três setores: o primeiro saindo de Santos até alcançar a Serra, na região de Piassaguera, o segundo na subida da Serra e o terceiro no ponto mais alto até alcançar a cidade de Jundiaí. Para dirimir as dificuldades naturais impostas pela Serra do Mar, foram feitos neste trecho quatro declives, “cada um com comprimento de pouco mais de dois quilômetros e inclinação de 1,3%, uma casa de força e uma máquina fixa a vapor para tracionar os cabos dispostos em cada um dos declives” (SIQUEIRA, SOUKEF Jr, 2013, pp. 49-50).

Após o retorno dos engenheiros à Inglaterra, chega ao Brasil, em 1860, uma equipe da recém-formada empresa *The São Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd*, sediada em Londres, para a exploração e construção de uma linha férrea que unisse a cidade de Santos, passasse por São Paulo e chegasse até Jundiaí. Esta equipe era composta pelo engenheiro chefe James Brunlees; engenheiro residente Daniel Makinson Fox; superintendente no Brasil John James Aubertin; engenheiro Bolland; engenheiro James C. Madeley,

engenheiros dos empreiteiros John Henderson e Henry George C. Ketchum, e engenheiro ajudante William F. Wightman (CYRINO, 2004, p. 167).

Por enfrentar diversos problemas financeiros, o Barão de Mauá vendeu suas ações da SPR em 1863 e no ano seguinte se iniciou a contenda judicial entre o Barão e a diretoria da Companhia (TEIXEIRA, 2003). Também no mesmo ano a primeira seção da Estrada de Ferro, de Santos à raiz da Serra, já começava a receber o tráfego de locomotivas.

Paulatinamente, os trechos de Santos até São Paulo foram sendo construídos, vencendo as barreiras naturais do terreno por onde passavam:

o trecho entre o Alto da Serra e a cidade de São Paulo caracterizava-se por possuir solo com grande quantidade de rocha do tipo xisto e granito, sendo necessários grandes trechos de cortes de grande magnitude nas proximidades da região da Serra. A linha foi assentada sobre uma sucessão de pequenos morros e riachos que cruzam o trecho até as proximidades do rio Tamanduateí, já nas vizinhas da cidade São Paulo, sendo necessária a construção de cento e doze pequenas pontes e arcos com aberturas máximas de vãos de seis metros. Em São Paulo, a linha margeava o rio Tamanduateí, cruzando-o nas proximidades do atual bairro do Pari e subindo até a estação central da cidade (CYRINO, 2004, p. 88).

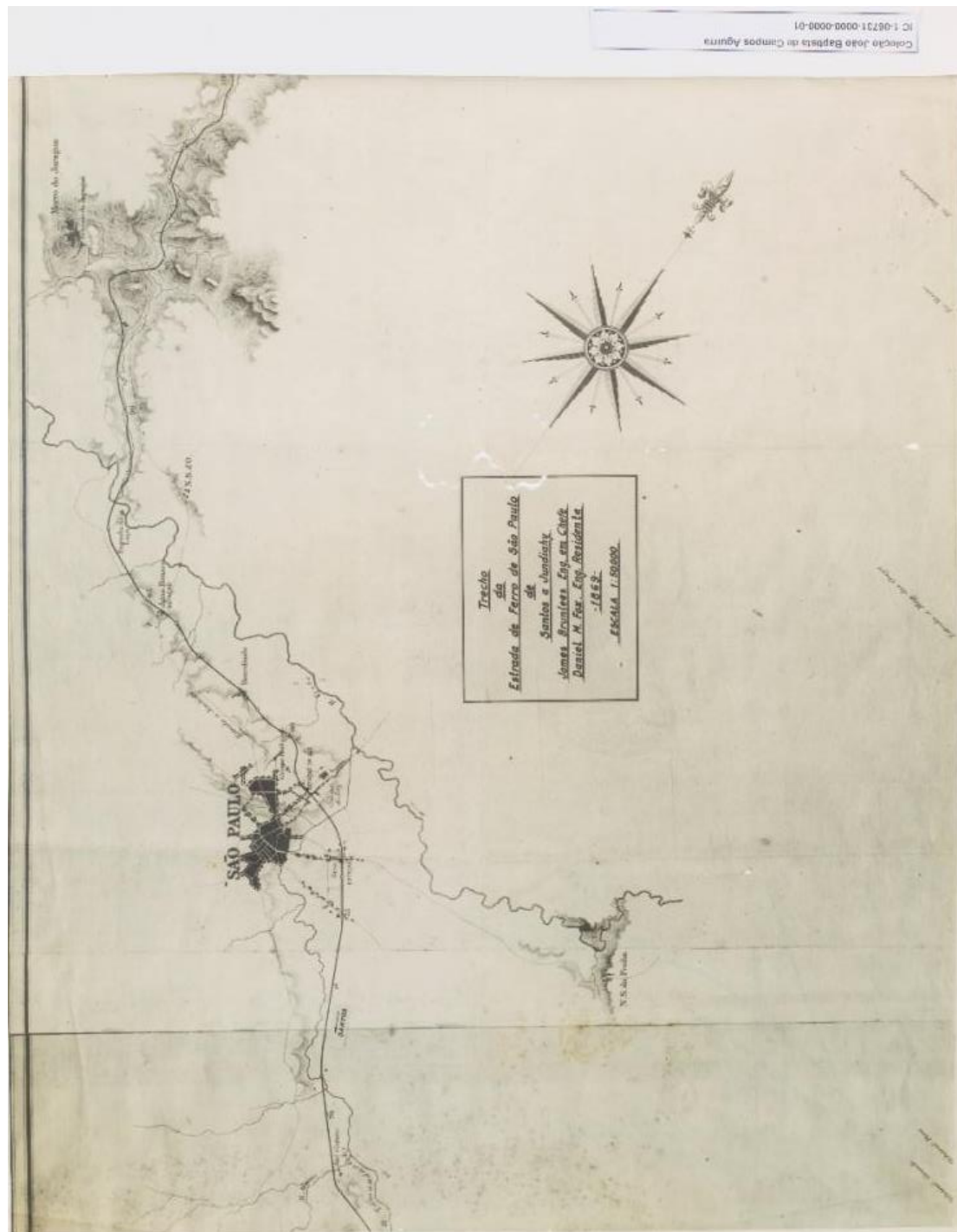


Figura 3: Trecho da Estrada de Ferro de São Paulo de Santos a Jundiáhy, 1869. Acervo do Museu Paulista da USP. Disponível em [https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Reprodu%C3%A7%C3%A3o de Mapa - Trecho da Estrada de Ferro de S%C3%A3o Paulo de Santos a Jundiáhy\(Brunlees, James - Fox, Daniel M.\) - 1 \(1\), Acervo do Museu Paulista da USP.jpg](https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Reprodu%C3%A7%C3%A3o_de_Mapa_-_Trecho_da_Estrada_de_Ferro_de_S%C3%A3o_Paulo_de_Santos_a_Jundi%C3%A1hy_(Brunlees,_James_-_Fox,_Daniel_M.)_-_1_(1),_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg) acesso em 20 janeiro 2022.

As maiores dificuldades estavam no trecho de serra, sendo necessária a construção de pontes e viadutos, aterros e muros de contenção. Para o intenso declive de serra foi aplicado o sistema funicular, em que cabos de duas pontas eram tracionados por máquinas nos topos de cada patamar em rampa.

A conclusão do trecho de Santos até São Paulo se deu em 6 de setembro de 1865, data que ficou marcada não somente pelo término da obra, mas também pelo acidente ocorrido quando da sua inauguração. Tal acidente gerou um relatório produzido pelo engenheiro Antônio Augusto Monteiro de Barros, endereçado ao conselheiro Antônio Francisco de Paula Souza²⁷, então ministro e secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, descrevendo que

concluiu-se no dia 03 de setembro de 1865, o assentamento dos trilhos até a estação de São Paulo, no bairro da Luz e no dia 06 do mesmo estava prevista a chegada de duas locomotivas pelo Bispo da cidade, entretanto o estado das vias permanentes ressentia-se ainda de obras complementares e de aperfeiçoamento; a composição partiu das margens do rio Tamanduateí, nas proximidades da rua Tabatinguera, puxada por duas locomotivas à velocidade de aproximadamente sessenta quilômetros por hora conforme relatou o engenheiro Diniz Street, o que ocasionou o descarrilamento da composição em virtude do rompimento dos dormentes em uma curva próxima à transposição do rio Tamanduateí (CYRINO, 2004, pp. 90-91).

Na ocasião do acidente estavam presentes, além do engenheiro Street, demitido em função do ocorrido, o padre Pires da Mota, o presidente da província Conselheiro João da Silva Carrão²⁸ e o Barão de Ramalho²⁹. O relatório trazia

²⁷ Filho de família com forte influência na política e economia paulistana, nascido em 6 de dezembro de 1843. Seu avô materno, Antônio Pais de Barros, o Barão de Piracicaba, foi fundador da Companhia Ituana de Estrada de Ferro e da cidade de Rio Claro. Exerceu diversos cargos políticos e foi diretor da Escola Politécnica de São Paulo (1893). Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SOUSA,%20Paula.pdf>> Acesso em 05 agosto 2020.

²⁸ Nascido em Curitiba em 14 de maio de 1810, foi estudante da Faculdade de Direito de São Paulo, diretor de “O Farol Paulistano” e fundador de “O Americano”. Atuou politicamente como Deputado Geral, Conselheiro do Império, Presidente da Província do Pará e de São Paulo (1865-1866). Disponível em <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/logradouro/rua-conselheiro-carrao> acesso em 05 agosto 2020.

²⁹ Joaquim Inácio Ramalho (06/01/1809 – 15/08/1902) foi jurista, professor e político brasileiro. Disponível em <http://www.baraoderamalho.org.br/2013/07/31/destaque-4/> acesso em 05 agosto 2020.

também informações sobre o estado das obras no trajeto percorrido pela ferrovia, das quais destacam-se que

no trecho de Santos, estavam concluídas as instalações em Santos (estação de passageiros, armazém de mercadorias, depósito de locomotivas e oficina, depósito de combustível e reservatório de água) e Cubatão (esta construída em taipa e sem armazéns para depósito de mercadorias), estando em Santos a estação de passageiros ainda desaparelhada; o armazém mostrou-se, na avaliação do engenheiro fiscal, insuficiente para atender as necessidades de uma estação do porte necessário; o depósito de locomotivas e reparações abrigavam quatro máquinas e considerava-se apenas para reparos leves, permanecendo o trabalho pesado nas oficinas de São Paulo; [...] em São Paulo estavam iniciados os trabalhos de construção da estação de passageiros; o armazém de mercadorias e os depósitos de locomotivas encontrava-se concluído e as obras das oficinas estavam paralisadas; os armazéns de mercadorias e os depósitos de locomotivas e oficinas estavam sendo concluídos em alvenaria de tijolos de boa qualidade, entretanto a argamassa utilizada nas oficinas era inapropriada – argamassa de terra – o que ocasionou a queda de uma das paredes da edificação sendo aconselhada a demolição total do edifício; telégrafo: os postes e a fiação desde Santos até São Paulo encontravam-se concluídos (CYRINO, 2004, p. 91).

Um acidente de tal magnitude abalaria a estrutura e o nome da estrada de ferro inglesa, causando desconfiança da exequibilidade do seu projeto e da façanha que era, de fato, atravessar a Serra do Mar e ligar o litoral ao interior da província. Uma matéria veiculada na *Revista Commercial*, de 9 de novembro de 1865, ou seja, meses depois do acidente acima relatado, deu conta de trazer aos leitores uma visão positiva da empreitada, enaltecendo sua importância para o desenvolvimento comercial e industrial paulista.

Há muito pouco tempo, dizia-se que foi a estrada de ferro mal projectada, que muitas de suas obras erão impossíveis; virão as impossibilidades praticadas; passarão a dizer que as obras estavam feitas muito ligeiramente, e por isso defeituosas. É necessário desprezar tão ridículas opiniões.

Para que as obras nos mereção completa confiança basta observar que ellas forão projectadas por pessoa de capacidade experimentada; e o engenheiro em chefe das obras inglezas, o sr. James Brunlees,

veio pessoalmente rectificar esses trabalhos, e os aprovou. E elle para isso não se contentou com os exames dos perfis. A pé, percorreu a picada.

Para a execução das obras, tivemos o sr. Henderson, que é profissional, bem conhecido por pessoas habilitadas da Europa e da America. Se não acreditarmos em taes homens, não acreditaremos em mais ninguém.

E nem se diga que elles relaxarão o trabalho por não ser feito para seu paiz. O contracto d'esta obra tem condições bastantes para que os Inglezes aqui residentes por parte da companhia, conjunctamente com o engenheiro fiscal, por nossa parte, não admittão obras senão perfectas.

Em 6 de fevereiro de 1867, a ferrovia é inaugurada, com 139 quilômetros de extensão, sem pompa nem circunstância, conforme notícia veiculada na edição de 27 do mesmo mês, no jornal *The Anglo-Brazilian Times*, no Rio de Janeiro, com os seguintes dizeres em inglês:

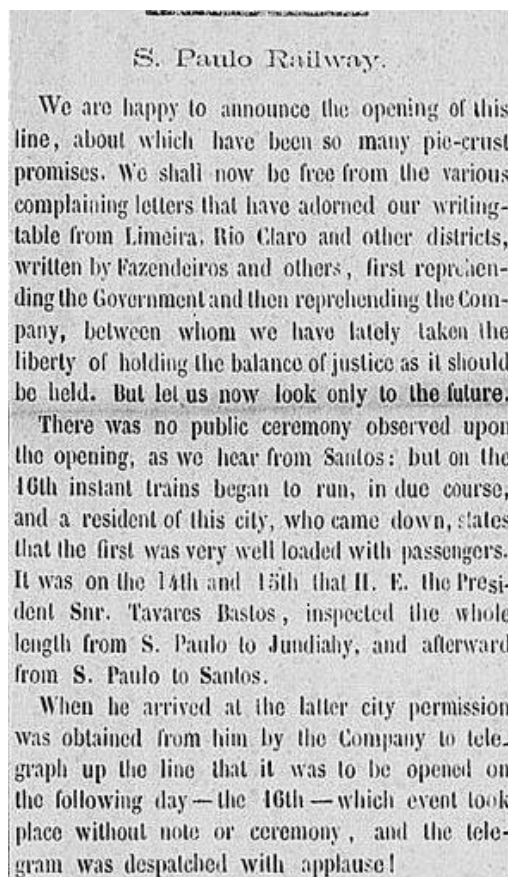


Figura 4: Recorte do *The Anglo-Brazilian Times*, 27 fevereiro 1867.

Em tradução livre, o recorte do jornal acima nos dá a ideia sobre a inauguração da linha férrea, conforme vemos abaixo,

Temos o prazer de anunciar o lançamento desta linha, sobre a qual tantas promessas têm sido feitas. Estaremos agora livres das várias cartas de reclamação que enfeitaram nossas redações de Limeira, Rio Claro e outros municípios, escritas por Fazendeiros e outros, primeiro repreendendo o Governo e depois repreendendo a Companhia, entre a qual ultimamente tomamos a liberdade de manter o equilíbrio da justiça como deve ser feito. Mas vamos agora olhar apenas para o futuro.

Não houve cerimônia pública observada na inauguração, como ouvimos de Santos: mas no instante 46 os trens começaram a circular, oportunamente, e um morador desta cidade, que desceu, afirma que o primeiro estava muito bem carregado de passageiros.

Foi nos dias 14 e 15 que H.E. o presidente Snr. Tavares Bastos, fiscalizou toda a extensão de S.Paulo a Jundiahy, e depois de S.Paulo a Santos.

Chegando a esta última cidade obteve-lhe autorização da Companhia para telegrafar a linha que seria inaugurada no dia seguinte - 46 - evento esse que decorreu sem cerimônia nem nota, sendo o telegrama enviado com aplausos!

O trajeto da linha férrea pode ser visto no mapa abaixo, com a indicação de suas respectivas estações.

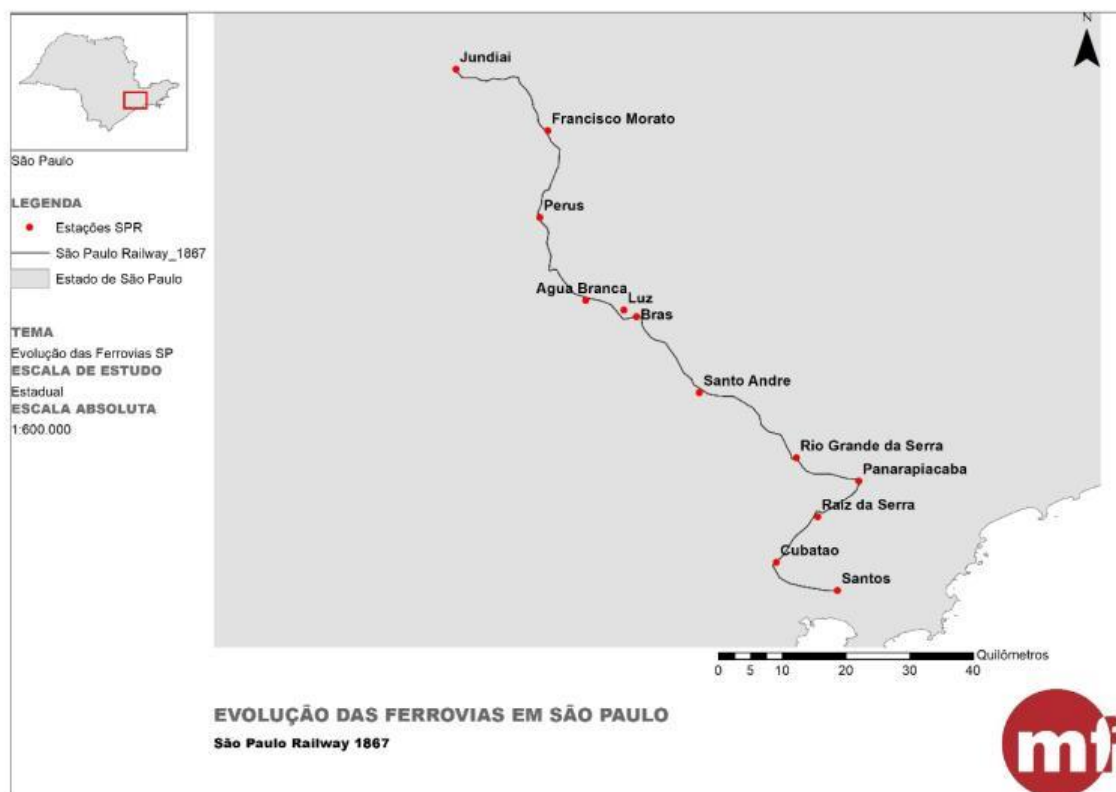


Figura 5: Evolução das ferrovias em São Paulo. São Paulo Railway 1867. Projeto Memória Ferroviária. UNESP, 2017. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1jl_QuA0dCnFqQa4fH1tIMc0Sx-AUz53H/view acesso em 20 janeiro 2022.

Já com a ferrovia em funcionamento, um relatório feito em 1869 por Daniel Fox, indicou a necessidade de interdição do tráfego da estrada, devido a um deslizamento de terra provocado pelas fortes chuvas torrenciais no período das águas, tal interdição durou vinte e três dias. Dez anos depois, outras inundações destruíram por completo um plano inclinado, a solução encontrada foi um sistema de drenagem e pintura de piche nas encostas prevenindo a infiltração e construção de paredões de pedra (GRAHAM, 1973, p.71).

A intenção deste capítulo é perceber de que maneira a imigração de trabalhadores ingleses ou a presença de executivos ingleses trabalhando para multinacionais que estão tomando os serviços públicos na cidade, por meio dos

agentes instalados na São Paulo *Railway* contribuíram, por meio da especulação e da atividade das multinacionais com força de trabalho qualificada dos engenheiros britânicos, para também introduzir um caráter urbano à capital paulistana e ao bairro do Pari, por conta da construção dos armazéns de carga, que serão explorados neste trabalho posteriormente. Por questões metodológicas, a abordagem se dá tendo em vista a atuação de alguns nomes como os já citados anteriormente, Daniel Makinson Fox e de seu sucessor na superintendência da inglesa, William Speers. No entanto, algo que permeia de certa maneira o imaginário sobre a presença britânica em São Paulo remete à prática de um esporte trazido por um brasileiro filho de europeus com fortes ligações com a *São Paulo Railway*.

1.2. Na trilha de um caminho: os primeiros passos do futebol em São Paulo

A ferrovia trilhou não somente a possibilidade de um transporte mais ágil com mais capacidade de carga e um comércio mais ativo, mas também a introdução, ainda que indiretamente, da prática daquele que se tornaria o esporte mais difundido no país.

Assim como no Uruguai, há uma particularidade na ferrovia daquele país que merece ser trazida à tona, tendo em vista que um processo semelhante ocorreu, em certa medida, na cidade de São Paulo, além do investimento econômico britânico em terras latinoamericanas. A *Central Uruguay Railway*, registrada em Londres em 1876, operou entre 1878 e 1949, quando a ferrovia foi nacionalizada. Em 1891, os funcionários uruguaios deram origem ao *Central Uruguay Railway Cricket Club*, uma agremiação esportiva que foi uma das responsáveis pela criação da Liga Uruguia de Futebol. No mês de março de 1914, o clube mudou seu nome para *Club Atlético Peñarol*³⁰, em referência à localidade em que este foi formado. Para abordarmos a similitude ocorrida em São Paulo, ou seja, a relação de espaços de lazer e práticas esportivas que

³⁰ Disponível em <https://www.xn--pearol-xwa.org/El-club/Linea-de-tiempo-uc109> Acesso em 17 agosto 2020.

envolvem a ferrovia e seus funcionários, se faz necessário percorrer a trajetória construtiva da linha férrea em terras paulistas.

A trajetória introdutória do futebol na pauliceia tem como personagem principal, Charles William Miller e suas origens. John Miller, seu pai, nasceu em 1844, em Burnfoot, Escócia e, já em São Paulo, em 1870, casou-se com Carlota Alexandrina Fox, filha de Henry Fox, relojoeiro com um estabelecimento à Rua da Imperatriz, atual Rua XV de Novembro, e Harriet Mathilda Rudge, sobrinha de John Rudge (MILLS, 2005). Ainda de acordo com Mills, o rei Dom João VI concedeu a John Rudge um terreno e uma casa nas glebas do Morumbi, conhecida por seu solo fértil, e John Rudge foi um dos primeiros ingleses a ali se estabelecer (MILLS, 2005). Também em São Paulo, estabeleceu-se anos mais tarde, o irmão de John Miller, William, casado com Carolina de Andrada Glenie, que tinha parentesco com José Bonifácio de Andrada e Silva. Outro casamento de um membro da família Miller foi relatado pelo jornal *O Correio Paulistano*, da seguinte maneira³¹:

Casou-se ante-hontem o sr. Peter Miller, irmão do conhecido negociante inglês, e sócio da firma John Miller & C, com a exma. Sra. D. Alice Rudge. Grande número de amigos e parentes do noivo e da noiva, aliada à família Rudge, acompanhou-os até Santos, onde foi celebrado o dote civil de casamento perante o consul de Sua Magestade Britânica e após regressarem a capital, a cerimônia religiosa que teve lugar no templo dos Protestantes. À noite, na bela residência do sr. John Miller sita no bairro de Pary, realizou-se em esplêndido baile em honra dos noivos. À estes a sincera expressão de nossos votos pela felicidade de que são dignos.

Esta espécie de preâmbulo de uma estreita árvore genealógica deve ser pensada também como um tipo de sociograma, uma rede entre alguns destes sobrenomes que tem uma relação intrínseca entre si e com as modificações urbanas ocorridas em São Paulo quando da instalação da linha férrea e nas décadas subsequentes, na produção do espaço e da paisagem em São Paulo.

Charles Miller nasceu na chácara dos seus avós maternos, em 1874, no bairro do Brás, na rua Monsenhor Andrade, 24, o que denota uma região rural nas proximidades da região central da cidade. No ano anterior, o Barão de Mauá

³¹ Correio Paulistano, 19 de junho de 1885, p.2.

fez uma doação de terreno na rua do Carmo, região central, para a comunidade inglesa, que construiu ali uma capela chamada *St. Paul's Church* atendendo a um pedido dos funcionários britânicos da ferrovia. A partir de 1966, a igreja foi transferida para o bairro de Santo Amaro, zona sul da cidade, à rua Comendador Elias Zarzur.

A educação também fazia parte da consolidação desta comunidade em terras paulistas, para que os filhos dos funcionários fossem alfabetizados, no entanto, a primeira escola britânica em São Paulo, a *St. Paul's School*, foi fundada apenas em 1926. Sem uma escola bilíngue, muitas destas crianças e jovens eram alfabetizados em suas próprias casas. No caso de Charles Miller, seus pais o enviaram, assim como seu irmão, John Henry, para estudar na Inglaterra, na *Banister Court School*, em Southampton, sul do país. Os irmãos Miller chegaram no país europeu para completarem seus estudos no outono de 1884, saindo de Santos, a bordo do navio *Elbe*, com escalas no Rio de Janeiro, Ilha da Madeira e Vigo, desembarcando em Southampton, em quase vinte dias de viagem (MILLS, 2005).

A relação entre escola e prática esportiva como ações do jovem Miller está presente no relato do jornalista Dave Judson:

A escola era uma grande instituição para um garoto com inclinações esportivas e profundamente imbuída da ideia vitoriana de cristianismo muscular. Sua equipe principal compunha-se também de alguns professores e ex-alunos, fato usual na época, e era considerada uma forte concorrente para qualquer adversário. É importante frisar que a Liga do Condado de Hampshire oferecia, no final do século XIX, campeonatos para as categorias Mirim, Juvenil e Adulto, e a escola Banister Court competia na Taça dos Adultos. [...] Começaram a competir disputando a Taça da Inglaterra em 1891, contratando profissionais e enriquecendo sua programação de jogos ao conseguir levar adversários fortes para seu campos em Antelope Ground. A força do St. Mary's também pôde ser sentida após a fundação da Liga do Sul em 1894, pois nessa competição St. Mary's foi campeão seis vezes em sete temporadas consecutivas, entre 1896 e 1904, além de ter sido finalista da Taça da Inglaterra, a mais famosa competição do futebol inglês, nas temporadas 1899/1900 e 1901/1902.

Em 1886, John Miller, pai dos meninos, foi visitá-los juntamente com seu irmão William e de lá partiram para Glasgow, onde o pai de Charles e John Henry faria uma cirurgia de hérnia, contudo, devido a complicações advindas do procedimento cirúrgico, faleceu em outubro do mesmo ano. Coube ao tio William providenciar os trâmites do funeral e deixar os meninos sob os cuidados da *Banister Court School* antes de retornar ao Brasil.

Charles Miller retornou à São Paulo no fim do ano de 1894, trazendo em sua bagagem o que se tornaria, com a licença do trocadilho, o pontapé inicial para a prática do futebol em terras paulistanas: um livro de regras do *association football*, uma camisa da *Banister Court School* e outra do *St. Mary's*, duas bolas de capotão, um par de chuteiras e uma bomba de ar.

No ano seguinte, mais precisamente no dia 14 de abril, temos o marco inicial do primeiro jogo de futebol conhecido em terras tupiniquins, lindeiras ao bairro do Pari, relatado por Charles Miller ao jornalista Thomaz Mazzoni (MILLS, 2005, p.74). Miller identifica os britânicos às empresas participantes do prélio e vemos em suas palavras o futebol se instalando como uma atividade empresarial, um ato de sociabilidade de funcionários destas empresas britânicas.

Realizamos o primeiro ensaio em terras brasileiras no ano de 1895, precisamente na Várzea do Carmo, nas proximidades da rua do Gasômetro e da rua Santa Rosa. Para isso, reuni um grupo de britânicos da Companhia de Gás, *London Bank* e *São Paulo Railway*. É interessante lembrar que essa primeira tentativa foi efetuada com a bola do jogo disputado em 1894, que me foi presenteada por um companheiro de seleção do Condado de *Hampshire*, que mais tarde presidiu a Liga de Futebol da Inglaterra.

Logo que nos sentimos mais traquejados, e que o número de praticantes do jogo tinha crescido, convoquei a turma para o primeiro cotejo regulamentar: “*The Gas Works Team*”, que era integrado por empregados da companhia, contra “*The São Paulo Railway Team*”. Foi em 14 de abril de 1895. Ao chegar ao capinzal, a primeira tarefa que realizamos foi enxotar os bois da Cia. Viação Paulista, que tosavam a relva pacificamente. Logo depois iniciávamos nosso jogo, que transcorreu de forma interessante, sendo que alguns dos companheiros jogaram mesmo de calças compridas, por falta de uniforme adequado. Venceram os da *São Paulo Railway* por 4 a 2, entre os quais eu me encontrava.

Quando deixamos o campo já havíamos assumido o compromisso de promovermos um segundo jogo. A exclamação geral dos que tinham disputado esse jogo histórico, entre eles William Snape, Wood, Sparks, Taylor e seus dois filhos, Blacklock, Crewe, Bley, Carter e outros, foi esta: “Que ótimo esporte, que joguinho bom”.



Figura 6: Vista da Várzea de Santa Rosa e da Várzea do Carmo, tomada da Rua Boa Vista em direção nordeste, para o bairro do Brás, por volta de 1890. Em primeiro plano, entre o centro e a direita da imagem, a Ladeira General Carneiro. No plano médio, a rua do Gasômetro com a ponte do Mercado sobre o Rio Tamanduateí já retificado; à esquerda da rua a Várzea tinha o nome de Santa Rosa, e à direita, Várzea do Carmo. A Várzea está limitada pelo Mercado Municipal ou da Rua 25 de Março à frente, e pela Rua de Santa Rosa e Rua da Figueira, ao fundo. Em último plano, ao centro, a Casa das Retortas da Companhia de Gás. Autor desconhecido, 1890. Acervo da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo. Disponível em <http://www.acervosdacidade.prefeitura.sp.gov.br/PORTALACERVOS/ExibirItemAcervo.aspx?id=473098> acesso em 20 janeiro 2022.

Esses funcionários britânicos praticavam atividades esportivas que, paulatinamente, começavam a ser concentradas na chácara da família Dulley. Seu proprietário, Charles Dummit Dulley, estadunidense de Pittsburg, Pensilvânia, nasceu em 1839 e chegou em São Paulo em 1861, para a superintendência da construção de túneis para um trecho da estrada de ferro D.

Pedro II, transferindo-se para a *São Paulo Railway*. Casou-se aos 27 anos com Anna Luiza Fox, irmã de Guilhermina e Carlota, mãe de Charles Miller (MILLS, 2005, p.56).

A relação entre os Dulley e os Miller não ficou restrita somente ao âmbito familiar. Foi registrado na Junta Comercial de São Paulo, em 1877, o contrato de sociedade entre Charles Dulley e John Miller, para o comércio de importação e exportação de gêneros estrangeiros, como mudas e sementes de café da Libéria, por exemplo, sob a firma de Dulley & Miller, com endereço na rua da Imperatriz, região central da cidade.

Um ano após a abertura da sociedade, Charles Dulley faleceu, o que fez com que a empresa entrasse em liquidação, publicando aviso às praças de Rio de Janeiro e São Paulo, em anúncio no *Correio Paulistano* de 20 de outubro de 1878. Em seu lugar, entrou sua viúva, Anna Luiza Fox Dulley e, desde 1879, a casa de importação e exportação alterou seu nome para Dulley, Miller & Brunhon, com a entrada de William Bitler Brunhon na sociedade, com o capital de 200:000\$000, conforme notícia veiculada em *A Constituinte: Orgam Liberal*, de 25 de setembro de 1879.

Tal atuação britânica no ramo dos negócios comerciais já era presente anos atrás, como o caso da Wilson Sons & Co. Segundo Marisa Daecto (2001, p.47)

Essa organização comercial foi fundada em 1844 na cidade de Salvador, Bahia. Manteve um escritório em Liverpool até 1874, quando o transfere para Londres. Atua principalmente no comércio de carvão, o qual importa diretamente da Grã-Bretanha e distribui para todo o país. Importa, ainda, toda sorte de maquinaria para indústria e lavoura, materiais para a construção e ferrovias, ferros, pinturas, óleos, produtos químicos, artigos sanitários, desinfetantes, cabos, explosivos, provisões gerais, licores, etc. A firma é ainda composta por agentes de comércio e navegação, estivadores, etc. Possuem filiais em Nova York, Las Palmas, Madeira, St. Vincent, Montevidéu, La Plata, Buenos Aires, Rosário, Bahía Blanca, Recife, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Pelotas e São Paulo. Nesta cidade, seu escritório está localizado na rua Barão de Paranapiacaba, 10. Mas a empresa conta, ainda, com dois armazéns localizados na Mooca e no Brás, sendo os dois servidos por ramais da São Paulo Railway.

O intuito aqui é demonstrar que a ferrovia pode ter sido o ponto de partida para que relações que extrapolassem os trilhos do trem ocorressem, consolidando a imigração inglesa, e a estadunidense, no caso de Dulley, em terras paulistanas. Sua chácara, localizada à rua Três Rios, no bairro do Bom Retiro, é um bom exemplo disso, sendo um dos locais em que se realizaram as primeiras partidas de futebol na cidade. Outro ponto a ser levantado como hipótese é se o fato de ambos – Dulley e Miller – trabalharem na *São Paulo Railway*, facilitou de alguma maneira seus negócios na casa de importação.

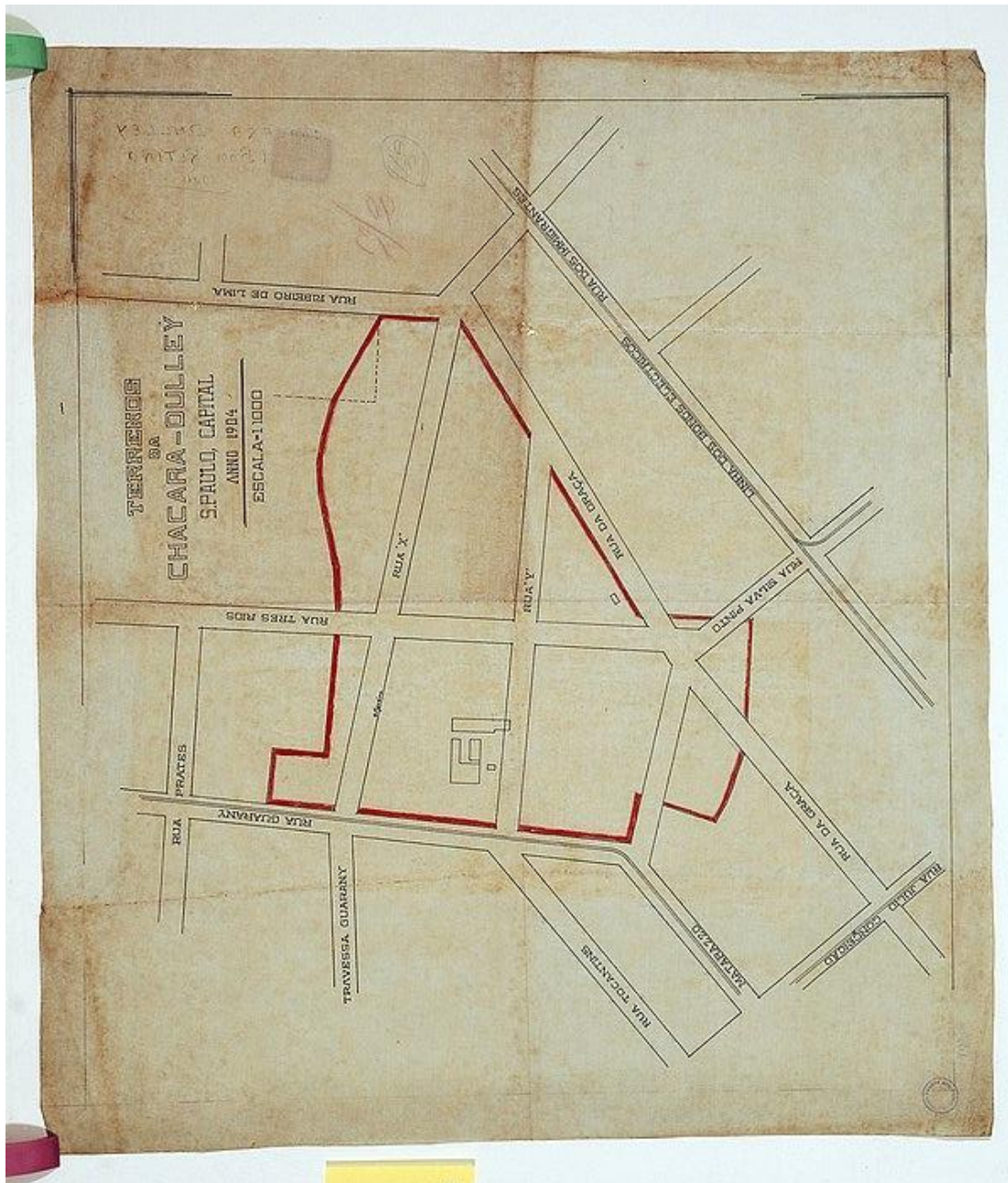


Figura 7: Terrenos da Chácara Dulley, no bairro do Bom Retiro. Fonte: Coleção João Baptista de Campos Aguirra. Museu Paulista. Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Planta_dos_Terrenos_da_Ch%C3%A1cara_Dulley.jpg acesso em 22 agosto 2021.

Pensando nas práticas desportivas na Chácara Dulley, outro personagem importante a ser destacado é William Fox Rule, primo de Charles Miller. Foi o fundador do *São Paulo Athletic Club* (SPAC), em maio de 1888, criado para suprir a demanda incipiente que começara a surgir entre os adeptos para os jogos de cricket e futebol, tendo seu início num terreno em declive e alagadiço

cedido pelo Estado e, portanto, inapto para as partidas, sendo estas realizadas em sua maioria na vizinha Chácara Dulley. Ainda na mesma localidade, membros da comunidade alemã, liderados por Hans Nobiling, começavam, timidamente, a formar seu escrete e treinar aos domingos de manhã a equipe que daria origem ao *Sport Club Germania* e ao *Sport Club Internacional*.

No ano de 1899, os ingleses, capitaneados por Rule e Miller, reuniram esforços para arrendar pelo período de dez anos, um terreno situado à rua da Consolação, pertencente à Dona Veridiana Prado, próximo à Caixa d'água. A aquisição do terreno se deu em 1906, com Richard Gray como presidente do SPAC.³²

Além do campo do SPAC, outros locais em que o futebol era praticado, juntamente com os campos de várzea, expressão dada pela localização de tais terrenos, nas proximidades de algum córrego ou rio, que sempre se alagavam nas épocas das cheias, eram, nos primórdios do século XX, o Velódromo Paulista, também de propriedade de Veridiana Prado e o Parque Antarctica, palco da estreia do primeiro campeonato paulista de futebol, entre as equipes do *Mackenzie College* e do *Sport Club Germânia*, em 3 de maio de 1902, que pertencia à Companhia Antarctica Paulista, no bairro da Água Branca³³.

Ainda sobre a família Miller, após a morte de John, notam-se, sobretudo entre a década de 1890, diversas negociações de terrenos envolvendo a viúva Carlota Alexandrina Miller, como por exemplo, o leilão realizado em janeiro daquele ano, divulgado pelo jornal *Correio Paulistano*,

para aquisição de terreno em forma triangular todo cercado, situado à rua Monsenhor Andrade, com grande armazém de teto de ferro, coberto a telha francesa em dois ângulos, com colunas de ferro no centro e grossas paredes de tijolos e duas casas para empregados, dividindo com a estrada Inglesa, com propriedades do Monsenhor Andrade e da rua da Cruz, já feito o abatimento de dez por cento, pela quantia de 72 contos de réis.

³² Disponível em <https://www.spac.org.br/institucional/nossa-historia/> acesso em 22 setembro 2021.

³³ O Parque Antarctica e sua relação com a urbanização em São Paulo é analisada em https://capph.sites.unifesp.br/novo/images/capph/producao/Diogenes_S_1_monografia.pdf

Já em 1897, uma nova aquisição de terrenos, na região do Pari, desta vez, às ruas do Oriente e Maria Marcolina, por José Manoel Rodrigues. Na referida década, foi possível perceber, de acordo com levantamento feito por Ana Maria Barbour (2021, p.95), treze transcrições de imóveis e propriedades vendidas, possivelmente como forma de dona Carlota angariar renda após o falecimento de seu marido.

Há de salientar também outro ponto fundamental na presença destes britânicos em São Paulo, sob o ponto de vista da urbanização neste período compreendido entre a passagem do século XIX ao XX, conforme veremos nas linhas que se seguem.

1.3. As águas vão rolar – a Companhia Cantareira e Esgotos

O problema da falta de água na capital já vinha de tempos remotos. Um exemplo disso remete ao ano de 1856, em que o então presidente da província Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos, incumbiu ao engenheiro inglês William Elliot, a canalização das águas para os chafarizes da cidade, assim como, ao também engenheiro inglês John Cameron, a aquisição no Rio de Janeiro dos tubos de ferro fundido para a realização da obra (MARTINS, 2003, p.22).

Quando olhamos para a planta da cidade de São Paulo em 1850, vemos alguns de seus principais logradouros, várias chácaras que seriam loteadas e transformadas em bairros, caminhos e estradas que conectavam a cidade a outras regiões entre si e, ainda que banhada pelas águas dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, na sua área urbana, a falta de água potável era um problema de alta magnitude para o poder público conseguir resolver.



Figura 8: Planta da Cidade de São Paulo em 1850. Reconstrução Histórica e Topographica Approximada. Departamento Geographico e Geológico, organizado e desenhado por Francisco Gonçalves em 1937. Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Os tanques de Santa Teresa e Municipal, que serviam de água a cidade, tinham suas vertentes situadas no Morro do Caaguaçu, região da Avenida

Paulista atualmente e que também abriga as nascentes do ribeirão Anhangabaú que, por sua vez, deságua no rio Tamanduateí, nas proximidades do terreno em que se localizam os armazéns da ferrovia inglesa. No entanto, tais tanques sofriam com a falta de fiscalização e muitas pessoas acabavam por banhar-se e lavar as roupas em suas águas, o que implicava em vários problemas para a população, pois frequentemente os tanques eram fechados para limpeza.

Em 1858, o presidente da Província, José Joaquim Fernandes Torres, queixando-se da má qualidade dos aparelhos que distribuíam a água, além de seu desperdício nesta operação, lamentava também que ainda não era possível obtê-la por meio dos mananciais da Serra da Cantareira. Fez-se então a ampliação do decreto do ano anterior de modo a permitir a assinatura de contrato por parte do governo com quem oferecesse mais e melhores vantagens a fim de elevar a capacidade de abastecimento de água³⁴.

Aqui vemos que os ingleses não estavam restritos tão somente em questões voltadas à instalação de uma linha férrea, mas eram atuantes também em outras frentes, como o fornecimento de água.

Em 1863 o governo da província comissionou o engenheiro inglês James Brunlees para estudar um plano geral de abastecimento. Auxiliado por seus colegas Hooper e Daniel Makinson Fox, Brunlees estudou o assunto e apresentou um relatório em que dizia ser preferida, para o abastecimento, a água do ribeirão da Pedra Branca, na Serra da Cantareira, cuja boa qualidade fora atestada pelo farmacêutico Gustavo Schaumann (BRUNO, 1991, p. 67).

Isso demonstra que a parceria entre James Brunlees e Daniel Makinson Fox também se fez presente nesta outra empreitada que transformou o cenário urbano paulistano no último quartel do século XIX, além da criação da SPR. Brunlees, em 1860, foi comissionado para analisar um plano de abastecimento de água e esgotos em São Paulo. Um levantamento topográfico feito por sua equipe, três anos mais tarde, possibilitava a obra que visava melhorar este

³⁴ SÃO PAULO (Província). *Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor senador José Joaquim Fernandes Torres, presidente da Província de S. Paulo, abriu a Assembleia Provincial no anno de 1858*. S. Paulo, Typ. Dous de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1858, pp.35-36.

fornecimento. Cinco anos mais tarde, Fox participou do projeto para a construção de uma ponte de ferro para substituir a antiga Ponte Grande de Santana.

Em 1866, uma nova lei foi criada para quem quisesse fazer tal fornecimento de água, desta vez com o adendo do cerceamento dos aguadeiros, comerciantes de água, promovendo a exclusividade do comércio de água para quem ficasse a cargo dos encanamentos e distribuição³⁵. Em julho do mesmo ano, Antonio Candido da Rocha, presidente da província, sancionou a lei que autorizava o contrato para a empresa que melhor oferecesse serviços de captação e distribuição das águas da Cantareira, além da instalação de registros, hidrantes e encanamentos.

O *Diário de São Paulo* publicou na capa do dia 1º de maio de 1870, o projeto 177, a respeito do governo e sua autorização para a contratação do encanamento das águas da Cantareira, por meio de ferro fundido. Dentre as discussões ocorridas na Assembleia Provincial por conta de tal empreitada, destaca-se aqui a fala do deputado Rodrigo da Silva:

A comissão autoriza o governo a crear sobre os prédios da capital, com applicação à canalização das águas da Cantareira, imposto vexatório, presentemente, porque já existe o imposto pessoal que pesa muito sobre as classes mais pobres; mas, como não tem character permanente, não me alongarei em discuti-lo.

Juntamente com o Coronel Antonio Proost Rodovalho³⁶, Major Benedito Antonio da Silva, Fox e Brunlees fizeram parte do projeto que culminou na Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, com contrato assinado em 9 de outubro de 1875 e com capital conseguido por empréstimos a bancos ingleses que previa o monopólio do serviço de abastecimento de água na cidade por sete décadas, contudo, anos depois, a Companhia seria dirigida por Rafael Paes de Barros, Clemente Falcão de Sousa Filho e o Barão de Três Rios (MARTINS,

³⁵ Lei 27 de 11 de maio de 1859. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1859/lei-27-11.05.1859.html> acesso em 25 janeiro 2022.

³⁶ Nasceu em São Paulo em 27 de janeiro de 1838, falecendo na mesma cidade em 30 de dezembro de 1913. Entre outras atividades, foi presidente da Caixa Econômica, administrador das obras da Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro e diretor da Companhia Ituana. <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/logradouro/rua-coronel-rodovalho> acesso em 15 agosto 2020.

2003, p. 410). Daniel Fox também atuou como diretor na *The Rio de Janeiro City Improvements Company Ltd*, criada em Londres, em 1862, para os serviços de saneamento básico da capital brasileira na época. O jornal *O Pharol*, de 12 de abril de 1908, anunciava a reeleição de Fox no cargo diretivo da companhia.³⁷

Ainda no ano de 1875, poucos dias depois do contrato estabelecido pela Cantareira, o *Correio Paulistano* lançou severas críticas ao governo que aceitou a proposta dos empresários e privava o livre acesso à água por parte da população que, a partir de então, compraria galões de 20 litros d'água pelo preço de 30 réis³⁸.

O abastecimento de água via monopólio da Companhia Cantareira implicou em mudanças estruturais no cotidiano da cidade, em que pesa o fato de que tal abastecimento, outrora proveniente dos chafarizes instalados na cidade começaram a ser desativados de modo a obrigar a população a instalar os encanamentos da companhia nos interiores de suas edificações, o que já afetava aqueles sem condições financeiras para tal feito.

Tendo como uma das justificativas um incremento da infraestrutura urbana, a mercantilização da água, conforme salientou Santos (2011, p.59)

[...] as desativações também respondiam à efetiva transformação da água em mercadoria, que deveria ser adquirida por meio de um serviço a ser pago e desde que por meio de um aparato infraestrutural na qual a residência deveria estar incluída ao contexto dos equipamentos da cidade, ao contrário do que fora até então. A água deixava de ser um bem público e acessível à população, enquanto a inexistência dos chafarizes nas ruas combateria a monumentalização de um bem que já fora abundante, acessível e gratuito. Por outro lado, na década de 1880, os chafarizes também eram alvo de outros tipos de reclamações, com a falta d'água e o fornecimento de água pútrida, da mesma forma que as bocas de lobo, pois emanavam fétidas exalações.

Conforme Cristina de Campos (2005), a segunda metade do século XIX marcou uma atuação do Estado Imperial no sentido de ser o promotor de uma agenda que viabilizava condições para que a iniciativa privada estabelecesse e

³⁷ O Pharol, 12 de abril de 1908, p.2

³⁸ O Correio Paulistano, 16 de outubro de 1875, p.1

explorasse os serviços de infraestrutura urbana no território brasileiro, cabendo ao governo a tarefa de fiscalização de tais empreitadas feitas por esses agentes terceiros, sejam eles, companhias ou grupos privados.

Nessa linha de pensamento, Richard Graham aponta a presença da imigração britânica ligada às melhorias urbanas, não somente em São Paulo, mas em outras cidades brasileiras, como a instalação da malha ferroviária que mostramos no início do capítulo. O autor salienta que a mudança nos padrões de vida urbana adquirindo um caráter de modernidade se deve em boa parte à instalação da linha férrea, no caso de São Paulo.

A vida urbana moderna, representada pelas companhias de ópera que davam espetáculos em São Paulo, certamente não as teria se os cantores e demais membros tivessem que enfrentar as agruras da serra do Mar, em lombo de animais. A estrada de ferro ajudou também a criar uma sociedade de massa. Indiferentemente aos vagões de 1ª, 2ª e 3ª classes, uma estação de estrada de ferro cheia de pessoas de todas as condições sociais – operários e governadores, imigrantes e fazendeiros, senhoras de sociedade e prostitutas – era um monumento para as relações impessoais e mobilidade das classes sociais do mundo moderno. E os vagões de estrada de ferro eram pontos de aproximação e contato entre a sociedade tradicional e a moderna. Assim, as “irmãs de caridade”, para as quais as ferrovias davam passagem gratuita, viajavam muitas vezes nos mesmos carros que os vendedores de bíblias inglesas. O latifundiário, viajando em direção à Capital para conseguir um título de nobreza, encontrava-se com o engenheiro britânico no percurso. Estes aspectos de transporte maciço eram bem diferentes daqueles do tempo do transporte em lombo de burros, e as cidades que tinham ponto de parada em ferrovias inevitavelmente modificadas (GRAHAM, 1973, p.124).

À esta ideia um tanto triunfalista de Graham, contrapõe-se o trabalho de François Beguin, *As maquinarias inglesas do conforto* publicado em 1977 a respeito das consequências das precárias condições de vida e de moradia do proletariado. O autor ressalta a relação existente entre insalubridade e as más condições de habitação e uma alta taxa de mortalidade e de doenças (BEGUIN, 1991, p.40).

A partir do século XIX, estes princípios de localização e de distribuição, que tinham no século precedente uma grande importância, deram lugar a princípios teóricos e técnicos referentes à gestão dos fluidos. Não habitamos, portanto, mais em um lugar definido pela proximidade de um charco ou de um hospital, pela direção dos ventos, pela alternância

das estações e culturas, pela passagem de meteoros, pelas características do céu e ou pela dessecação de um lago; habitamos formas técnicas no interior das quais mecanismos canalizam fluxos e mantêm nossa saúde. O habitável então não tem mais limites naturais e sim limites técnicos, econômicos e políticos (BEGUIN, 1991, p.43).

Parte dessa maquinaria está na desativação das fontes públicas para que se utilizasse a água encanada, máximo conforto urbano, pagando às empresas monopolistas.

Apesar da participação inglesa no envolvimento das questões urbanísticas da cidade de São Paulo e sua relação com o poder público, havia capital estrangeiro de outras localidades, conforme ressalta Simões Junior da seguinte forma, já que, segundo o autor

Essas companhias, que se introduziram na Província de São Paulo obtendo concessões para a construção de ferrovias (São Paulo Railway, em 1856, por exemplo), passam logo a seguir a se interessar pelo grande mercado consumidor que se forma na capital. Em 1868, o serviço de gás e iluminação pública é monopolizado pela São Paulo Gas Company; em 1878, o serviço de água e esgoto está a cargo da Companhia Cantareira de Esgotos, posteriormente, serão criadas a The São Paulo Tramway Light & Power LTD. (1899), com concessão para o transporte coletivo e iluminação e, mais tarde, uma consorciada indireta, a Companhia City, que em 1911 se introduz como incorporadora imobiliária, adquirindo 12 milhões de metros quadrados de terras (...) para posterior revenda sob a forma de lotes de alto padrão (SIMÕES JUNIOR, 1991, p. 73).

Em 1881, foi organizada uma planta da cidade de São Paulo, sob a supervisão de Henry Batson Joyner, engenheiro chefe da Companhia Cantareira e membro do Instituto de Engenheiros Civis de Londres, com referência a diversos edifícios públicos, além do rio Tamanduateí retificado dentro do perímetro urbano e entrecortado pela linha férrea inglesa, mostra também um adensamento urbano na região central da cidade, ladeado por grandes vazios, onde, por exemplo, viriam a ser loteados nos próximos anos, como os terrenos entrecortados pela ferrovia para a construção dos armazéns da Inglesa.

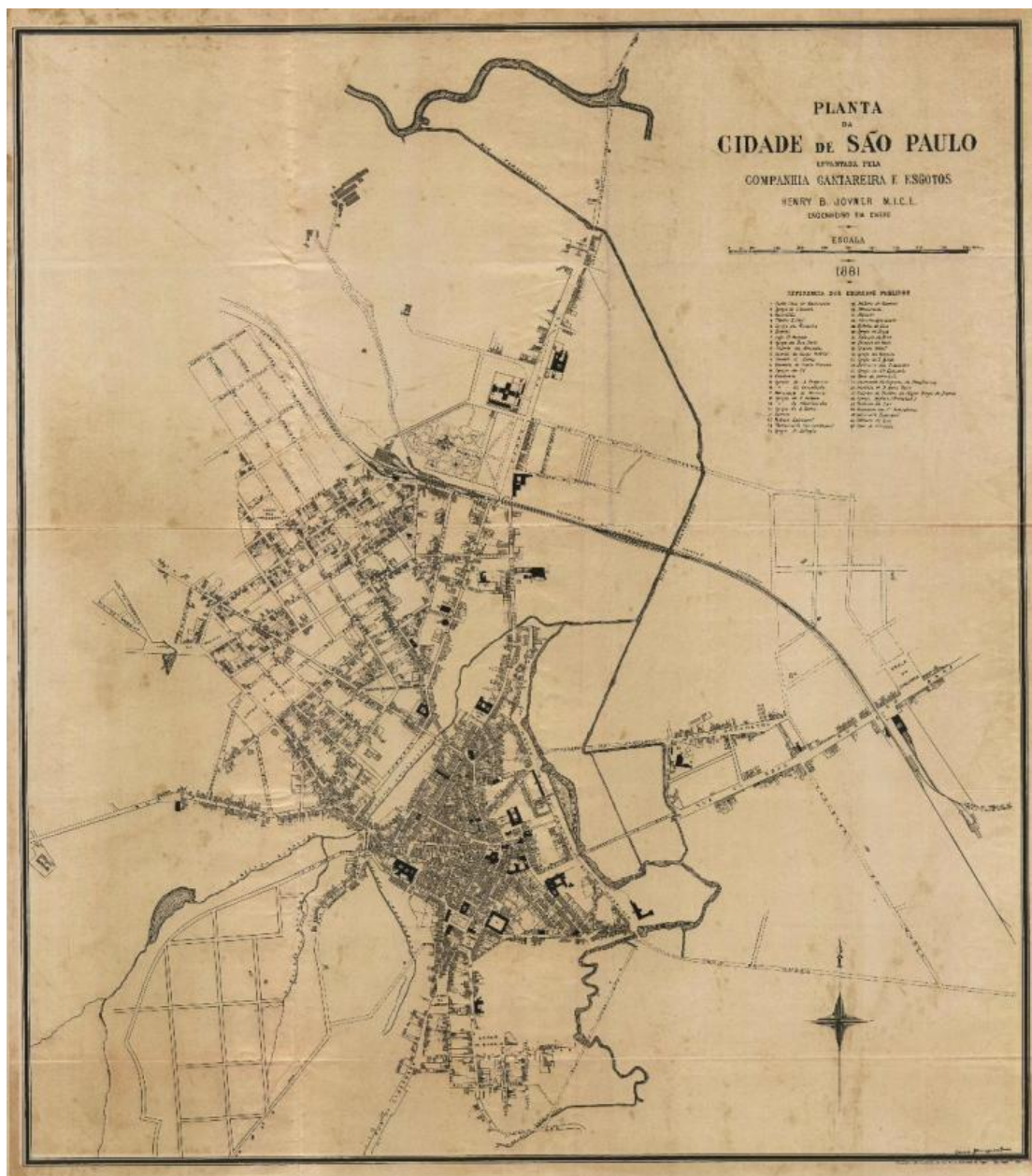


Figura 9: Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos. Henry B. Joyner M.I.C.E – Engenheiro chefe. Disponível em <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1881.htm> acesso em 06 outubro 2021.

Também em 1881, a Companhia Cantareira instalou chafarizes no Campo da Luz, atual Avenida Tiradentes, nos Largos de São Bento, Pelourinho (Sete de Setembro), Guaianases (Praça Princesa Isabel) e Sete de Abril (Praça da República) (MARTINS, 2003, p.412). Além de conduzir a água até o reservatório no bairro da Consolação, donde se fazia a distribuição para parte da região. A partir do início da cobrança das taxas de consumo da água surgiram também as

reclamações advindas da população a respeito da qualidade do serviço prestado, já que a Cantareira não supria tal necessidade, fazendo da água uma mercadoria nem sempre possível de ser paga. Sobre as reclamações, o *Correio Paulistano* veiculou em suas páginas³⁹:

Há coisas que a natureza dá de graça e de que ninguém tem o direito de se apoderar para vender ou alienar. São água, luz e ar. A Companhia Cantareira obteve o privilégio de encanar a água da Cantareira: mas ninguém podia dar a água, porque ela é de todos. Não entendeu porém assim a privilegiada: entendeu que o privilégio lhe dava a posse da água também, e fazendo desta posse base de suas operações nos vai vendendo aos litros a água que é nossa. A Companhia adquiriu com o privilégio o aluguel do encanamento pelo preço que ela quisesse: mas não a propriedade da água. Com que direito pois ela anda vendendo a água aos litros? E por que preço!

As águas da Cantareira eram o recurso para prover o abastecimento e sanar os problemas hídricos da cidade, no entanto, o aumento populacional num curto período fez este abastecimento cada vez mais insuficiente, conforme demonstra a tabela abaixo.

População do Município de São Paulo nos anos de levantamento censitário	
Ano	População (hab)
1872	31.385
1890	64.934
1900	239.820
1920	579.033
1940	1.326.261

Tabela 1 - elaborada a partir de dados colhidos no site da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento da Prefeitura Municipal de São Paulo. Disponível em http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php acesso em 20 jan 2022.

³⁹ O Correio Paulistano, 26 de abril de 1882, p.3

De acordo com Denise Bernuzzi de Sant'Anna (2007), em 1888, cerca de 5 mil edifícios eram servidos com as águas da Cantareira. Tal insuficiência incorreu em diversas reclamações da população e em constante fiscalização por parte do governo para cumprimento do contrato, multando a Companhia

Em cumprimento da condição (a) da cláusula 1^a. do contracto de 29 de Novembro de 1890, a Companhia apresentou estudos relativos ao abastecimento da zona baixa da cidade com águas do Aricanduva e aos serviços de esgotos dos bairros da Penha, Bom Retiro, Campos Elyseos e Santa Cecilia.

Foram tão deficientes esses planos que a Repartição não aceitou-os e por officio de 21 de Fevereiro denunciou ao Governo, falta de cumprimento da cláusula 1^a. do contracto de 29 de Novembro.

Estudada a questão em pareceres de 17 de Março e 8 de Abril, desta Repartição, resolveu o governo por acto de 11 de Abril, multar a Companhia em 2:000\$000, conforme os artigos 16 e 19 do contracto acima citado e, na mesma data marcou o prazo de quatro mezes a contar de 15 de Abril afim de serem apresentados planos definitivos e completos para o abastecimento d'água, serviço de esgotos e bases do novo contracto, sob pena de caducar o de 29 de Novembro de 1890, si taes estudos não fossem apresentados, dentro do prazo estipulado; e, também, resolveu não autorizar a execução de quaisquer trabalhos, antes que fosse exhibido o projecto definitivo de canalização d'água e rede de esgotos relativos aos bairros da Penha, Bom Retiro, Campos Elyseos e Santa Cecilia⁴⁰.

Tais críticas à Cantareira continuaram ao longo da década, indicando que, para além das questões demográficas, havia, por parte da Companhia, a intenção de tornar o empreendimento lucrativo, de forma que buscavam investir o mínimo necessário para cumprir as demandas contratuais. Este era o pensamento também proferido pelo engenheiro da Superintendência de Obras Públicas, Antonio Francisco de Paula Souza, culminando em sua encampação pelo Estado, sendo este o responsável pelas obras de abastecimento de água e esgoto a partir de 1892 (CAMPOS, 2005, pp.218-220).

Importante aqui pensar na conjectura atrelada à mudança do modo de governo, já que o regime republicano passou a vigorar desde 1889 com uma reestruturação administrativa que estava por ocorrer com projetos modernizadores que visavam o progresso nacional em moldes positivistas

⁴⁰ Superintendência de Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Secretário de Negócios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas*. 1893, p.37.

conectados a investimentos econômicos. Neste sentido, em São Paulo, a Repartição de Água e Esgotos (RAE), atrelada à Superintendência de Obras Públicas, dirigida pelo engenheiro José Pereira Rebouças, ficou responsável pela continuidade nas obras de captação de água na Serra da Cantareira (CAMPOS, 2005, p.221).

Tal responsabilidade por parte do governo implicava em uma série de ações que trouxessem ao conhecimento da população que este novo sistema de governo estava em voga, além da preocupação com possíveis conflitos advindos em razão desta recém-mudança governamental (MARCONDES, 2021, p.93). A encampação da Cantareira dita acima revela aspectos importantes, como nos diz Sidney Bernardini (2007, p.294), entre eles, o fato do filho do governador Bernardino de Campos, Carlos de Campos, ser um dos acionistas da empresa. Denotando a relação entre a esfera pública e a privada na concessão deste serviço. O que mostra, de certa maneira, a ausência de uma preocupação do poder público com a qualidade do serviço oferecido⁴¹.

A RAE, assim como a Cantareira, destruiu diversos chafarizes pela cidade, obrigando a população ao consumo da água encanada (então não faltava água pelo crescimento demográfico, mas pela especulação da companhia. Já faz mais sentido agora. *Pari passu* a essa demolição, os córregos que servem a Serra da Cantareira como Cassununga, Capão Redondo e Engordador foram cooptados na região do Guapira, enquanto o Reservatório da Consolação estava sendo ampliado e o da Liberdade construído. Para implementação destas obras, foi criada a linha do *Tramway* da Cantareira, cujo início se dava no Pátio dos Armazéns da *São Paulo Railway*, recém-construídos, que serviam para recebimento de materiais importados, e que serão analisados

⁴¹ Empresas que foram responsáveis pela gestão do saneamento em São Paulo e seu tempo de existência: 1. Companhia Cantareira e Esgotos (1877-1892); 2. Repartição de Água e Esgotos da Capital – RAE (1892-1954); 3. Departamento de Água e Esgotos da Capital – DAE (autarquia) (1954- 1970); 4. Superintendência de Águas e Esgotos da Capital – Saec (1970-1973); 5. Companhia Metropolitana de Águas de São Paulo – Comasp (1968- 1973); 6. Companhia Metropolitana de Saneamento de São Paulo – Sanesp (1970-1973); 7. Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – Sabesp (1973-atual). Disponível em http://memoriasabesp.sabesp.com.br/acervos/dossies/pdf/2_dossie_institucional_empresas_de_saneamento.pdf acesso em 25 janeiro 2022.

em suas minúcias no capítulo a seguir. A linha tinha seu ponto final no parque na Serra da Cantareira, um local turístico.

Outro ponto relevante neste período, o binômio café-ferrovia é um elemento que traz à tona uma vertente que tenta explicar a pujança econômica de São Paulo no século XX, somado à imigração e a incipiente industrialização que começava a se instalar também na mesma época, no entanto, o café por si só não pode ser analisado separadamente, sendo necessário entender sua relevância dentro de um complexo maior. A noção de complexo cafeeiro apresentada por Paula Beiguelman (2005) e Luiz Augusto Maia Costa (2003) abarca questões de suma importância para a compreensão do período da urbanização paulistana analisada neste trabalho, haja visto que o papel da cultura do café “demandou uma série de ações, tanto da iniciativa privada (nacional e internacional) como da pública, que acarretaram transformação significativa na estruturação especial do território paulista” (COSTA, 2003).

Ainda sobre a conformação deste complexo cafeeiro, no que tange as questões sobre os chamados melhoramentos urbanos, nós temos que

os processos que levaram à constituição do assim chamado “complexo cafeeiro” no Brasil da segunda metade do século XIX são contemporâneos à difusão mundial do uso de concreto. A indústria da construção vive então grandes desafios, tanto econômicos quanto técnicos, pois as obras necessárias à construção de uma infraestrutura urbana, energética e de transporte ligam-se às origens da Engenharia e da Arquitetura no Brasil (GITAHY, 1994 *apud* COSTA, 2003).⁴²

Reiteramos que o complexo cafeeiro é responsável pela criação de uma nova infraestrutura urbana para a cidade de São Paulo a partir da segunda metade do século XIX, com equipamentos urbanos ligados diretamente ou não a esta cultura, mas que indicavam novos modos de se viver nesta cidade, como a própria ferrovia da qual tratamos neste trabalho, as linhas de bonde, telefonia, iluminação pública e outras obras de melhoramentos (CAMPOS, 2005).

⁴² GITAHY, Maria Lucia Caira, 1994 *apud* COSTA, Luiz Augusto Maia. *O ideário urbano paulista na virada do século – o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)*. 2003.

Sobre melhoramentos urbanos, é fundamental entendermos a respeito do significado deste léxico, que nos é trazido por Bresciani da seguinte forma:

Refere-se sempre a objetos concretos, projeções de intervenções e/ou obras realizáveis que, pela dimensão imagética desenhada ou sugerida pela linguagem, são capazes de provocar em quem escuta, lê ou vê, o sentimento de serem partícipes, ou excluídos, de uma ação coletiva orientada no sentido de um *modelo ideal de cidade moderna*, imagem essa que não se imobiliza numa dada representação, mas se desloca constantemente, acompanhando os sucessivos deslocamentos nas concepções de *cidade ideal* (BRESCIANI, 2018, p.351).

A esta pesquisa cabe a incumbência de pensar que a ferrovia trouxe um caráter urbano à Pauliceia que se alterou com sua instalação, mas de que maneira isso se mostra fisicamente. Além disso, o lastro econômico da viabilização da linha férrea precisava ser coadunado com outras frentes de renda e, dentre elas, estão os investimentos britânicos. Para tal análise, se faz necessário um recorte espacial que permita aprofundar as relações urbanas e, por isso, a instalação dos armazéns da *São Paulo Railway* no bairro do Pari foi escolhida para tanto. Contudo, antes disso, faz-se necessário apontar outro fator essencial para o entendimento das questões urbanísticas que envolvem o processo que remodelou São Paulo, e a região do Pari, neste período que escolhemos para abordar.

1.4. Força e Luz: Os primeiros anos da *Light* em São Paulo

Foi na segunda metade do século XIX que São Paulo ainda que de forma incipiente, passou a contar com um serviço de fornecimento de energia elétrica, geralmente para o uso de algumas indústrias, que possuíam seus próprios geradores. Do mesmo modo, a iluminação pública crescia a passos curtos e vivia com a concorrência da iluminação a gás (SILVA, 2008, p.34).

Em São Paulo, durante todo o século XIX, foram feitas várias tentativas de iluminar as principais ruas da cidade. Em 1840 o governo da província de São Paulo determinou a instalação de 101 lâmpões de azeite de peixe na área central da cidade. Antes disso, a iluminação era feita de forma particular, com óleos de peixe, mamona ou baleia.

Nas casas mais pobres eram usadas velas de sebo, que cheiravam mal. Na segunda metade do século XIX foram feitos vários contratos com particulares, ocorrendo uma troca constante de concessionários e de combustíveis.

Os gasômetros, segundo definição do dicionário Houaiss, eram “reservatórios de gás a ser distribuído, sob pressão constante, para iluminação ou combustão ou fábrica de gás” (HOUAISS, 2009, p.957). Em São Paulo, o primeiro gasômetro foi instalado em 1872, com capacidade para 2 mil metros cúbicos, aumentando aos poucos ao longo dos anos seguintes.

Em 1870, iniciaram-se os trabalhos da *The São Paulo Gas Company*, de capital britânico, formada no ano interior, com a concessão para distribuição do gás e manufatura dos meios para iluminação pública e particular por vinte e cinco anos. Dois anos depois, houve a inauguração da iluminação a gás.

A respeito da iluminação a gás em São Paulo, o *Diário de São Paulo*, publicou em 10 de março de 1870, a notícia lida abaixo

Esteve, há dias, nesta Cidade e partiu no último vapor à Corte e dali para Londres, o Sr. W. Ramzay, engenheiro do empreiteiro da companhia de Gás desta Cidade.

Segundo consta, veio escolher o local para o gasômetro, levantar a planta do terreno desta Capital apropriado para as obras que se tem de fazer, cuja planta foi entregue ao governo, e voltou ao seu país afim de engajar trabalhadores para estarem aqui por estes três meses.

Fazemos ardentes votos pelo regresso deste engenheiro, para vermos então começarem as obras necessárias, e acabarmos de uma vez para sempre com a iluminação feita a querosene.

A área escolhida para instalação do complexo do Gasômetro foi a Chácara do Ferrão, propriedade da Marquesa de Santos, na várzea do Tamanduateí, nas proximidades do atual Parque Dom Pedro II. A proximidade com a linha férrea inglesa e seus armazéns, construídos mais tarde, contribuíram efetivamente para o transporte e armazenamento das matérias-primas essenciais para o funcionamento do Gasômetro, assim como a Casa das Retortas, responsável pela transformação do carvão em gás.

À guisa de informação, o complexo do Gasômetro e a Casa das Retortas foram tombados em 2010 pelo CONDEPHAAT, (Conselho de Defesa do

Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo), pela resolução SC-20, de 26/03/2010⁴³.



Figura 10: fachada da antiga Casa das Retortas, tombada em 2010 pelo CONDEPHAAT, localizada à rua do Gasômetro. Fonte: A Folha de São Paulo, 30 jan 2009. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff3001200914.htm> acesso em 25 janeiro 2022.

A exploração do serviço de energia elétrica demandava grandes custos e boa parte do investimento neste setor era de capital estrangeiro. Em 1899, fez-se a *Light*, ou melhor, a *The São Paulo Railway, Light and Power Company Limited*, com sede em Toronto, Canadá, mas com capital inglês, sendo um grupo articulado por Francisco Gualco, Augusto de Sousa e o engenheiro norteamericano Frederick Pearson. Os dois primeiros transferiram seus privilégios e concessões para a empresa, que adotou o novo nome de *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, para atuar na área de transportes eletrificados na capital paulistana.

No ano anterior, na cidade de Santos, após concorrência pública, o grupo liderado por Cândido Gaffreé e Eduardo Guinle ganham o direito de construir e

⁴³ Disponível em <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/copia-modelo-nome-do-bem-tombado-copia/> acesso em 25 janeiro 2022.

explorar, por 39 anos, posteriormente renovados por mais nove décadas, o Porto de Santos, que foi inaugurado em 1892. Anos mais tarde, a empresa entrou no ramo de eletricidade e travou diversas contendas com a *Light* pelas concessões de fornecimento de energia elétrica (GERIBELLO, 2016, p.26). A empresa entrou em batalha judicial com a *São Paulo Railway*, sobre a qual trataremos ao falarmos da construção dos armazéns no bairro do Pari, no capítulo a seguir.

O percurso que fizemos até aqui pretendeu elencar alguns elementos edificantes para pensarmos primeiramente sobre o papel da imigração inglesa em São Paulo, não restrita, como vimos, à instalação da estrada de ferro, mas com participação também em outras frentes, resultado de um capitalismo monopolista. A convivência dos ingleses e a profusão de seus costumes como a prática do futebol modificaria os modos de lazer da sociedade, seja na ocupação de terrenos lindeiros às várzeas dos rios, que viriam a ser loteados, como na região do Pari, seja na criação de clubes esportivos, alocados na Chácara Dulley ou em suas sedes próprias. O fato é, que pensar a instalação de uma ferrovia não pode ser um pensamento restrito somente a ela, ou seja, como um atributo relacionado a um caráter econômico que visa o crescimento de uma região, pois sua instalação, manutenção e funcionamento demanda a utilização de uma força de trabalho que, por sua vez, anseia por locais de moradia e sociabilidade, trazendo um caráter de urbanidade ao redor da estrada de ferro. Contudo, não podemos deixar de considerar que estes equipamentos urbanos também foram utilizados como forma de especulação imobiliária e financeira, já que o capital britânico se espalhava pelo transporte, abastecimento de água, energia elétrica, urbanização e o setor bancário. No caso desta análise, cujo olhar intenta compreender como se deu este processo na região do Pari, a instalação da ferrovia ganha um viés importante também por conta de seus armazéns e do fluxo de mercadorias que movimentará a cidade como um todo.

Outro ponto relevante são os equipamentos urbanos vizinhos aos armazéns, fundamentais para as transformações urbanas advindas da passagem do século XIX para o XX, como a Companhia de Gás, a *Light* e o *Tramway* da Cantareira. Estes, juntamente com os armazéns da inglesa no Pari,

formavam um centro nevrálgico de ações essenciais para o funcionamento de São Paulo no período em que foram criados.

Conforme dito nas primeiras linhas deste capítulo, não é a intenção deste trabalho fazer uma história laudatória em torno da imigração inglesa em São Paulo, sabedor de que sua presença teve um papel relevante na urbanização paulistana, sobretudo no pequeno recorte que selecionamos para analisar, além de outros personagens de outras nacionalidades que tiveram relevância tamanha, porém não fazem parte do escopo da pesquisa. Tal presença se valeu de empreendimentos responsáveis pela implementação de uma infraestrutura de serviços de água, luz, esgoto, transporte urbano, iluminação e energia elétrica que tiveram, como contrapartida, a aquisição de terrenos que foram comercializados movimentando a especulação imobiliária no período analisado e o que gerou diversos embates com a municipalidade, sobretudo na articulação para promover esta especulação que modifica a ocupação territorial na cidade, retirando os moradores das regiões lindeiras aos rios, por exemplo, que se tornam privativos destas companhias que necessitam das águas para a produção de energia, como o caso da Companhia *Light*.⁴⁴ Simões Junior relata que

O poder público não possuía nenhuma diretriz definida sobre os eixos de expansão territorial que a cidade deveria seguir e nem sobre a infraestrutura a ser implementada. Coube sempre ao setor privado definir a orientação desses eixos de expansão segundo a lógica de seus interesses: se aos especuladores imobiliários cabia a definição das novas áreas a serem incorporadas à cidade, da mesma forma às empresas e companhias (de capital estrangeiro) cabia a definição das áreas de implantação de infraestrutura básica (SIMÕES JR., 1991, p.72).

Baseando-se nesta interferência do setor privado nas questões urbanísticas da cidade, levamos ao capítulo 2 a incumbência de explorar o processo construtivo dos armazéns sob o olhar voltado ao patrimônio industrial ferroviário e sua contribuição dentro da cidade de São Paulo.

⁴⁴ Os embates entre a *São Paulo Tramway, Light and Power Company* e a *Gaffreé e Guinle* na disputa pelo fornecimento de energia elétrica fazem parte do tema de pesquisa do doutoramento de Denise Fernandes Geribello (2016) sobre a Usina de Itatinga, realizado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Capítulo 2 - A construção dos Armazéns: Equipamentos urbanos de um patrimônio ferroviário

O capítulo anterior trouxe uma abordagem que busca referenciar a chegada dos engenheiros ingleses para o processo de construção da Estrada de Ferro São Paulo *Railway* e sua relevância na transformação do tecido urbano de São Paulo por volta da década de 1870. A atuação de nomes como Daniel M. Fox, James Brunlees e William Speers, entre outros, permite perceber a criação de parte de uma rede de infraestrutura que contempla uma parcela da transformação acima citada, com a ferrovia diminuindo distâncias e acelerando processos. Contudo, sua instalação chegou em meio a alterações na tessitura urbana que já estavam por ocorrer, não sendo ela, portanto, a centelha para a urbanização paulistana, ainda que sua importância seja fundamental para tal ocorrido.

O intuito deste capítulo é demonstrar que, mesmo antes da ferrovia e, concomitantemente a ela, as modificações no tecido urbano de São Paulo já se faziam presentes e delas surgem questionamentos fundamentais para a cidade que estava a se moldar, pois, pensar a instalação de uma ferrovia em um território é pensar também na intervenção humana causada no meio e suas decorrências. Para isso, é importante pensarmos alguns aspectos conceituais, explanados a seguir.

2.1. Tamanduateí – Um preâmbulo fluvial

Para tratar da construção dos armazéns da São Paulo *Railway* é imprescindível fazer um preâmbulo que consiste em analisar um fator de transformação territorial deveras marcante para a cidade de São Paulo, a retificação dos rios. As pesquisas acadêmicas advindas de outros campos do conhecimento contribuem para a discussão aqui abordada e corroboram a ideia defendida de que a cidade é multidisciplinar por excelência (CARPINTÉRO, CERASOLI, 2009). Quando se trata de analisar um processo de retificação fluvial

como o ocorrido em São Paulo com o Tamanduateí, se faz necessária a leitura de trabalhos provenientes da Geografia, por exemplo. Neste caso, dentro da miríade de possibilidades de pesquisas, o olhar aqui se volta para a intervenção humana no território sob o ponto de vista da Geomorfologia Antropogênica ou da Antropogeomorfologia.⁴⁵

No caso da Antropogeomorfologia a apresentação de paradigmas depende da qualidade e sofisticação de seus métodos, e para alcançar isso necessita de: uma abordagem histórica onde se reconhece a intervenção nas formas, no uso da terra e manejo, e nos processos geomorfológicos; uma abordagem socioeconômica para diferenciar taxas e extensões dos processos geomorfológicos observados; e, uma abordagem de planejamento (RODRIGUES, 1997 *apud* GOUVEIA, 2010, p.22).

O que nos interessa neste momento é uma abordagem histórica que faça referência a esta intervenção no uso da terra citada acima, para percebermos o processo de ocupação que se deu no local onde o pátio da ferrovia e seus armazéns foram instalados e o contexto que coteja tal instalação, do ponto de vista territorial e econômico, visando à prática da especulação imobiliária de terras alagáveis na cidade.

Pois, de acordo com Ernani Silva Bruno (1991, p. 1025), na transição para o regime republicano, muitos proprietários de chácaras e terrenos começaram a lotear suas terras visando a abertura de ruas, avenidas, alamedas e largos. Quem caminha por esta região ou conhece um pouco da atual cidade de São Paulo, percebe que são poucas as áreas não ocupadas que ainda permanecem no horizonte do cotidiano.

A região do bairro do Pari também foi objeto desses mesmos processos e temos que levar em consideração outro fato importante para a reconfiguração urbana deste território, como visto, não só pela divisão de terras em lotes e ruas

⁴⁵ A Antropogeomorfologia pode ser compreendida como um processo que gera alterações no relevo de forma antropogênica, podendo ser direta ou indiretamente. A base para este estudo pode ser melhor explorada no trabalho de Isabel Moroz-Caccia Gouveia, *Da originalidade do sítio urbano de São Paulo às formas antrópicas: aplicação da abordagem da Geomorfologia Antropogênica na Bacia Hidrográfica do Rio Tamanduateí, na Região Metropolitana de São Paulo*. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia da FFLCH - USP, 2010.

abertas. Trata-se do processo que levou à retificação do rio Tamanduateí e que alterou de forma contumaz o tecido urbano daquela localidade, além da instalação da linha férrea, conforme visto anteriormente. Nos séculos XVII e XVIII, o transporte de mercadorias e gêneros se dava por meio dos rios e córregos que possibilitavam a ligação entre a cidade e seu entorno rural, no entanto, a municipalidade em fins do século XVIII já reclamava a necessidade da retificação dos rios, no caso o Tamanduateí, a fim de solucionar problemas de enxugo e aformoseamento da várzea (BRUNO, 1991, p. 211). Podemos traçar um paralelo com a publicação da obra que sistematiza saberes técnicos, morais e científicos sobre a cidade, intitulada *Teoría General de la Urbanización*, feita pelo engenheiro espanhol Ildefonso Cerdà, em 1867, criando um novo paradigma no estudo das cidades, trazendo um caráter imbricado no termo *urbanização*, que se tornaria um independente campo do pensamento, conforme as demandas sobre a cidade acerca de sua forma e funcionalidade.

Portanto, há de se pensar neste processo de retificação do rio e suas posteriores intercorrências. Se por um lado havia o discurso por parte do poder público que via na retificação uma solução para as mazelas da cidade, nas palavras de Ernani Silva Bruno é possível perceber uma outra faceta deste processo, quando ele nos diz que

no primeiro quartel do século dezenove instituiu-se a vacinação dos habitantes e pareceram dominados – pelo menos temporariamente – os surtos de bexigas, mas um fator novo de insalubridade surgiu desafiando o poder municipal: aquele representado pelos pântanos e pelas águas estagnadas da várzea do Tamanduateí que se formaram em consequência do desvio do leito primitivo do rio por pessoas gananciosas (BRUNO, 1991, p. 330).

Tal relevância aponta diretamente sobre o questionamento feito acerca da relação intrínseca entre o rio e as pessoas, conforme visto na imagem a seguir.



Figura 11: Lavadeiras no Rio Tamanduateí. Cartão Postal de Guilherme Gaensly, assinado por S. de Souza Queirós, 1904. Disponível em <https://sampaohistorica.wordpress.com/2014/03/19/lava-roupa-todo-dia/> acesso em 25 janeiro 2022.

Vemos no cartão postal retratado por Guilherme Gaensly⁴⁶ um grupo de lavadeiras no exercício de sua função, às margens do rio Tamanduateí, na região da várzea do Carmo, com a antiga Ponte do Carmo ao fundo, que ligava a Ladeira do Carmo com o Caminho do Brás (atual Avenida Rangel Pestana) e a torre da Igreja do Carmo ao fundo. Tal atividade reforça a ideia da proximidade que as pessoas tinham com o rio e do seu afastamento quando da legislação que proibia sua utilização e dos processos de retificação que vieram *a posteriori*, acometido também por uma forte presença de agentes poluidores nestas águas.

Seguindo o raciocínio, antes do crescimento populacional vultoso pelo qual a cidade de São Paulo passou em fins do século XIX, as imediações do Tamanduateí eram tomadas de sítios, chácaras e outras propriedades rurais, que se valiam de suas águas. Este panorama mudou com a chegada da linha férrea. Nessa mudança ocorre uma transformação do estilo de vida do bairro.

⁴⁶ Guilherme Gaensly (1843-1928), suíço de Wellhausen, mudou-se para Salvador com a família aos 5 anos de idade. Na vida adulta tornou-se um grande retratista da capital baiana, abrindo um estúdio fotográfico que teve a parceria do cunhado Rodolpho Lindermann. A Gaensly & Lindermann tinha uma filial em São Paulo, onde Gaensly ficou famoso por cartões postais sobre a cidade, sendo fotógrafo oficial da *São Paulo Tramway, Light and Power Company*. Disponível em <https://ims.com.br/titular-colecao/guilherme-gaensly/> acesso em 25 janeiro 2022.

Entretanto, antes deste fato, dois marcos políticos merecem ser destacados, ambos remetentes ao ano de 1850.

O primeiro deles é a Lei Eusébio de Queirós⁴⁷, promulgada mediante pressão do governo inglês junto ao brasileiro para que encerrasse o tráfico de negros africanos escravizados no país. Tal proibição afetou o contingente de trabalhadores nas fazendas e a opção do governo foi subsidiar a imigração, sobretudo europeia, para suprir tal demanda. Ainda no mesmo ano, outra lei mudou a maneira da aquisição de terras no Brasil. A Lei de Terras⁴⁸, promulgada em 18 de setembro de 1850 determinou que a única forma de acesso às terras devolutas da nação fosse por meio da aquisição junto ao Estado, garantindo, entretanto, a revalidação das antigas sesmarias, que era, até antes da lei, a maneira de doação da terra por parte do Estado à iniciativa particular – prática ocorrida desde os tempos coloniais – e das posses realizadas até aquele momento, desde que estas tivessem sido feitas de modo pacífico.

Essa legislação interfere na organização urbana de São Paulo da seguinte maneira: pensando na força trabalhadora e na aquisição de terras, agora não mais por meio de doação e sim pelo poder aquisitivo, a terra tornou-se mercadoria, logo, não seria acessível de forma equânime, mas tão somente por aqueles que pudessem pagar por ela. E, uma vez sendo mercadoria, a terra deve se prestar à geração de lucros para quem a possui. A precificação da terra molda a maneira como a cidade é construída, isto é, em terrenos baratos e próximos das várzeas se encontravam fábricas, vilas operárias e moradias para setores menos abastados economicamente, enquanto áreas próximas ao núcleo citadino tendiam a valores mais altos e consequentemente a um setor provido de maior capital aquisitivo, portanto, temos aqui o “terreno” já preparado para a chegada dos britânicos.

A região da Várzea do Carmo permaneceu sem ocupações urbanas no período anterior ao processo de doações de terras, por tratar-se aqui, como visto,

⁴⁷ Lei n.581 de 04/09/1850. Disponível em: <<http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/288-lei-euzebio-de-queiroz#:~:text=A%20lei%20n.,extin%C3%A7%C3%A3o%20da%20escravid%C3%A3o%20no%20pa%C3%ADs>> Acesso em: 12 novembro 2020.

⁴⁸ Lei n. 601 de 18/09/1850. Disponível em: <<http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/279-lei-de-terras>> Acesso em: 12 novembro 2020.

de área alagável e sem interesses maiores. No entanto, a especulação em torno dessas terras alterou o panorama que moldava o cenário citadino, algo que é corroborado com a Ata da Câmara de 19 de julho de 1860, transcrita abaixo:

“reconhecendo que a elevação enorme a que hão chegado os allugueres das casas nesta cidade é mal a que cumpre a Camara providenciar pelos meios a seu alcance, venho apresentar minha humilde opinião sobre um dos meios de obviar-os. Esse mal tem sua causa na desproporção entre a população e o número dos prédios de alluguer, e tende agravar-se annualmente por que as novas construções que se fazem no presente ficão aquém do aumento provável da população.

Os homes de fortuna preferem dar diverso emprego aos seus capitaes e aquelles que a força de economia podem reunir as quantias precisas para construírem a própria habitação e de libertarem do pezado imposto do alluguel encontrão invencível obstáculo já no insignificante numero de terrenos desoccupados situados no coração da Cidade, e já nos exorbitantes preços em que elles importão, as vezes equivalentes aquelle pelo qual se pode obter a construcção de um pequeno prédio.

Notamos aqui que havia uma certa preocupação em relação ao alto valor dos alugueis praticados na cidade e do número de terrenos livres a serem ocupados.

A Cidade tem em seu seio em verdade grande extensão territorial despovoada e desaproveitadas, ruas além de que existem exclusivamente nos subúrbios são hoje também apesar de sua situação de valor igualmente, muito elevado. Ora as povoações não crescem em regra se não collocando-se as casas na aproximação uma das outras. O povo, e principalmente as classes menos abastadas não querem a residência a longe distancia do centro das cidades em habitações isoladas umas das outras, e com razão, por que nas necessidades que tem de prover maiores vem a ser as dificuldades com que lutão, e os dispêndios em sua satisfação. Essa legitima repugnância deve necessariamente muito avultar e preponderar em uma população como a nossa composta em immensa parte ou quasi exclusivamente de empregados públicos, estudantes, artífices e comerciantes, pessoas que tem necessidade de não habitar os subúrbios, máxime não contando ainda a Cidade com vehiculos ou meios de transporte fáceis, e ao alcance das fortunas modestas.

Outra constatação relatada no documento aborda o desejo que é comum a todos, ter uma residência próxima ao local de trabalho ou pelo menos ter condições satisfatórias para tal deslocamento, o que ficava impraticável com um valor de aluguel cada vez mais exorbitante.

Por conseguinte se existir um terreno desocupado nas condições exigidas, isto é, próximo ao centro da Cidade, e que possa ser pela Camera franqueado as edificações mediante pequeno dispêndio penso que faria serviço relevante ao Municipio pondo-o à disposição d'aquelles que tiverem os meios precisos para isso.

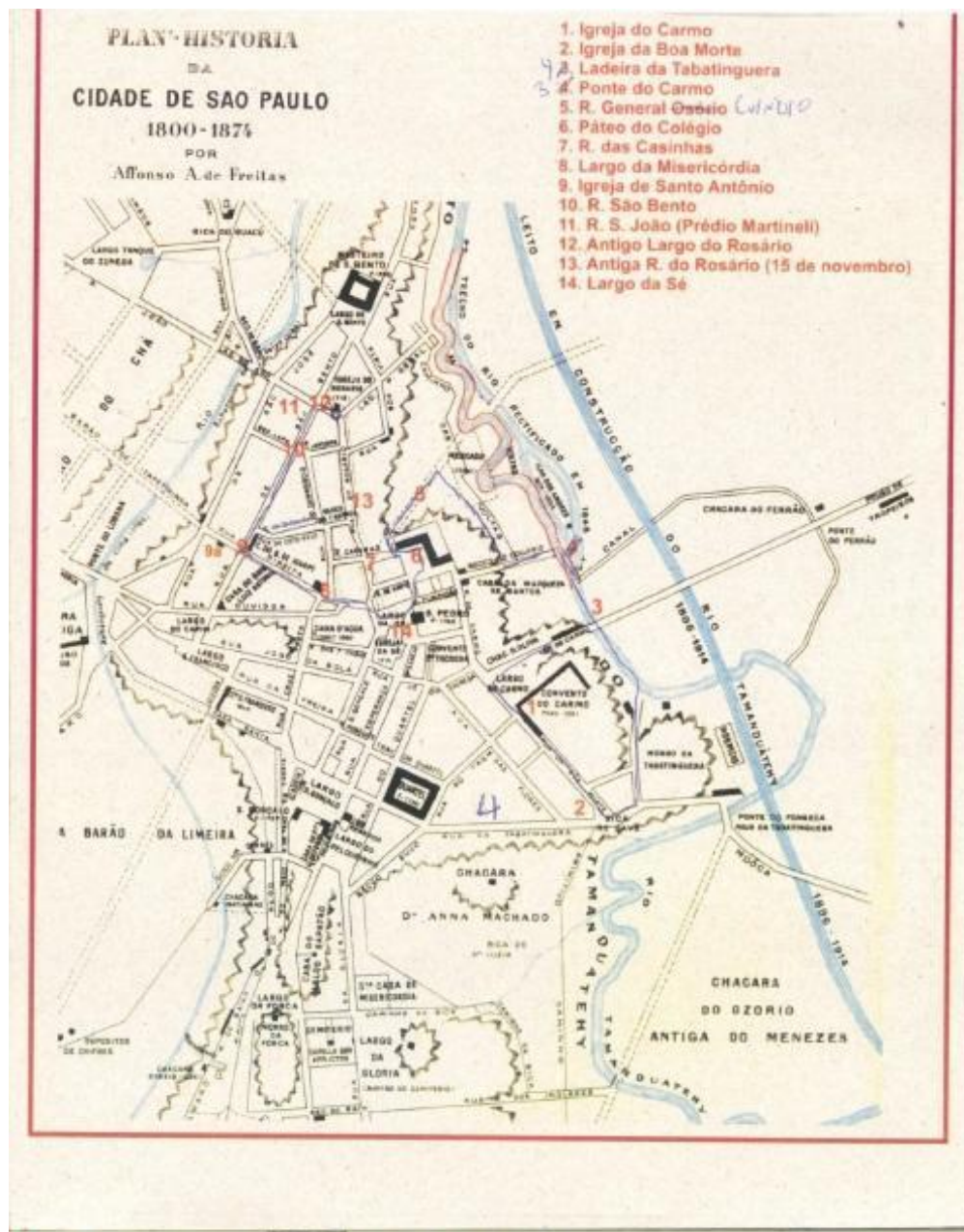
Esse terreno existe, não está afastado, existe mesmo no coração da cidade, e não tem que de ser dado por venda ou título oneroso, deve ser-o por dom gratuito por que tal é a condição que o doador impoz à Municipalidade; esse terreno é a varzea do Carmo. Sua distribuição a par do grande benefício exposto de augmentar os prédios, trará outra imensa vantagem digna de attenção, e que de persi bastava para justificar a medida, a saber, que logo que a população a possua a varzea deixará de soffrer inundações, e por tanto desaparecerão todos os males della arredados, inclusive as despesas que tem de fazer no futuro a Municipalidade para conservar as valas e conseguir prompto esgoto vindo a concessão a produzir diminuição na despeza e augmento das edificações. N'estas circunstâncias ignoro a razão por que hade a Camara conservar a varzea tal que se acha, sem proveito digno de ser respeitado e mantido. Diz-se ser ella necessária para pasto de animaes, mas são meia dúzia de cavallos ou bois que unicamente em tempo seco ali pastão, e eu não sei como seriamente possa alguém entender que o povo deve soffrer a escassez de casas, a falta de habitação, afim de que esses animaes não sejam desacomodados.

Há aqui um desejo de retirar o aspecto rural da várzea, urbanizar a cidade como um todo, como sugestão e questionamento acerca do que se poderia fazer para tentar dirimir esta questão da moradia na cidade, por meio da ocupação de terrenos próximos às várzeas dos rios já não fazia mais sentido, segundo a leitura do documento, que houvesse locais na cidade reservados à criação de animais enquanto pessoas não tinham onde morar, além de outras ações que evitassem o monopólio de terras. Portanto, o que está por trás do documento analisado é a oportunidade de urbanizar uma região central da cidade “desocupada” pelos alagamentos e pelas propriedades rurais que, com a retificação do rio, estaria liberada para a especulação, não para diminuir os

aluguéis, mas para permitir que os capitalistas da cidade pudessem ter lucros com esses aluguéis.

Nem me consta que haja em pais algum Cidade digna de ser tomada por modelo onde se deixe raso um vasto terreno no meio da povoação para logradouro de animaes. Acresce que os donos de cavalos e bestas ou os possuem para allugarl-os, ou para uso próprio. Se para allugarem elles produzem uma renda e nada mais rasoavel de que afim de obtel-a fazer a modica despeza em que o importa o pagamento do pasto. Se para uso próprio aposse para passeio na Cidade é luxo, e quem o quer ter que se sujeita a despeza. E note-se que todas as industrias estão tributadas, ainda mesmo aquellas de mais vital interesse e mais dignos de acoroçoamento e protecção. Se só a renda resultante da posse de animaes que deles se acha isenta; e não tem-se entendido que deve gosar desse privilégio, mais ainda que corre a Camara a obrigação de fornecer um pasto franco e gratuito. Que não se tribute a referida posse me parece justo, mas que se entenda estar a cargo da Municipalidade o fornecimento da pastagem por assim dizer na porta dos possuidores de animaes é pensamento para o qual não descubro justificação. Em consequência visto que a planta das praças e ruas na varzea do Carmo já se acha traçada proponho que a varzea seja distribuída pelos que apedirem na conformidade da dita planta. É porem minha humilde opinião que cumpre acautelar que um só indivíduo não venha a possuir muitas datas para as converter em chácara pois que a varzea pela sua situação no centro da Capital não está nas condições dos outros terrenos que tem sido concedidos, e por isso cuido que se deve impor a obrigação em cada data aquém o receber de começar n'ella a construir seu prédio segundo o modelo que a Camara der, dentro do prazo de um anno, e concluil-o no de dous ou trez, sob apena de ficar de nem um effeito a concessão, e de perder para a Camara as benfeitorias e obras que houver feito. Dest' arte me parece que não sobreviverá o mal que julgo urgente prevenir, e se obterão as edificações de que se sente tão grande falta. " (Atas da Câmara, 19 de julho de 1860, pp. 151-154).

Alguns elementos presentes no texto acima merecem apreciação, como o fato do aumento do aluguel das casas em 1860, uma década após a concepção da chamada Lei de Terras e a segregação social decorrente destes alugueis mais caros, uma vez que as classes menos abastadas acabam por deixar a região central, partindo para as suas bordas, via de regra, locais com infraestrutura urbana inferior e mais afastadas do centro e a cessão de terrenos gratuitos por parte da Câmara, que podem ser ocupados e urbanizados, gerando renda.



Planta do Centro Antigo. Affonso A. de Freitas. (1874).

Figura 12: Planta de Affonso A. de Freitas que mostra as intervenções sobre trecho do rio Tamanduateí na região central de São Paulo no fim do século XIX. Disponível em <https://lemad.fflch.usp.br/node/5440> acesso em 22 novembro 2021.

Paulatinamente as terras da cidade se valorizaram em função do crescimento urbano e a política realizada pela Câmara se deu no sentido de transformar os interesses públicos em privados, basicamente como um projeto oficial (SILVA, 1984, p.139). Aqui a várzea adquire a sua utilidade, sendo terreno quase “vazio” que pode ser incorporado à cidade para habitação e especulação.

Soma-se a isto o fator 'população' - que crescia e necessitava de espaços de moradia e trabalho. Ingredientes fundamentais para a especulação e exploração dos espaços urbanos, um prato cheio para os detentores de capital angariarem ainda mais rendimentos.

Na medida em que a cidade de São Paulo se modificava urbanisticamente, os rios eram compreendidos como obstáculos à chamada modernização, precisando então, ser contidos e readequados a um novo desenho urbano designado pelo poder público, além de uma tentativa de solucionar questões concernentes à salubridade ou até mesmo, à falta dela. No entanto, há de se referenciar que estes rios eram considerados como objeto de especulação de indústrias e companhias, como a *Light*, e sua Usina Elevatória de Traição no rio Pinheiros. A enchente de 1929, ocasionada pelas precipitações incessantes naquele mês de fevereiro, agravada com a abertura das comportas das represas de Guarapiranga e Billings, acarretou em uma das maiores inundações já registradas em São Paulo, servindo de parâmetro para as desapropriações das áreas alagáveis, que passariam a ser da companhia (SEABRA, 2015, p.119).

A problematização da saúde pública é um tema recorrente na historiografia da História Social em São Paulo e no Brasil (RIBEIRO, 1993). No século XIX, médicos e engenheiros atuaram para dirimir o problema dos saneamentos da cidade, algo que já ocorria em outros lugares do mundo desde o século anterior, baseando-se na teoria miasmática, ou simplesmente, nos miasmas (MASTROMAURO, 2011). Este termo concentrava em si tudo aquilo que condizia com as péssimas condições de higiene e saúde, além de ser algo desconhecido, porém presente, como uma espécie de emanção que corrompia o ar e afetava o ser humano. Acreditava-se que se formava pela imundície das cidades e por gases advindos de corpos em estado de putrefação. A formação do meio ambiente relacionada com as condições físicas e morais da população urbana conferia aos especialistas um caráter incontestável de suas decisões, uma vez que estavam baseados em preceitos científicos (BRESCIANI, 2018, p.356). A teoria apregoava a limpeza do espaço urbano, já que os miasmas poderiam surgir das águas sujas, de pessoas doentes, ambientes com

aglomeração e mal ventilados e assim por diante. O movimento por parte da administração pública deveria ir no sentido contrário, isto é, drenando várzeas e áreas pantanosas, intervindo na construção das habitações, garantindo a ventilação e eliminando odores imundos.

No fim do século XVIII, o Tamanduateí já passava por uma intervenção, dentre várias outras ocorridas ao longo do próximo século.

Na época do naturalista francês [Auguste de Saint-Hillaire] – e segundo dizia um Registro Geral da Câmara em 1822 – estava reduzida simplesmente a um pântano contínuo, devido a ter se consentido que certas pessoas atendendo apenas às suas conveniências tivessem desviado de seu leito natural as águas do Tamanduateí. Em outros tempos ela fora enxuta, sendo mesmo um dos pontos preferidos para o passeio dos moradores da cidade. Obras importantes de retificação haviam sido feitas desde fins do século anterior. A primeira tentativa de enxugo e aformoseamento das várzeas do Carmo e de São Bento – escreveu Afonso de Freitas – foi feita ainda no século dezoito, entre 1782 e 1786: abriu-se uma vala que, retificando a curva do rio onde foi depois o largo do Hospício, fazia com que o rio Tamanduateí marginasse a faixa de terreno onde mais tarde se desenhou a rua da Figueira. Em 1810 fizera-se uma segunda vala pelo centro da várzea, ao mesmo tempo que se construía o aterro em continuação da ladeira do Carmo (BRUNO, 1991, p. 212).

Um breve relato da importância do rio na cidade de São Paulo pode ser visto na citação abaixo, que descreve o curso:

nascendo nas baixadas ocidentais da Serra do Mar, em S. Bernardo do Campo, vinha correr pela várzea do município de S. Paulo, contornando o promontório em que se eleva o núcleo principal da cidade, em seu curso sinuosíssimo e seu álveo pouco profundo. Nas grandes enchentes, suas águas, reprimidas pelo Rio Tietê, que corre no mesmo nível, inundavam periodicamente a extensa planície à direita de seu curso. O problema de sua retificação, com o intuito de evitar-lhe o transbordamento, foi preocupação constante, por mais de um século, tendo tido solução com a construção de um canal, projetado pela Comissão de Saneamento de S. Paulo e, principalmente, pelo soerguimento das várzeas, levado a efeito pela Prefeitura Municipal, em trabalho conjunto com a construção do canal. O primeiro estudo para retificação do rio, foi realizado pelo Major de Engenheiros Pedro Arbues Moreira em 1821: mas, as obras projetadas, por serem de custo elevadíssimo, deixaram de ser executadas. Em 1841, o presidente da Província, Conselheiro Miguel de Souza e Alvim, determinou rigorosos estudos de retificação, incumbindo, desse trabalho, o Engenheiro

Carlos Abraão Bresser. Somente em 1849, foi o projeto aproveitado pelo presidente, Conselheiro Vicente Pires da Mota, na execução da lei nº. 360, de 1848, que autorizava o “encanamento”, do Tamanduateí, e abertura de uma via pública à sua margem. Cortaram-se-lhe diversas curvas, nas baixadas de S.Bento, para a formação da atual Rua 25 de Março, desviando-lhe o curso no trecho em que, da confluência do Anhangabaú dirigia-se para nordeste, através da várzea do Pari, até contornar o morro desse nome, para alcançar o Tietê. O canal aberto em direção nordeste cortou a Avenida Tiradentes, ao tempo aterrado de Santana, estabelecendo ali a Ponta Pequena e demandando, em reta, a corrente do Tietê. Esgotada a parte extrema da Várzea do Pari, continuaram, entretanto, as inundações nas várzeas de S. Bento, do Carmo e do Cambuci, apesar das múltiplas valas cavadas no intuito errôneo, e sem resultado, de facilitar o escoamento das águas (AMARAL, 1980, p. 449).

Entretanto, os projetos para retificação e supressão dos problemas das enchentes seguiram nos anos subsequentes, com o mesmo propósito de aplacar e dominar as águas presentes na cidade.

Em 1874, o Presidente João Teodoro Xavier tomou o encargo de melhorar a baixada do Carmo. Entre outras benfeitorias, prolongou a Rua 25 de Março, da Ladeira do Carmo à ponte da Tabatinguera, arrasando grande parte do morro deste nome, que se projetava até cerca de oito metros do Hospital de Alienados e desdobrando, em aterro homogêneo, acima da linha das inundações, da citada ponte até a Rua Lavapés. Construiu taludes no morro do Carmo e na rampa que descia, a prumo, sobre o Tamanduateí, rampa e taludes desaparecidos com o rebaixamento da Rua 25 de Março e alteamento da Varzea. Nas presidências do Parnaíba, novos estudos foram feitos sobre o regime do Rio. Com o advento da República, renovaram-se os estudos, os mais notáveis pelos drs. Antônio Francisco de Paula Souza e Teodoro Sampaio em 1890 e pela Comissão de Saneamento em 1892, concluindo pela necessidade de proceder-se à completa retificação do primeiro leito, transformando-o em canal profundo e amplo, o que só poderia ser feito com o soerguimento dos terrenos marginais e a complementar retificação do Rio Tietê. O álveo do Tamanduateí foi transferido, em linha suavemente curva, para o centro das várzeas e as suas margens levantadas em aterro homogêneo em toda sua extensão, desde as várzeas do Cambuci e da Glória. Em 1916, as obras de retificação do Rio Tamanduateí tiveram seu complemento definido, com a inauguração da última seção de seu leito artificial (AMARAL, 1980, p. 449).

Temos então que as primeiras obras de retificação do rio Tamanduateí já permeiam um recorte temporal que vem antes dos processos urbanísticos mais contundentes como os realizados no século XVIII. Neste século ocorreu uma outra retificação, em 1849, de parte de seu leito e, quase quatro décadas depois, outro trecho foi modificado, nas proximidades da então conhecida Ilha dos Amores, onde se localiza atualmente o Parque Dom Pedro II - uma faixa de terra lindeira ao rio com passeio público e local para quiosques e piqueniques, organizada pelo intendente João Teodoro, conforme destaque visto no mapa abaixo.

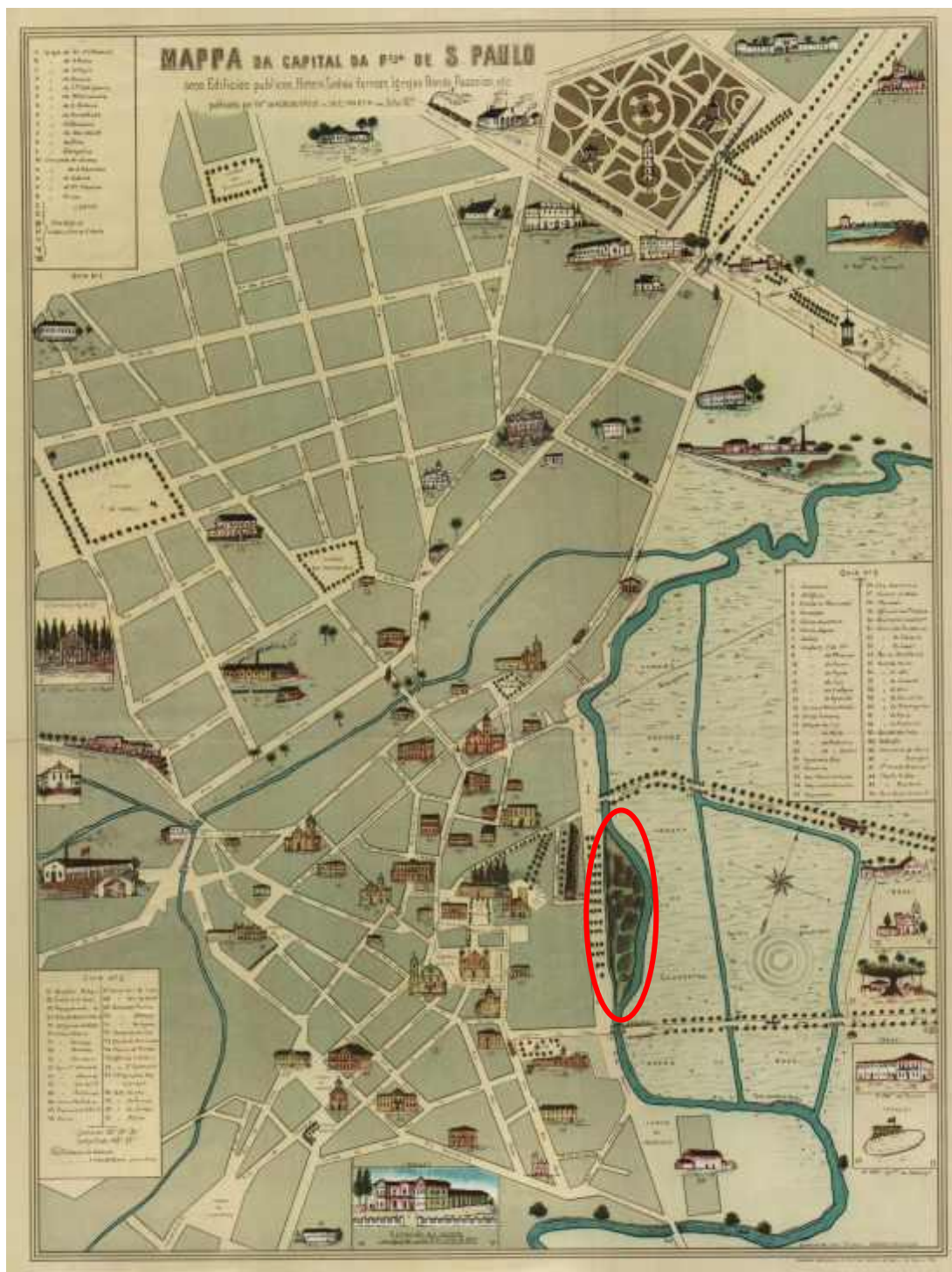


Figura 13: Mappa da Capital da P. cia de São Paulo e seos Edifícios públicos, hotéis, linhas férreas, igrejas, bonds, passeios etc, publicado por Fr. do de Albuquerque e Jules Martin em 1877. Disponível em: <<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1877.htm>> Acesso em: 15 outubro 2020.

É perceptível então que as várzeas do Tamanduateí foram sendo modificadas ao longo do último quarto do século XIX, permitindo a ocupação das terras lindeiras ao rio, ainda que suscetíveis às enchentes e inundações, quando do período das cheias ou mesmo quando de uma chuva com alta intensidade, permitindo que a especulação imobiliária se tornasse algo pujante e recorrente nesta área, conforme visto pela aquisição destas terras por parte dos ingleses.

Dentre as possibilidades verbais dos léxicos que podem ser relacionadas aos rios, de uma forma geral, temos as seguintes: nadar, pescar, trabalhar, lavar, pular, despejar. Infelizmente esta última é a que se faz mais presente quando se vê as águas da cidade transformadas em grandes despejos e depósitos de lixo a céu aberto. O início do século XX já mostrava esse afastamento de outras funções concernentes ao rio.

Em 1905 – segundo o álbum de Jules Martin – a ponte sobre o Tamanduateí, na várzea do Carmo, deixara de ser o ponto predileto das lavadeiras. E uma grande pedra, edificada em 1895, punha uma nota diferente na feição do local. A do aterrado do Gasômetro fora feita em 1892-1896. E além das antigas pontes construídas no aterrado do Tamanduateí – escrevia em 1900 Moreira Pinto – havia a “nova e belíssima ponte de cantaria no meio da Varzea do Carmo, sobre o aterrado do Gasômetro”. Havia ainda três outras pontes então novas, sobre vigas de ferro, assentadas nas ruas São Caetano, João Teodoro e avenida da Intendência (antiga Comércio da Luz) (BRUNO, 1991, p. 1096).

Retomando uma ideia lançada na introdução desta tese, o conceito de paisagem cultural nos dá a noção da importância dos testemunhos do passado e da relação do indivíduo e o meio em que este se insere, seus costumes e cotidiano.

As áreas de paisagem cultural são partes específicas, topograficamente delimitadas da paisagem, formadas por várias combinações de agenciamentos naturais e humanos, que ilustram a evolução da sociedade humana, seu estabelecimento e seu caráter através do tempo e do espaço e quanto de valores reconhecidos têm adquirido social e culturalmente em diferentes níveis territoriais, graças à presença de remanescentes físicos que refletem o uso e as atividades desenvolvidas na terra no passado, experiências ou

tradições particulares, ou representações em obras literárias ou artísticas, ou pelo fato de ali haverem ocorrido fatos históricos.

Recomendação R(95) 9. (IPHAN, 2004, p. 332).

Se faz presente na análise deste tema de pesquisa, ainda que de modo panorâmico, um breve olhar sobre as discussões teóricas acerca de como as cidades eram vistas dentro do processo de urbanização que ocorreu entre finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX.

A cidade há de ser pensada na escala das grandes intervenções do urbanismo, mas também na das mil pequenas mutações renovadas que modificam o tecido urbano (LEPETIT, 2016). Uma vez estabelecida e sistematizada uma rede de saberes técnicos sobre a cidade, se torna possível o exercício de pensá-la integralmente no tempo e no espaço, e nas intervenções urbanas que culminam na própria história da cidade e de seus habitantes.

Amílcar Torrão Filho (2009, p.58) também enfatiza a relevância de um olhar com acuidade para a cidade enquanto tema de pesquisa e objeto da historiografia, pois, segundo o autor,

durante muito tempo a cidade não foi objeto de pesquisa de história, não sendo mais do que cenário, um palco por onde passavam a história social, econômica ou política, indiferentes ao seu espaço. A complexidade da cidade faz dela um objeto específico, a ser compreendido historicamente, e sua constituição como objeto se dá a partir da confrontação cruzada de interrogações das Ciências Sociais. A cidade é um espaço de densidade teórica e temporal complexa, um objeto de saberes e de práticas que compõem imagens, memórias e ações diversas.

Depreendemos que, juntamente com a baliza inicial deste trabalho, ou seja, a segunda metade do século XIX, está se constituindo um saber técnico sobre a cidade que será mobilizado permitindo multiplicar as intervenções no espaço, inclusive na cidade de São Paulo, como as maquinarias inglesas do conforto, descritas por François Beguin (1977).

A parceria entre engenheiro e médico, indiscutível no século XIX, dá lugar, nas primeiras décadas do século XX, à parceria do engenheiro-arquiteto com o urbanista, antes de incorporar, na década de 1920, na

condição de colaborador, o especialista em sociologia urbana. A metáfora *melhoramentos* elasticamente se estende aos *planos* de intervenção na cidade. Dá nome à série de artigos dos engenheiros Ulhôa Cintra e Prestes Maia em meados dos anos 1920; em 1945 está no título do relatório de prestação de contas do prefeito Prestes Maia; em 1952, Robert Moses intitula seu relatório *Programa de melhoramentos para a cidade de São Paulo* (BRESCIANI, 2015, p.359).

Assim sendo, é oportuno dialogar diretamente com o texto *As sete portas da cidade*, da prof^a Maria Stella Bresciani, basilar para a compreensão de diversos aspectos sobre os estudos de história urbana e que, portanto, coteja a análise que estamos a desenvolver com este trabalho. Lançando mão da metáfora das portas a serem abertas que representam diferentes abordagens técnicas, intelectuais e históricas sobre a cidade, cabe aqui elencar, em perspectiva, quais são tais portas e levantar questões e proposições acerca do objeto de estudo.

Pensando nas portas como aberturas analíticas sobre a questão urbana, a primeira delas nos remete à ideia do sanitarismo. Num olhar de soslaio, temos o sanitarismo estruturado por saberes médicos e da engenharia no intuito de inculcar mudanças no ambiente e no comportamento das pessoas em relação à higiene, maneiras de assepsia e ao saneamento urbano.

Há uma segunda porta que diz respeito às questões sociais, que envolvem o crescimento da população e da disparidade econômica, suscitando debates acerca dos discursos sobre filantropia promovidos entre observadores sociais na segunda metade do século XIX.

A terceira porta remete à formação das identidades sociais diametralmente cindidas entre burguesia e proletário, num processo lento e contínuo. Bresciani apontou os diversos tipos documentais que podem ser utilizados para a abertura desta porta: “pode-se dizer que vai desde relatos médicos, jornalísticos e da nascente ciência econômica e social, passa pelos depoimentos colhidos entre os trabalhadores e a população pobre em geral e vai até os escritos dos próprios operários” (2018, p.77).

A reeducação dos sentidos dos cidadãos está presente na quarta porta, de modo que a modernidade era quem ditava este novo comportamento. Neste

momento, a população adequava-se, ou era forçada a tal, a novas sensibilidades sensoriais como o cheiro das ruas, o barulho das fábricas e assim por diante.

Pensar a cidade como lugar da história e seu habitante como sujeito da história é a entrada para a quinta porta. Aqui se mostra a dialética entre o objeto de estudo e a constituição de um sujeito de conhecimento. A sexta porta trata da cultura popular, da maneira como os pesquisadores se mantinham incólumes ou avessos perante o comportamento daqueles considerados fora dos padrões civilizados. Por fim, uma derradeira porta sobre a cidade dividida em camadas de análise, cada qual conforme a expertise de quem lança seu olhar sobre ela.

As portas estão abertas e, a essa altura, a leitura pode vir a questionar em qual delas se encontra a presente pesquisa, ou ainda, se algum destes caminhos levarão aos armazéns da *São Paulo Railway*, objeto deste trabalho e qual a decorrência deste caminhar. Antes de adentrarmos aos armazéns, pensaremos um pouco na conjuntura que envolve o patrimônio ferroviário e sua ligação com o território.

2.2 À luz do patrimônio industrial e ferroviário

O patrimônio histórico que engloba a indústria e a ferrovia tem suscitado diversos interesses acerca de sua preservação, ao passo que, quando edificações deste caráter são demolidas, vão ao chão também seus modos de produção, seus produtos fabricados, a moradia dos operários, vestígios de uma sociabilidade em torno dessas edificações e assim por diante.

A compreensão deste tema é relevante para pensarmos sobre cidades como São Paulo na virada do século XIX para o século XX, sem esquecer que uma dinâmica urbana já se mostrava presente antes mesmo da implementação de um viés industrial na cidade.

São Paulo, em fins do período colonial, era uma cidade predominantemente térrea, residencial e com a metade dos seus habitantes vivendo em casas alugadas. Tratava-se de uma cidade concentrada e com espaços pouco especializados, na qual as principais funções urbanas – residência, comércio, serviços,

instituições civis e religiosas – mesclavam-se numa mesma área (BUENO, 2006).

Contudo, temos que, o patrimônio que envolve a indústria, via de regra, corresponde a grandes áreas em centros urbanos e sua preservação passa por questões que culminam no debate criado entre a especulação imobiliária e órgãos de preservação, muito por conta da obsolescência dessas edificações.

À medida em importantes referências arquitetônicas ligadas ao passado industrial foram sendo demolidas, sem que houvesse uma prévia avaliação do valor histórico deste conjunto edificado, que se iniciou de modo incipiente, a fundação de sociedades de estudo e pesquisa para a preservação deste patrimônio industrial. O Reino Unido, por ser considerado o berço da industrialização é, por conseguinte, quem sai na frente desta empreitada, culminando no que passou a ser chamado de Arqueologia Industrial.

O interesse pelo patrimônio industrial surgiu na Inglaterra por conta dos protestos acerca da demolição da Estação Ferroviária de Euston em Londres, ocorrida em 1962. Ainda que, num primeiro momento tal debate possa parecer infrutífero, serviu de estopim para que o tema da proteção e preservação de edificações industriais ganhasse relevância: *O interesse e movimentos para a preservação do patrimônio industrial estiveram ligados na Inglaterra, desde seus princípios, ao que se chamou de “arqueologia industrial”, que se refere ao levantamento, estudo e preservação desses bens*” (KUHL, 1988: 221).

Acerca da definição sobre arqueologia industrial, lançamos mão da contribuição colocada por Maurice Damas, ao dizer que

[...] a arqueologia industrial, que não deve ignorar nada do que ensina a história tradicional, tem por objeto principal a pesquisa e o estudo dos sítios onde se desenrolaram esses tipos de atividade, e os testemunhos artificiais, os artefatos, que aí permanecem. Mas trata-se do primeiro passo da nossa disciplina. A pesquisa e a observação permitem identificar o que não foi ainda destruído, determinar a sua historicidade, apreciar seu interesse, provocar sua salvaguarda. Pois é nisso, sem dúvida, que convém reconhecer o objetivo primordial da arqueologia industrial. (DAMAS, Maurice. *L'Archéologie Industrielle en France*. Paris, Laffont, 1980: 428 apud KUHL, 1988, p.224).

Após a realização das edições da Conferência Internacional sobre a Conservação dos Monumentos Industriais, em 1975, na Alemanha e em 1978, na Suécia, em 1981, em uma Conferência realizada em Lyon e Grenoble, foi fundado o TICCIH, *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, um órgão voltado às questões referentes a salvaguarda do patrimônio industrial.

O conceito de patrimônio industrial esse é o conceito de patrimônio que precisa ser bem definido no trabalho foi consolidado gradualmente a partir do reconhecimento de valores como, o histórico ou de “testemunho” histórico, representando um momento específico da evolução das atividades humanas; o valor social, que documenta a experiência do trabalho industrial; o valor tecnológico, que registra as transformações técnicas e tecnológicas dos processos industriais; o valor científico, que atua como fonte para o estudos científicos em campos diversos, tais como a História social e econômica e a Sociologia; e por fim, o valor arquitetônico, que reflete em seus projetos (forma e aparência) a função específica a qual deveria realizar e também muitas vezes apresentando grande qualidade arquitetônica. De acordo com a definição apresentada nos Princípios de Dublin⁴⁹ (ICOMOS; TICCIH, 2011), temos que o patrimônio industrial compreende

sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens assim como maquinaria, objetos ou documentos relacionados que fornecem evidências dos processos de produção industrial passados ou em desenvolvimento, da extração de matéria-prima, de sua transformação em bens de consumo das infraestruturas de transporte e de energia relacionadas. **O patrimônio industrial reflete a profunda conexão entre o ambiente cultural e natural, uma vez que os processos industriais – sejam antigos ou modernos - dependem de fontes naturais de matéria prima, energia e redes de transporte para produzir e distribuir produtos para outros mercados.** [grifo nosso] Esse patrimônio contempla tanto os bens materiais – imóveis e móveis – quanto as dimensões intangíveis, tais como o conhecimento técnico, a organização do trabalho e dos trabalhadores e o complexo legado social e cultural que moldou a vida de comunidades e provocou

⁴⁹ Princípios comuns ICOMOS – TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial «Os Princípios de Dublin» Adotados pela 17ª Assembleia Geral do ICOMOS em 28 de novembro de 2011 [Tradução para o português-Brasil: Ivanir Azevedo Delvizio; Eduardo Romero de Oliveira]. Disponível em <https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/uploads/2018/11/PrincipiosdeDublinpt-BR.pdf> acesso em 30 maio 2022.

grandes mudanças organizacionais em sociedades inteiras e no mundo em geral.

Baseando-se nas conexões trazidas pelo trecho acima, é possível pensarmos nas camadas que envolvem o patrimônio industrial, no nosso caso, os armazéns da SPR no bairro do Pari pois, para além de suas instalações, o território em que foi construído, as redes que dele se formaram e as relações criadas nos dão um amalhado de informações para percebermos a importância deste complexo para a cidade naquele período.

Sobre o patrimônio industrial no Brasil, ainda há poucos estudos na área, na comparação entre países da América Latina como México e Chile, onde uma tradição de inventariação e conservação foi estabelecida, porém, vale ressaltar que em 2004, uma representação brasileira do TICCIH foi organizada. Os principais objetivos do Comitê são apoiar iniciativas de salvaguarda do patrimônio industrial, oferecer às comunidades e aos órgãos governamentais pertinentes assistência especializada, trazer ao âmbito da pesquisa a reunião de pesquisadores de diversas partes do país e sensibilizar a opinião pública para o patrimônio industrial (FONTES, 2006).

Pensando especificamente no caso de São Paulo, região altamente industrializada durante várias décadas do século XX, Meneguello nos aponta que

Acredito que chegamos a um ponto em que não fazia mais sentido o Brasil estar excluído de uma atuação mais efetiva junto ao TICCIH. As condições estavam todas dadas, mas muitas vezes é necessária apenas uma faísca, um início... e, se for para renarrar essa história recentíssima, sem obliterar tantos esforços anteriores, eu diria que essa “faísca” foi dada pelo historiador Paulo Fontes, autor de uma tese sobre a indústria Nitro-Química, e que procurou organizar um grupo composto por acadêmicos e também por cidadãos, que se reuniram por cerca de um ano na Escola de Sociologia e Política em São Paulo. Foi nesse grupo, composto desde o princípio por Paulo Fontes, Ronaldo André Rodrigues – que aderiu desde o início com entusiasmo, Henrique Vichnewski, Leonardo Mello, eu, a Silvana, Telma Correia, Gabriela Campagnol, também extremamente ativa, e composto por pessoas que infelizmente não podem mais estar conosco, como Moema Gontijo e Philip Gunn – e me desculpo se estiver esquecendo alguém – enfim, foi nesse grupo que nasceu a ideia de realizar o encontro e sediá-lo na Unicamp, que por sua vez nos deu amplo apoio. Foi no encontro que tornamos oficial e pública a fundação do Comitê Brasileiro. No encontro, do qual participaram a representante do

TICCIH na América Latina, Belém Oviedo, e o representante do TICCIH em Portugal, Prof. José Lopes Cordeiro, ficou claro que o TICCIH aguardava, ansioso, essa iniciativa por parte do Brasil (SCHICCHI, 2005).

Ainda em São Paulo, diversas edificações fabris, inclusive as que têm uma proximidade a linhas férreas, passaram a ser vistas muito por conta do seu potencial mercadológico, em detrimento do seu aspecto histórico e formador da morfologia urbana da região onde se encontram. Sendo assim, esse patrimônio fabril e ferroviário acaba por tornar-se muitas vezes, objeto dos mais inúmeros usos, como centros culturais e esportivos, museus, habitações, entre outros, como veremos mais adiante quando adentrarmos às portas dos armazéns da SPR. Porém, muitas vezes, a especulação dos imóveis promove um total esquecimento do existente ou provoca um pseudointeresse pela restauração com o desígnio de construir novos empreendimentos induzindo a escolha de novos usos (RUFINONI, 2004, p.154), portanto, tais equipamentos são criados pela especulação, porém, também são demolidos por ela.

Uma parcela desses conjuntos fabris está tombada ou em processo de análise pelo órgão de proteção municipal da cidade de São Paulo (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP). Faz-se necessário ressaltar que, na legislação brasileira, o instrumento jurídico de proteção patrimonial por excelência é o tombamento, surgido com o decreto-lei no 25 de 30.11.1937, autoria de Rodrigo Melo Franco de Andrade, diretor-geral do então SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), atual IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). Os termos jurídicos desse instrumento permeiam principalmente a questão de propriedade e não se detém em relação à particularidade da função dos bens arquitetônicos, pois ao tombamento não compete determinar a permanência de usos nos bens, ainda que possa regulamentar determinadas funções.

No âmbito municipal, o tombamento é regido pelas leis nº 10.032 de 27.12.1985 e nº 10.236 de 16.12.1986, que alteram alguns dispositivos da anterior. Neste caso a definição da função das edificações também está atrelada às regulamentações do órgão conselheiro de preservação municipal

(CONPRESP) cujas atribuições são, por exemplo: Art.11º “As resoluções de tombamento definitivo de bens culturais e naturais devem incluir diretrizes diferenciadas de utilização e preservação nos casos em que tais indicações se fizerem necessárias” (SÃO PAULO, 1985).

O processo de desaceleração da atividade fabril paulistana nas últimas décadas contribui para um campo proficiente na análise de questões sobre a preservação do patrimônio industrial e ferroviário. Em termos de ocupação industrial, o bairro do Pari foi um celeiro de fábricas de diversos ramos do setor, como alimentos, gráficas, confecções, motores, radiadores etc, muitas destas renomadas e conhecidas do grande público, como a Tostines, Confiança, Bandeirantes, Neusa, Panex, dentre tantas outras (PACCA, 2010, p.93). Parte do processo de desindustrialização da capital paulista se deve a mudança de seu perfil econômico, que passa de um caráter industrial para a promoção de prestação de serviços, em torno da década de 1980 e, antes ainda, a substituição do uso da malha ferroviária pelo uso das rodovias, a partir dos anos de 1950.

2.3. Pés no barro, mãos à obra: As olarias e a construção da cidade

Se o número das edificações cresceu em São Paulo no fim do século XIX, a produção dos materiais para a construção destas seguiu o mesmo caminho, tanto na parte hidráulica composta por tubos, conexões, boias⁵⁰, quanto no material produzido em argila e barro, os tijolos, telhas, manilhas etc.

Voltando ao ano de 1862, encontramos um anúncio no jornal *Correio Paulistano* sobre a venda de uma olaria a vapor no bairro do Pary, de propriedade de Mariano José de Oliveira.

Vende-se a chácara e olaria do Pary, na freguesia do Braz, a meia légua distante desta capital, para liquidação, por preço razoável, e condições que certamente agradarão ao comprador. Este estabelecimento acha-se montado com boas machinas tocadas a vapor, como a de fazer tijolos, moinho, engenho de serrar, todos os

⁵⁰ Renata Geraissati Castro de Almeida (2016) aborda este tipo de comércio especializado em sua dissertação de mestrado em História sobre a biografia de Rizkallah Jorge Tahan, imigrante sírio proprietário da Casa da Boia, estabelecimento que se destacou na venda de produtos hidráulicos feitos de cobre utilizados na construção civil.

utensílios necessários para o estabelecimento sejam carros, carroças, carrinhos de mão, porção de canoas, inclusive duas pranchas para condução de materiais e lenha, visto que o estabelecimento está colocado na borda do Tietê, tem na chácara grande plantação de capim, com dependência unicamente de um pessoal próprio para bem funcionar, e tirar vantagens. Esta olaria é bem conhecida de muitas pessoas desta capital, e mesmo do interior. Quem pretender dirija-se ao abaixo assignado. Olaria do Pary em S. Paulo, 30 de Dezembro de 1862. Mariano José de Oliveira.⁵¹

Baldin (2015, p. 9) afirma que “os anúncios de venda de chácaras com olarias, ou mesmo as propagandas de locais que comercializavam tijolos e outros materiais de construção começam a ficar muito frequentes, no final da década de 1850 e início da década de 1860”, o que demonstra o aumento das ocupações urbanas neste período.

De acordo com Salla (2014), em dados apresentados em sua dissertação, reorganizados, na seguinte tabela, os estabelecimentos oleiros existentes no bairro do Pari e arredores, entre os anos de 1870 a 1880 eram os seguintes:

Razão Social/Responsável	Ano	Localidade
Francisco de Paula Rodrigues	1878	Pary de Cima
Pedro Maurani	1878	-
Hugo Richter	1883	Pary
Ramire Testai e Luigi	1883	Pary
Vamche Archangelo	1883	Pary
Francisco Caetano da Silva	1886	-
Lourenço Romano	1886	Pary
Raniere Testai	1886	Pary
Vannuzzi Archangelo Cia	1886	Pary
João Piorella	1887	Rua do Pary
Gaudencio Sinembrando	1887	Pary
Pedro Mazzoni	1887	Rua do Pary

Tabela 2 – Olarias existentes no bairro do Pary entre 1878 e 1887.

⁵¹ Correio Paulistano, 30 dezembro 1862.

Os sobrenomes listados na tabela remetendo às origens europeias mostram a atuação de imigrantes italianos, portugueses e alemães na produção oleira paulistana, demonstrando um cenário mais amplo do que acontecia em toda a cidade, a presença do estrangeiro.

Ao pesquisar algumas olarias possivelmente de propriedade de alemães, encontramos os nomes de Hermann Bastide, já citado, Frederico Riemann, que tinha uma fábrica mecanizada de tijolos, Hugo Richter, proprietário de uma olaria no Pary, Riesemberg, que era sócio de um Ribeiro, proprietário de uma olaria em Taubaté (BALDIN, 2015, p. 8).

Em 30 de novembro de 1878, um abaixo-assinado feito pelos moradores do Pary direcionado à Câmara Municipal relatava as reclamações de quem ali vivia. No entanto, o que chama a atenção é a descrição da localidade feita no documento, um local que “quase deserto há 12 anos, acha-se atualmente dividido em avultadíssimo número de chácaras, que fornecem à cidade a maior parte de legumes e frutas que nela se consome diariamente, e sem falar no peixe que dali, quase exclusivamente, abastece o mesmo público”⁵². O documento informa que existem no bairro olarias e uma fábrica de cerveja que pagam impostos, assim como os pescadores e os chacareiros, e que estes não são revertidos para promover melhores condições para seus moradores, como o calçamento de vias, que ficavam extremamente prejudicadas na época das chuvas.

No tópico que trata especificamente da construção dos Armazéns da São Paulo *Railway* veremos se estes nomes se relacionam com o processo construtivo destas edificações ou se foram outros os fornecedores de materiais para tal empreitada, a fim de perceber se a empresa se valeu do que estava disponível em termos de fornecimento local ou se foi feita a opção por materiais importados de outros locais, sobretudo, a Inglaterra.

⁵² Arquivo Histórico Municipal de São Paulo. Fundo PMSP. Grupo Diretoria de Obras e Viação. Série Obras Particulares. 1878.

O que podemos depreender é que estabelecimentos comerciais voltados a esta atividade já se faziam presentes na cidade, posteriormente tendo que se adequarem com produtos que atendessem às normas estabelecidas pelo Código Sanitário de 1894, que buscava estabelecer

padrões para a abertura de ruas e praças e também para a construção de habitações, hotéis e casas de pensão, tendo em vista principalmente os aspectos de ventilação, insolação e boa drenagem de águas servidas e águas pluviais. Por esse Código, os cortiços ficam terminantemente proibidos de existir, dada as condições sanitárias desse tipo de construção e o favorecimento à propagação de epidemias, constatadas, sobretudo após os trabalhos de inspeção de higiene realizado por uma Comissão nos cortiços de Santa Ifigênia no ano de 1893 (SIMÕES, 1990, p. 59).

Dentre os fatores existentes para a profusão desta atividade industrial em São Paulo, podemos elencar o crescimento do mercado consumidor, ocasionado em função do aumento populacional, visto na tabela 1, que criou grande demanda por produtos cerâmicos, como utensílios domésticos e materiais para construção de moradias e de infraestrutura urbana; facilidade na obtenção de matéria-prima básica, a argila, de modo geral deveras abundante na cidade; imigração de força de trabalho com capacidade técnica que trouxe para São Paulo indivíduos qualificados para a produção cerâmica, via de regra de origem italiana, alemã ou portuguesa, aqui já citados, além das formação de capitais pelos desdobramentos da economia cafeeira, uma vez que o aumento da renda gerado pela exportação de café gerou os investimentos nas empresas cerâmicas (SALLA, 2014).

Ainda tratando de legislação, em 1895, há de se salientar o regramento acerca da extração de barro em São Paulo. A Lei no. 130 trazia que:

Art. 6º. A tirada de barro, areia, pedregulho, etc., nos logradouros ou terrenos municipais, será regulada pela Intendência de Justiça que expedirá para esse fim instruções, marcando a renda e estabelecendo emolumentos ou multas na esfera da competência da Camara,

compilando igualmente o que permanecer em vigor da lei n. 39, de 24 de maio de 1893.⁵³

A regulamentação da extração de barro aparecia também no Ato 1, de 1896, que dispunha em seus artigos o seguinte:

1. Dependerá de licença do Intendente de Justiça, Policia e Hygiene, sob informação do fiscal de rios, a extracção de barro para cerâmica em terrenos municipaes
 2. A Intendência marcará o lugar donde cada proprietário de olaria deverá extrahir barro, atendendo a que as escavações para tal fim sejam feitas sem o esburacamento das várzeas em forma de vallo, niveladas de modo a dar-se o facil escoamento das aguas para os rios.
 3. Não será permitida a extracção de barro nas margens dos rios, sinão à distância de vinte metros, a juízo da Intendência.
 4. Pela extracção de barro, para cada olaria, será pago ao Thesouro Municipal, ou a sua Agencia Fiscal em Sant'Anna a quantia de 400\$000 por anno, que se contará sempre de 1º de Janeiro a 31 de Dezembro.
 5. Os donos de olarias que tiverem dous ou mais fornos pagarão, além da quantia estipulada no art. Antecedente a de duzentos mil réis de cada forno.
 6. Fica expressamente prohibida a extracção de barro nas várzeas do Catumby e Bom Retiro, bem como no bairro do Pary nos logares altos que podem ser aproveitados para edificações.
 7. A Intendencia poderá revogar as concessões dadas para a exploração de barro nos logares onde as escavações possam vir a prejudicar a saúde publica.
 8. Os oleiros não poderão fazer grandes depósitos de barro, salvo autorização especial da Intendência.
 9. Pela infracção de qualquer dos artigos desta instrucção, por parte dos oleiros ou interessados na exploração de barro, será aplicada a multa de 20\$000 a 50\$000 além de outra qualquer pena a que possa incorrer (art. 6º da Lei n.130 e art. 61 da lei orgânica n.16)
- Cumpra-se
Secretaria da Intendencia Municipal de Justiça, Policia e Hygiene, em 10 de fevereiro de 1896.⁵⁴

A exploração das áreas varzeanas era preocupação da Comissão de Saneamento reorganizada em 1892 e na criação do cargo municipal de “fiscal de rios”, corroborando com os primeiros artigos do Ato listado acima, ao passo que, o artigo 6º. proibia a extração de barro em locais que, em fins do século

⁵³ Lei n. 130 de 23/01/1895. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/jfsrq>> Acesso em: 12 nov 2020.

⁵⁴ Segundo Salla: “O Ato n.1, de 10 de fevereiro de 1896, foi a primeira regulamentação municipal referente à localização e a taxação de olarias [...]” (SALLA, 2014, p. 20).

XIX, já estavam incorporados à malha urbana, com Bom Retiro, a região do atual bairro do Belém e o bairro do Pary.

Entretanto, no período imperial já se pensava em maneiras de regulamentar a atividade praticada pelos barreiros, conforme explica Janes Jorge (2006, p.118):

Algumas olarias abriam buracos onde quer que houvesse depósitos de argila, pouco se importando com a fiscalização. Em 6 de março de 1886, o fiscal da sul da Sé, Olegário Brasiliense, registrou que *“percorrendo o bairro do Pary, encontrei o proprietário de uma olaria começando a tirar terra em terrenos pertencentes à Câmara. Como o suplicante mostrou-se ignorante ao Ato 30 das posturas intimei-o para que não continue mais a tirar terra em terrenos públicos sob a pena de ser multado em 30\$000 rs.*

A Câmara também apresentou representação popular junto às necessidades de melhorias urbanas em torno das ruas pelas quais estavam instaladas algumas olarias, para facilitar a circulação viária.

A requerimento de urgencia de seus autores, entram em discussão as seguintes indicações: Indico que esta Camara mande fazer os concertos de que necessita a rua, que do largo do Visconde de Congonhas do Campo, vai ter ao Bom Retiro, dê modo que a mesma rua possa se prestar ao grande transito das carroças que conduzem tijollos das olarias do Bom Retiro para o centro da Cidade. Sala das sessões, 23 de Julho de 1899.— Evaristo Cruz Aprovada.

Tal iniciativa demonstra a demanda por uma melhor infraestrutura para o leito carroçável visando uma maior fluidez entre as vias que ligavam estas olarias para o centro da cidade.

2.4. Tijolo e trilho: A construção dos Armazéns e o Pátio da São Paulo Railway

Conforme visto no capítulo anterior, a ferrovia São Paulo *Railway* foi inaugurada em 1867 para unir o porto de Santos ao interior paulista, na cidade de Jundiaí, para servir de escoamento para a produção cafeeira do Oeste do Estado.

Na década de 1880, entretanto, uma superprodução de café extrapolou os limites da capacidade da ferrovia, causando inúmeros atrasos no transporte desta mercadoria até o porto. Por não haver instalações suficientes para o armazenamento, foi necessária a construção de novos armazéns, já no fim da década, em Santos e São Paulo. É importante lembrar que nesta década, já existiam outras ferrovias além da SPR.⁵⁵

O ano de 1887 marcou o início de uma disputa judicial entre a SPR e a empresa responsável pela modernização do cais do porto de Santos, a *Gaffrée Guinle e Cia*. O que estava em questão era a ampliação prevista para os armazéns junto ao rio Valongo, determinada entre a SPR, por meio de sua superintendência, e os engenheiros fiscais (CYRINO, 2004, p. 100).

No ano seguinte, a *Gaffrée* enviou um ofício ao engenheiro fiscal informando que a Inglesa estava construindo os armazéns em terreno pertencente ao porto, solicitando, assim, o cancelamento das obras. No entanto, a superintendência justificou a construção em terrenos desapropriados ao Convento de Santo Antônio e autorizados pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Outra justificativa utilizada foi o embargo ilegal por parte da Marinha.

se os referidos terrenos pertencessem à Marinha, estes estariam desapropriados através do decreto nº 4.175 de 22 de fevereiro de 1868,

⁵⁵ Além da São Paulo *Railway*, estavam em operação a Estrada de Ferro União Sorocabana – Ituaia, a Companhia Paulista das Estradas de Ferro, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro, que formou, com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, a Estrada de Ferro Central do Brasil.

artigos 14 e 19, e ratificados pelo Decreto nº 1.664, de 27 de outubro de 1885, artigo 2º, uma vez que o superintendente possuía as plantas levantadas pelo engenheiro Saboya e Silva em 10 de julho de 1886, para as obras de ampliação e melhoria do cais, delimitando as divisas da estrada de ferro, como constavam das plantas das comissões Roberts e Garcia Redondo para os estudos das obras do cais desse porto, sendo portanto, descabido o protesto por parte da empresa concessionária. (CYRINO, 2004, p. 101).

A contenda foi levada ao foro da Comarca de Santos, sendo que o representante da SPR foi o advogado dr. João Mendes de Almeida e, pela *Gaffrée*, o dr. Leão Luiz Ribeiro. O parecer foi favorável aos concessionários do porto de Santos remetendo à desapropriação dos terrenos da SPR pelo decreto 10.277, de 30 de julho de 1889. O poder público não acatou os diversos protestos promovidos pela Companhia inglesa, *dando ganho de causa sobre os terrenos pretendidos e transferindo a construção de novos armazéns para os terrenos localizados atrás da Igreja de Santo Antônio, hoje margeando o prolongamento da rodovia Anchieta na entrada da cidade de Santos* (CYRINO, 2004, p. 102).

A década de 1890 ficou marcada pela fase de duplicação da ferrovia, período em que as ações realizadas pela companhia já não davam conta da demanda e, por conseguinte, necessitavam de ampliações. Em 1895, um novo acordo com o Governo Republicano preconizava não só a duplicação da linha férrea, com também a ampliação e construção de novos armazéns, estações a fim de uma melhor acomodação para passageiros, bagagens e mercadorias. Passados dois anos do acordo, deu-se início a esta nova empreitada, dividida em quatro grandes trechos: um de Santos até a raiz da Serra, um dos planos inclinados, mais um entre o Alto da Serra e a atual Estação da Luz e um último entre São Paulo e Jundiaí. O primeiro, terceiro e quarto trecho foram inaugurados em 1899, com exceção das Estações São Paulo e do Brás. O trecho do plano inclinado e a Estação da Luz, foram inaugurados, respectivamente, em 1900 e 1901 (SECCO, 2010, p.7).

Ainda neste ano, a superprodução cafeeira extrapolou os limites de armazenamento da SPR, fazendo com que as ruas de São Paulo, Santos e Jundiaí se tornassem armazéns ao céu aberto (CYRINO, 2004, p.104). A superintendência da ferrovia determinou que fossem feitos projetos para a

construção de novos armazéns em São Paulo, no bairro do Brás, próximos à Hospedaria de Imigrantes e na Luz, atrás do Seminário.

Os terrenos para o novo complexo de cargas de São Paulo, no Pari, com área de 75.409 m², pertenciam parte à dona Luiza Gonçalves, situados à esquerda da linha e confinantes em suas divisas com as terras da empresa Lacerda, Camargo e Cia, com o rio Tamanduateí e a estrada de ferro, e foram adquiridos pelo valor de Rs 50:000\$000 (R\$ 3.469.000,00); e parte aos srs. Jesuíno José Paschoal e José Maria André junto à rua São Caetano, para entrada e saída de cargas do complexo de São Paulo pelos valores de Rs 3:300\$000 (R\$ 228.954,00) e Rs 3:187\$500 (R\$ 221.148,75), conforme o disposto pelo decreto nº 10.294, de 03 de agosto de 1889 (CYRINO, 2004, pp. 104-105).

Adolpho Augusto Pinto foi nomeado pelo Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o Conselheiro Antonio da Silva Prado, em 1885, como Engenheiro Fiscal da *São Paulo Railway*. Atuou antes na Estrada de Ferro Dom Pedro II, ainda como aluno do curso de engenharia, indicado pelo professor Dr. Vieira Souto, na repartição de chefe de linha, que tinha como diretor Francisco Pereira Passos (VILELA, 2018, p.104).

A Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil) teve seu papel formador na aquisição de conhecimento sobre ferrovias para Adolpho Pinto, que atuou como engenheiro não somente relacionado às linhas férreas, mas também em questões envolvendo o saneamento urbano.

Concomitante ao trabalho exercido por ele como Engenheiro Fiscal do Governo Provincial na Companhia Cantareira de Água e Esgotos, da qual tratamos no capítulo anterior, o engenheiro Pinto, em parceria com seus irmãos, obteve a concessão para a construção de uma estrada de ferro entre Rio Claro e Araraquara, cidades do interior paulista.

O próprio engenheiro relatou suas ações desempenhando tal função, como uma redução tarifária de 14% da SPR entre Santos e São Paulo, além de ter determinado que o local ideal para a construção fosse próximo à ferrovia, entre o Brás e o Pari, numa área de várzea do rio Tamanduateí.

Tendo já então crescido bastante o tráfego da Estrada tornara-se insuficiente para o movimento de cargas o primitivo armazém, estabelecido à Rua da Estação, depois chamada Mauá. Nessa emergência pretendeu a Companhia fazer novas e mais amplas instalações no terreno existente atrás do Seminário Episcopal. Opus-me a essa pretensão e indiquei como local muito mais amplo, e por isso melhor adequado ao futuro desenvolvimento do tráfego, a várzea do Pari, e como não houvesse via de comunicação ligando-a à cidade, tomei desde logo o encargo de promover a abertura da Rua Paula Sousa através de terrenos pertencentes a D. Maria de Paula Sousa, o que facilmente consegui da proprietária, por intermédio de seu procurador, o Barão de Piracicaba, sem nenhuma condição onerosa. Graças a este Governo o respectivo plano de obras, o mais importante melhoramento que executou a São Paulo Railway antes da duplicação da sua linha, pois é sabido quanto os grandes armazéns e pátios do Pari, assim como a nova via pública que então se abriu, dando saída para a Rua Florêncio de Abreu, melhoraram os serviços da Estrada e impulsionaram o desenvolvimento desse importante bairro comercial da cidade (PINTO, 1970).

A rua Paula Sousa começa na Florêncio de Abreu e termina na Avenida do Estado. Uma sentença simples, mas de grande significado - já que a rua Florêncio de Abreu já era uma via de acesso importante que unia o centro da cidade ou o chamado triângulo histórico, quase que uma continuidade da rua São Bento, à região da Luz, pelos antigos caminhos do Guaré. Esta ligação até a região do rio Tamanduateí, onde está a avenida do Estado, por meio da rua Paula Sousa, é até hoje um dos grandes fluxos de transeuntes e veículos naquela região, caracterizada pelo comércio de utensílios para cozinhas, bares e restaurantes.

Na citação anterior é possível perceber a participação da iniciativa privada com ações que transformaram o tecido urbano naquela região. As páginas do jornal *Correio Paulistano* de 3 de fevereiro de 1890 também mostravam notícias a respeito das implicações trazidas com a instalação destes armazéns, como a proposta para calçamento do pátio da nova estação de carga do Pary.

Esta companhia recebe propostas até o dia 18 do corrente mez, para o calçamento a parallelipipedos do pateo da nova estação de cargas – no Pary -, nesta cidade, sob as seguintes condições:

1. Os parallelipipedos serão da melhor pedra de Santos ou outras iguaes, devendo a respectiva amostra ser submetida à aceitação com a proposta à esta Administração
 2. A área a calçar é de cerca de 13080 metros superficiais
 3. O contractante fornecerá areia grossa de qualidade superior para o assentamento dos parallelipipedos
 4. O contractante dará começo à obra até o dia 1º. de junho próximo futuro e concluir-a dentro do prazo de 4 meses
 5. Os pagamentos serão feitos no fim de cada mez à vida de certificado do Engenheiro Residente da Companhia pelo calçamento feito
 6. Destes pagamentos parciais serão deduzidos em cada um 23% para garantia da condição 5º., sendo re-entregues 15% no fim de três meses após a conclusão total da obra, e os restantes 3% findo um anno da mesma data, preenchido o requisito daquela condição
 7. O frete dos parallelipipedos, areia, etc, será pré pago a estação do Braz pelo contractante, sendo dali conduzidos os vagões pela Companhia até o local das ditas obras, livres de frete.
 8. As propostas serão dirigidas a esta Superintendencia em carta fechada, devendo notar se que a Companhia não se obriga a aceitar a proposta mais barata, porque tem de atender principalmente à melhor execução dos trabalhos.
- Superintendencia – São Paulo, 3 de fevereiro de 1890. William Speers.
Superintendente

Pinto (1903) referia-se ao Pátio do Pari como “estação de mercadorias”, remetendo e demonstrando a atividade final dos edifícios construídos, isto é, a movimentação e armazenamento de mercadorias, ainda que, porventura, pudesse abrigar alguma outra função.

O complexo de armazéns da SPR no Pari chegou a ter o *status* de um dos maiores entrepostos de mercadorias de São Paulo, da grandiosidade de um porto ou alfândega seca (LAVANDER, MENDES, 2005; SANTOS, 2005). Sua contribuição para o desenvolvimento comercial urbano da cidade é marcante, assim como para o crescimento urbano do seu entorno, como o bairro do Brás e a região da zona cerealista. Sua arquitetura denota um volumoso registro da economia de sua época e das técnicas construtivas aplicadas quando de sua concepção.

Voltando às palavras de Adolpho Pinto referindo à localização dos armazéns, podemos pensar na ocupação de terrenos lindeiros à região da

várzea do rio que ainda sofrem com as enchentes nos atuais dias, mesmo, ou diga-se, por causa de, com a retificação fluvial realizada naquele período.

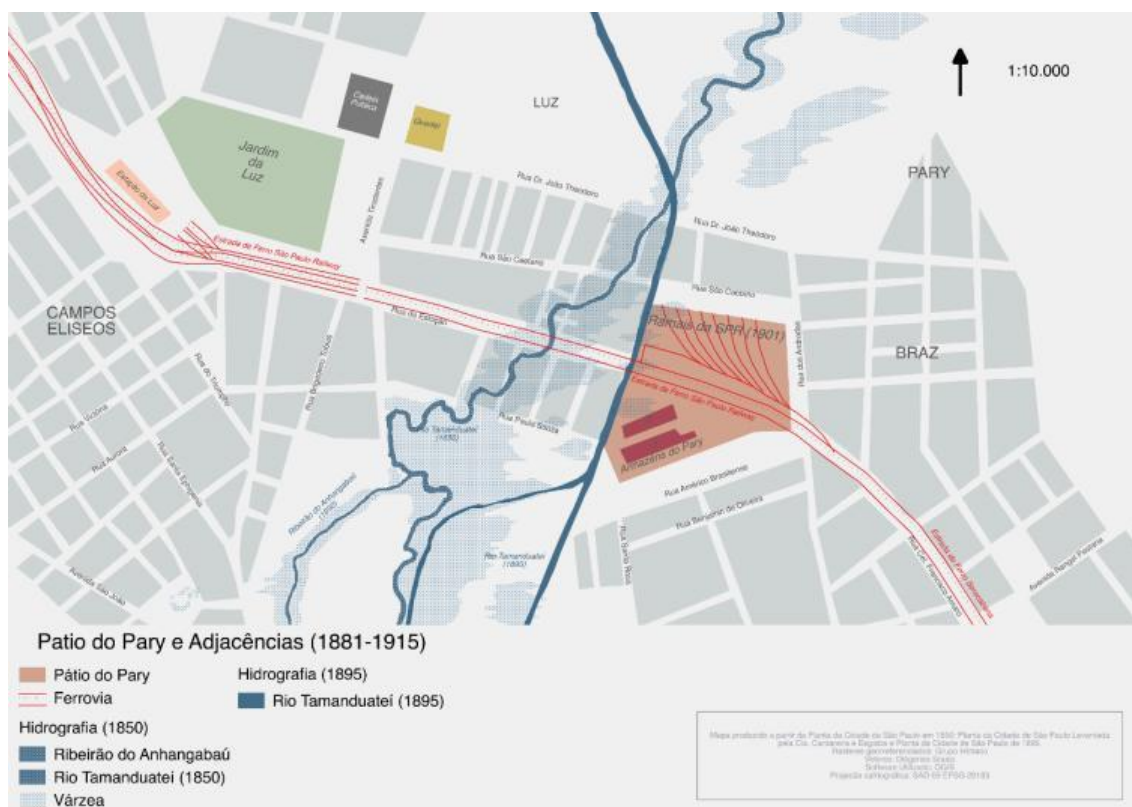


Figura 14: Mapa produzido a partir da Planta da Cidade de São Paulo em 1850; Planta da cidade de São Paulo levantada pela Cia Cantareira de Esgotos em 1895.

O mapa acima mostra, em dois momentos, a região em que os armazéns da SPR foram feitos, com destaque para o processo de retificação do rio Tamanduateí. Podemos, portanto, perceber a ocupação das áreas de várzea do rio Tamanduateí, que praticamente atravessa uma parte da cidade no sentido sul-norte. Devido aos processos de retificação e canalização dos rios Tamanduateí e Anhangabaú (no caso o ribeirão Anhangabaú) é que foram abertos loteamentos e edificações entre as quais se encontram os armazéns da SPR, que ficavam muito próximos ao rio e, portanto, suscetíveis às grandes enchentes nestas áreas e suas intercorrências, como pode ser visualizado de forma mais claro no mapa abaixo.



Figura 15: Recorte elaborado sobre a Planta do Braz, da Repartição de Água e Esgotos, de 1901, com o limite da planície de inundação da várzea.

O recorte acima nos dá a ideia da ocupação territorial ao longo da região em que o rio se mostra pujante quando dos períodos de cheia, atingindo grande parte do bairro do Pari, inclusive os terrenos em que foram instalados os armazéns.

Essa modificação no tecido urbano que incluía a ocupação de áreas de várzea era também fruto do crescimento populacional de São Paulo no período analisado (vide tabela 1). Em 1901, data do término da construção dos armazéns, o complexo tinha em suas dependências, locais para armazenamento de frutas, vegetais, peixes e inflamáveis, além de duas edificações destinadas ao controle das mercadorias que chegavam, contando também com depósitos de combustível, caixas d'água e reservatórios, perfazendo uma área total de 12.392 m² (CYRINO, 2004, pp. 132-133). Ainda foram construídas residências para

os funcionários nos arredores do pátio, que serão mais bem explanadas no capítulo terceiro deste trabalho.

Podemos inferir que a escolha de Adolpho Augusto Pinto pela instalação do complexo de armazéns foi estratégica do ponto de vista da logística, ao lado da ferrovia, ainda que em uma região de várzea, uma vez que era “muito mais amplo, e por isso melhor adequado ao futuro desenvolvimento do tráfego” (PINTO, 1970, p.28).

O local indicado pelo engenheiro está nas proximidades da Estação do Brás, onde ali se dava uma conexão para carga e descarga de mercadorias e de passageiros com a Estrada de Ferro Central do Brasil, e a Estação da Luz, a principal estação da SPR na cidade. Desse modo, no bairro do Pari se concentravam um grande volume de mercadorias, que ficariam pela capital ou que dela iriam para outros destinos.

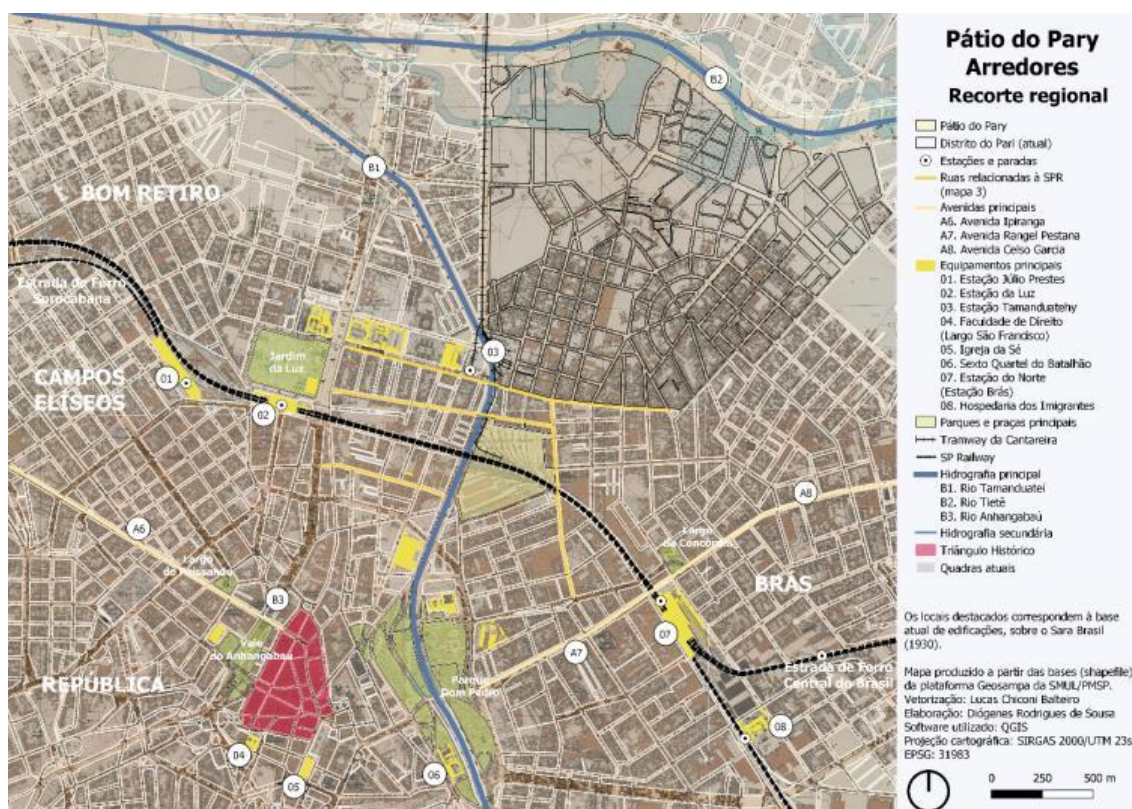


Figura 16: Pátio do Pary e arredores, recorte regional.

O que fica perceptível no mapa produzido acima é que, atualmente, em termos distritais, o Pátio do Pary não está no bairro homônimo, mas sim no bairro do Brás. Esta percepção demonstra um certo caráter mutável da região, além de explicitar a concepção abstrata do que vem a ser um bairro. É um difícil exercício perceber onde começa um e termina o outro. De acordo com uma das definições encontradas no dicionário, o bairro é uma “área urbana geralmente ocupada por pessoas de uma mesma classe social” (HOUAISS, 2009, p.244). Pensando nas cercanias do pátio, a região em que este se insere contempla essa população pertencente à mesma classe.

É desta linha de raciocínio que percebemos, tal qual a escolha do título desta tese, a rede formada a partir dos armazéns, um núcleo que aglutinava em si várias relações e interações, de um grande fluxo de mercadorias e de pessoas. Localizado no logradouro denominado Largo do Pari, mas que, comumente, nos atuais dias, é conhecido como “Praça dos Cocos”, devido aos diversos caminhões estacionados que ali fazem a comercialização desta fruta, o complexo de armazéns do Pari foi construído entre 1890 e 1901, fazendo parte então do período denominado como Duplicação da São Paulo *Railway*. Entre os técnicos responsáveis pela construção temos aqui o já citado Adolpho Augusto Pinto como Engenheiro Fiscal; John Barker como Engenheiro Residente; Fox & Mayo *Engineers Ltd* como Engenheiros Consultores; James Ford como Engenheiro Chefe Residente/Projetista; Barão Ryemkwisc como Empreiteiro das Obras e William Speers como Superintendente. Além da construção dos armazéns no Pari, neste período a SPR também promoveu a ampliação de estações e construção de outras, por exemplo: Campo Limpo Paulista, em 1881; Pilar (atual Mauá), João Caetano e Caieiras, em 1883; Ribeirão Pires e Pirituba, em 1885; Ipiranga em 1886; Juqueri (atual Franco da Rocha), em 1888; Campo Grande em 1889; Taipas (atual Jaraguá) e Várzea Paulista, em 1891; Barra Funda em 1892; Mooca em 1898; Lapa em 1899 e Alto da Serra (Paranapiacaba) em 1899 (BEM, 1998, p. 50).

Entre os principais fornecedores identificados, destacam-se: *Walter MacFarlane & CO.*, sediada em Londres, que estava presente no Brasil por meio de seus catálogos que circulavam nessas terras na passagem do século XIX

para o século XX, período de grandes importações de complementos arquitetônicos de ferro (CRUZ, 2007, p. 23). A Cerâmica *Arnaud Etienne Sacoman*, que seria proprietária dos terrenos próximos à região do bairro do Ipiranga e que viria a ser loteado e denominado de Sacomã.⁵⁶ *Alexander Mac Kerrow Co. Ltd.*, além de fornecedor era também Engenheiro Consultor da Inglesa. Outros nomes que constam nesta lista de fornecedores são *Hayward Brothers Borough, London's, Dorman & Company Ltd., Westminster* e *Frederick Braby* (CYRINO, 2004, p. 215).

De acordo com a *Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrabaldes, desenhada e publicada por Jules Martin em 1890*, é possível ver a localização dos armazéns ao sul dos trilhos da linha férrea, muito próximos ao rio Tamanduateí, acessados pela Rua Santa Rosa, referência nos atuais dias quando se pensa na zona cerealista da cidade.

⁵⁶ Disponível em <<http://www.saopauloinfoco.com.br/historia-do-sacoma/>> Acesso em: 3 jun 2020

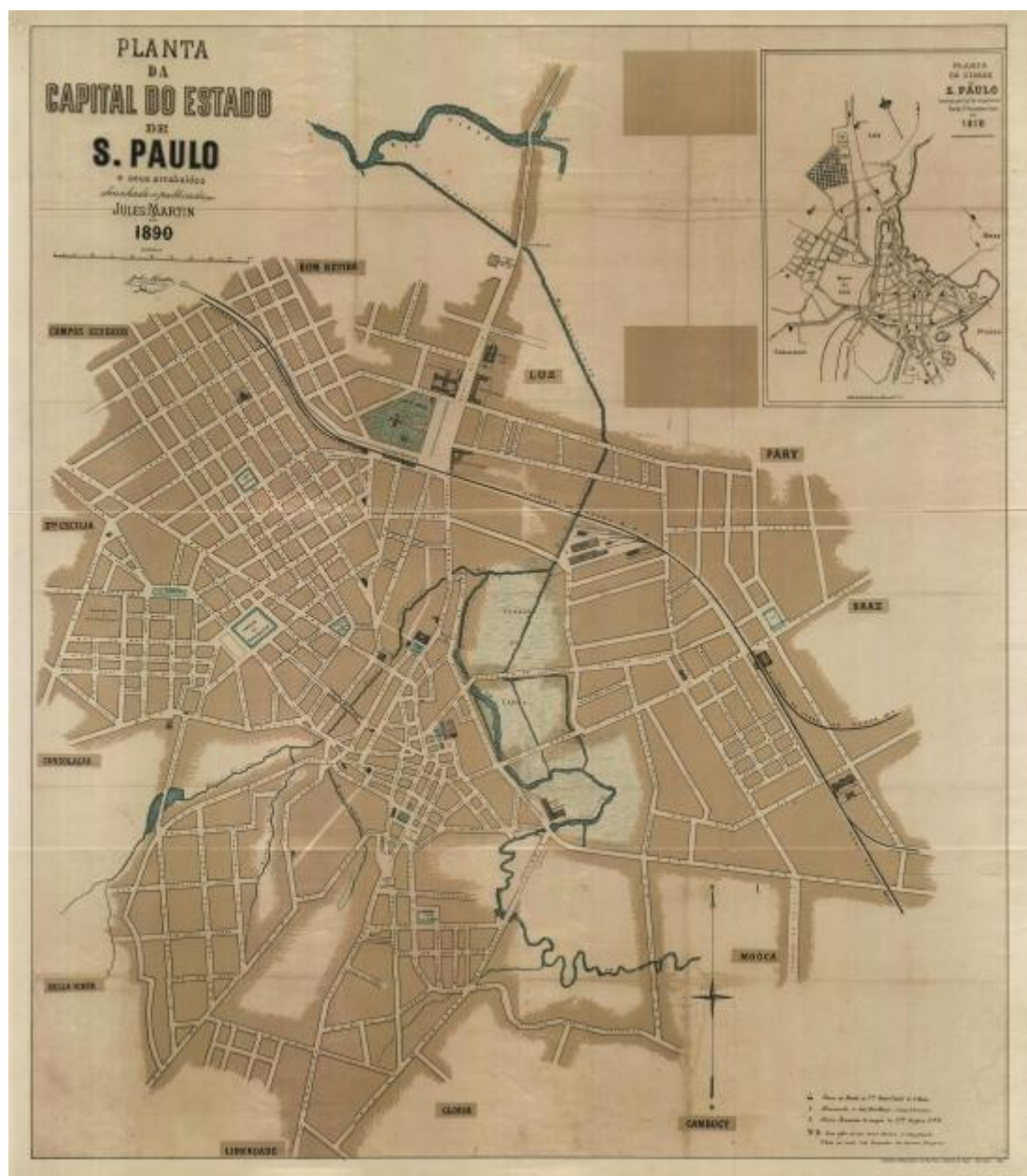


Figura 17: Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrabaldes, desenhada e publicada por Jules Martin em 1890. Disponível em <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1890.htm> acesso em 01 fevereiro 2022.

No recorte da planta, podemos ver com mais detalhes as inscrições nos quatro edifícios que compunham o complexo dos Armazéns em 1890, visto por Martin como os “Novos Armazéns Ingleses”, com um setor para “Inflamáveis”, os

“Armazéns no. 1 e no. 2, uma edificação para o “escritório”, além de um desvio da linha para os armazéns denominados “Lacerdo e Camargo”⁵⁷.

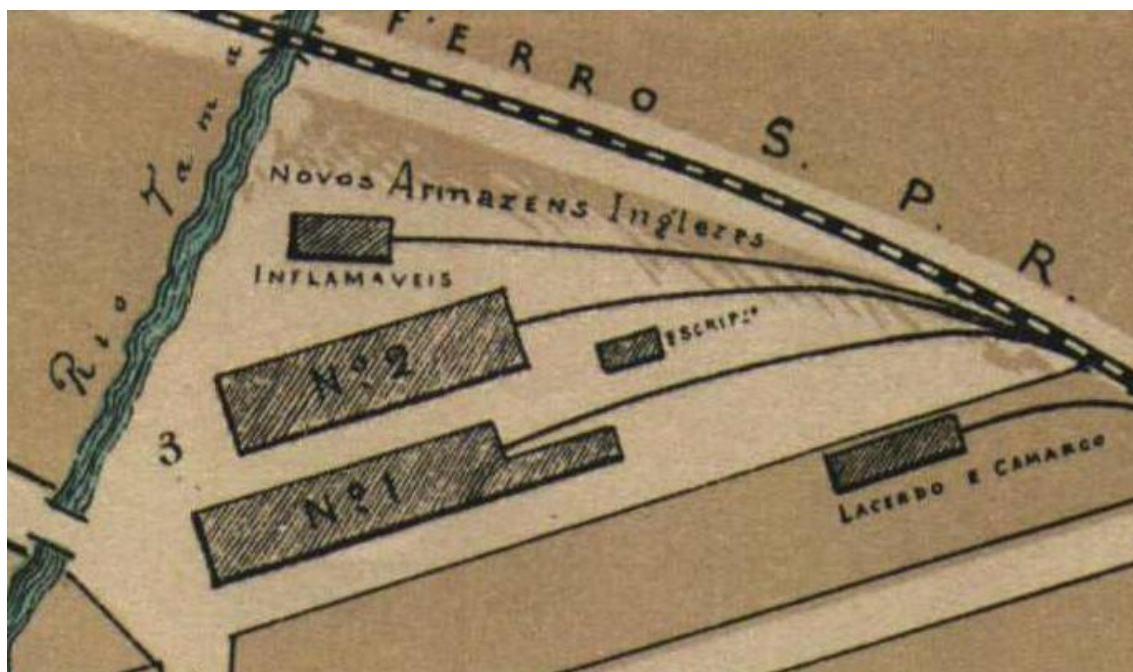


Figura 18: Recorte feito a partir da *Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrabaldes*, desenhada e publicada por Jules Martin em 1890. Disponível em <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1890.htm> acesso em 01 fevereiro 2022.

Outras duas plantas que são relevantes na compreensão da ocupação do terreno, estão dispostas a seguir também na forma de recorte como a anterior, permitindo uma melhor visualização. Trata-se de dois momentos dos Armazéns, um em 1897, que corrobora com a ideia de duplicação do sistema viário da SPR e aumento do número de trilhos na área norte, para estacionamento e manobras de trens de carga e descarga incluindo a reestruturação de ruas do entorno, e o outro, com as alterações realizadas, de acordo com o Mapa Sara Brasil de 1930.

⁵⁷ Acreditamos ter havido um equívoco na planta de Martin na grafia da firma Lacerda e Camargo, uma das responsáveis pela criação da Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo. Ver SILVA, Gustavo Pereira da. *Imigrantes e fazendeiros no alvorecer da indústria paulista: a formação da Cia. Mecânica e Importadora de São Paulo (1882-1892)*. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2020v29n3art11> acesso em 01 fevereiro 2022.

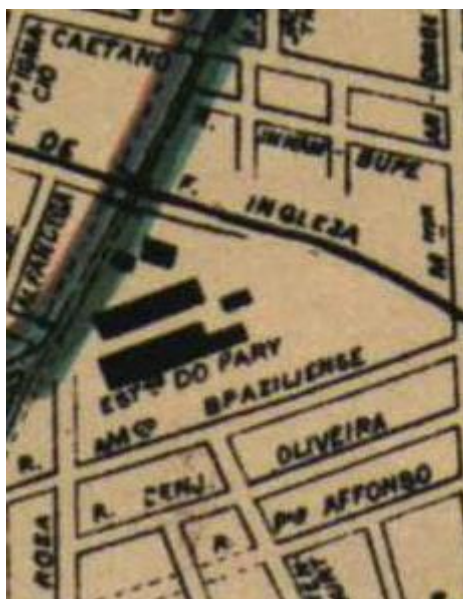


Figura 19: recorte feito a partir da Planta Geral da Capital de São Paulo organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de Obras, 1897. Disponível em <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/img/1897-download.jpg> acesso em 01 fevereiro 2022.

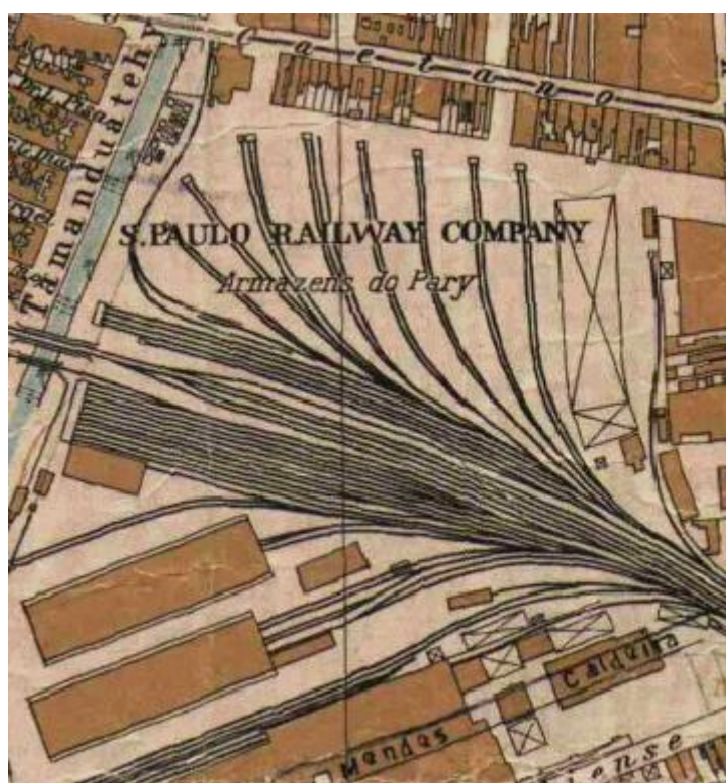


Figura 20: recorte feito a partir do Mappa Topographico do Município de São Paulo executado pela Empresa SARA Brasil, 1930. Disponível no Mapa Digital da Cidade de São Paulo em http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx acesso em 02 fevereiro 2022.

Além da cartografia, a utilização de imagens permite ao leitor uma proximidade maior com o objeto de pesquisa, pois colabora para as discussões que vem sendo levantadas ao longo do trabalho. Na imagem abaixo é possível ver as dependências do pátio e os armazéns, tendo ao fundo a torre da Estação da Luz, construída em 1901. Enquanto a nova estação concentrava o embarque e desembarque de passageiros, além da administração da ferrovia, o complexo de armazéns também ficava responsável pelo setor de bagagens e encomendas oriundas desta estação.

Pensar que tais edificações, suprimidas pela ação do tempo e o descaso pelo patrimônio edificado, uma vez que a Inglesa foi encampada pelo governo federal em 1946, rebatizada com o nome de Rodoviário Santos-Jundiaí, cuja sigla RSJ está presente ainda hoje na fachada de um dos armazéns, é o exercício de perceber que ali existiu um fluxo de mercadorias e pessoas que ajudaram a criar por meio de um sistema ferroviário, elementos para a formação de uma infraestrutura comercial que corroborou de maneira direta com a urbanização desta cidade.



Figura 21: Complexo de Armazéns da São Paulo Railway. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pari.htm>> Acesso em: 23 janeiro 2020

Mediante as negociações que eram realizadas nas dependências do pátio do Pary, muitas delas feitas ao ar livre, que um grupo de comerciantes teve a ideia de fundar um local com condições para a realização dos produtos que outrora eram comercializados. Criou-se então o Centro do Comércio de São Paulo, em agosto de 1923, à rua Plínio Ramos, que alterou sua razão social para Bolsa de Cereais de São Paulo, em 1929, e seu endereço para a rua Senador Queirós, em 1960, ambas na região central de São Paulo. A imagem abaixo mostra a fachada do antigo edifício, localizado numa região próxima aos armazéns do Pary conhecida pelo comércio de gêneros alimentícios, a chamada zona cerealista.



Figura 22: Fachada da antiga sede do Centro do Commercio de São Paulo. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/bolsa-de-cereais-de-sao-paulo/> acesso em 10 junho 2021.

Um documento que nos é muito caro, no entanto, não obtivemos sucesso em sua consulta em diversos órgãos de pesquisa é o *Álbum da Estação do Pary*, citado no trabalho de Gustavo Rodrigues Secco sobre as instalações ferroviárias no bairro do Pari que nos diz o álbum

traz a descrição e o registro fotográfico das principais melhorias: em 1920 ocorre a divisão dos serviços da estação de mercadorias em duas seções: seção de importação, atendendo ao serviço de descarga, e seção de exportação, com os trabalhos de carregamento, além da construção de chaves e do calçamento do pátio com paralelepípedos. Já em 1925 foram adquiridos “três guindastes a vapor para a movimentação de volumes de grande peso” e nos nove anos seguintes ocorre a edificação de “dois magníficos prédios”, um para a seção de exportação e o outro para “escritório dos materiais”, além de instalações sanitárias “inclusive com chuveiros”, guaritas para os conferentes dos pátios das duas seções, refeitórios “confortáveis” e o ajardinamento de diversos pontos do pátio. (SECCO, 2010, p.13).

Entretanto, foi possível visitar as dependências do complexo dos armazéns e perceber, nesta sequência de imagens a seguir, o estado atual em que se encontram essas edificações:



Figura 22: Uma série de espaços destinados ao comércio hortifruti instalou-se ao redor de um dos armazéns da SPR. Foto do autor. 25 janeiro 2021



Figura 23: A visão de quem adentra o pátio e se depara com a inscrição RSJ (Rodoviário Santos Jundiaí) na parte superior e com os boxes de venda de produtos alimentícios. Foto do autor. 25 janeiro 2021.



Figura 24: Parte da lateral e dos fundos de um dos armazéns. Foto do autor. 25 janeiro 2021.



Figura 25: Parte interna de um dos armazéns e sua deterioração. Foto do autor. 25 janeiro 2021.



Figura 26: Material de escritório e mobiliário de um dos armazéns. Foto do autor. 25 janeiro 2021.



Figura 27: Parte de um dos armazéns com equipamentos inutilizados, servindo de abrigos para gatos abandonados. Foto do autor. 25 janeiro 2021.

Da parte em que foi possível fazer o registro fotográfico, notamos que a fachada do armazém fica em segundo plano, atrás de uma série de boxes destinados ao comércio de hortaliças, frutas e verduras, enquanto, na parte dos fundos, há espaço para estacionamento, carga e descarga de caminhões de pequeno e médio porte. As dependências internas do armazém estão ocupadas com materiais e móveis de escritório como mesas, cadeiras e armários de ferro, o que implica pensar de que maneira o patrimônio ferroviário contempla – ou não – o mobiliário e a sua utilização ou possível descarte.

Os armazéns da SPR foram construídos numa área e em um período com um forte caráter industrial na região central de São Paulo. Pinto (1900, p. 223) relatou, ao andar pelas ruas de São Paulo, um rol de indústrias e fábricas que estavam situadas em áreas lindeiras à linha férrea inglesa e ao seu pátio no Pari:

duas de fumos, quatro de moveis, uma de massas, uma de chocolate, duas de cerveja (inclusive a Bavaria), seis de café, fubá, etc., uma de velas e sabão, três de bebidas, três de ferro e bronze, duas de ferro, uma de peneiras, uma de machinas para a lavoura, uma de carruagens, uma de funileiro, uma de açúcar e álcool (Companhia Industrial S. Paulo), uma de latoeiros, uma officina mecânica e uma serraria.

Um exemplo deste rol de atividades industriais está nos leilões realizados pela SPR, que serão destacados no capítulo posterior, que tratará do cotidiano dos armazéns quando do início de suas operações.

Aos fundos do pátio, construiu-se um pequeno núcleo de casas unifamiliares e de turma, segundo levantamento feito por Secco (2010, p.29), revelando que tais casas foram feitas com alvenaria e tijolo aparente, provavelmente da época da ampliação da ferrovia, entre 1897 e 1901. Sobre as dependências internas, o pesquisador citado nos diz que

Três janelas – da sala, do corredor de acesso à cozinha e de um dos dormitórios – são voltadas para a rua, enquanto as portas de acesso à casa – uma na sala e uma na cozinha – são voltadas para o interior do lote, sendo que a porta da sala se volta para o pátio. Há uma varanda

na fachada oeste, voltada para o pátio e que recebe maior intensidade de luz solar, e em sua frente um amplo quintal junto aos trilhos. O imóvel é suspenso do chão, solução adotada proteger a edificação de umidade vinda do solo e largamente empregada pela SPR em suas edificações (SECCO, 2010, p.30).

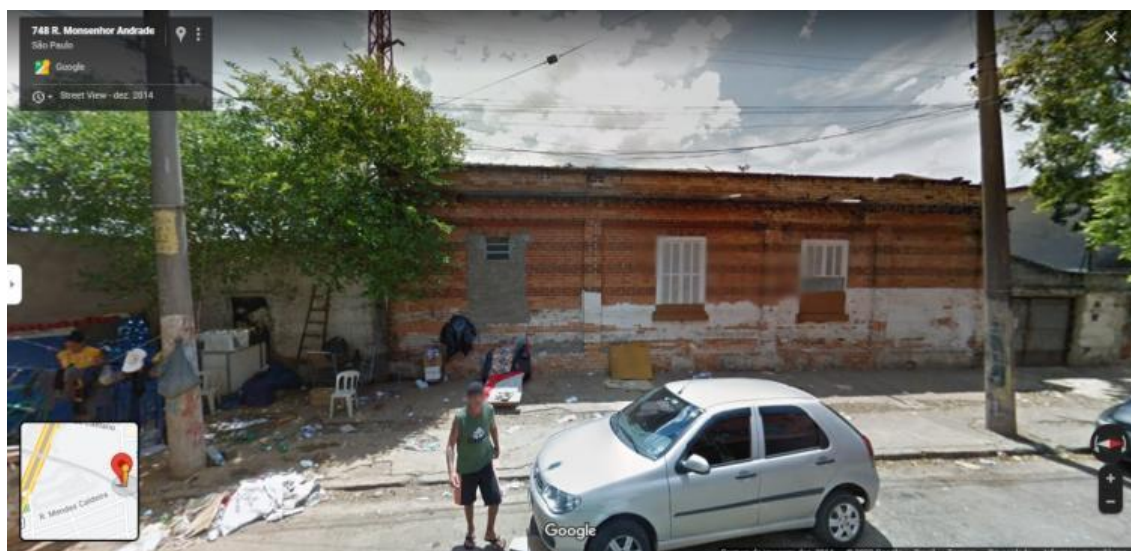


Figura 28: fachada de um dos imóveis construídos pela SPR, com acesso restrito por uma camada de cimento em uma das janelas, ladeado pelo muro que divide a linha férrea. Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/R.+Monsenhor+Andrade,+791+-+Br%C3%A1s,+S%C3%A3o+Paulo+-+SP,+03009-100/@-23.5388082,-46.6221434,3a,75y,271.36h,86.93t/data=!3m6!1e1!3m4!1sFehEZY97HPzbhomajJJiHq!2e0!7i13312!8i6656!4m6!3m5!1s0x94ce58e4b2ef2427:0xa271db0fe8e13240!8m2!3d-23.5387263!4d-46.6223034!10e5> acesso em 30 março 2022.

Voltando ao questionamento de páginas anteriores, em quais portas da cidade se encaixaria uma leitura sobre os armazéns da SPR? A análise a qual nos debruçamos parte do princípio da ocupação do território majoritariamente alagadiço, às margens do rio Tamanduateí, outrora retificado, o que implica em questões voltadas ao sanitarismo, a primeira porta elencada por Bresciani. Teria sido a escolha de Adolpho Augusto Pinto a melhor para instalação de armazéns em um local que sofre com inundações recorrentes, sendo tais armazéns responsáveis pela carga e descarga de diversos produtos, materiais, insumos, que serviam à cidade de modo geral? Uma escolha visando a especulação imobiliária e ocupação territorial de uma área, quicá inóspita, que abrigaria diversos outros edifícios comerciais e industriais no entorno destes armazéns?

De acordo com Barbour (2021, p.75),

temos uma incidência relativamente alta de pessoas jurídicas envolvidas nas transações de compra de imóveis: 10 de um total de 21 ocorridas entre 1890 e 1900. Isso revela que no ano de 1891, mais do que em qualquer outro da década, existiram companhias e bancos interessados na compra de imóveis no Pari. As empresas envolvidas nas transações foram a Companhia Formicida Paulista (adquirindo imóvel na Rua São Caetano), a Companhia Mista de Agricultura Comércio Indústria e Construção (que comprou um grande terreno de Guilherme Praum da Silva entre as ruas Rodrigues dos Santos, João Teodoro, Barão do Ladário, Oriente e Miler), Companhia Construtora de Materiais (na Várzea do Tietê), Companhia Comércio e Indústria Nacional (Rua João Teodoro), Companhia Paulista de Materiais para Construção (Rua Barão do Ladário e Rua Conselheiro Belisário) e o Banco Comercial da Bolsa de São Paulo (entre as ruas Maria Marcolina, João Teodoro e Casimiro de Abreu).

Outro fato importante relacionado a esta região da cidade nos remete ao ano de 1890 e que nos faz pensar sobre o espectro da porta referente ao sanitarismo. Neste ano, um plano urbanístico apresentado à Câmara Municipal de São Paulo propunha sanear a várzea, acabando com as enchentes.

Inicialmente o projeto foi aprovado, com conhecimento do governador, mas, depois, a Câmara acabou voltando atrás, anulando o concurso. Nesse projeto, a região seria transformada em área para moradia, a Câmara doaria a parte dos terrenos que possuía na região e a Companhia arcaria com os gastos de aterrar, canalizar, criar um parque, arruar, para depois delimitar os terrenos e vendê-los no mercado. O lucro ficaria então inteiramente com a companhia. O projeto foi aprovado e toda a documentação foi entregue à Companhia. Então, a imprensa começou a protestar, especificamente o jornal *Correio Paulistano*, e a dizer que o caso era um escândalo, que o governo estaria dando terrenos que seriam revendidos a um lucro exorbitante, que aquela era a área central da cidade (OLIVEIRA, 2005, p.77).

A várzea suscitou um debate entre dois grupos, o do *Correio Paulistano* e o da Companhia Nothmann, porém, segundo CAMPOS (2010, p.209), segundo o relatório de 1890, as propostas apresentadas foram recusadas e a Câmara Municipal perdeu o interesse no projeto, cabendo a Prudente de Moraes, governador do Estado, dar sequência ao processo de saneamento como expansão urbana da cidade. Deste modo, uma comissão formada por Antonio

Francisco de Paula Souza e Theodoro Sampaio, denominada Comissão do Saneamento das Várzeas da Capital, teria como prioridade um plano de trabalho descrito pelo governador da seguinte maneira:

“Estando reconhecido que só produzirão o necessário saneamento dessa várzea medidas que principalmente impeçam os alagamentos anuais, a comissão foi incumbida de estudar e indicar os meios mais adequados e seguros para a consecução desse desideratum, examinando as causas que influem para os transbordamentos do Tamanduateí e do Tietê, e apresentando plantas detalhadas das obras que, por esse estudo, forem reconhecidas mais convenientes e seguras quanto ao resultado, acompanhadas dos respectivos orçamento e memoriais justificativos.

Se a comissão obtiver resultado satisfatório no estudo dessa importante preliminar, organizará os planos de embelezamento e aproveitamento conveniente da várzea, de modo a convertê-la num logradouro público, útil e aprazível. (...) Em breve a comissão encetará o estudo dos meios para impedir os efeitos das enchentes, baseando-os sobre dados seguros dos nivelamentos e medições realizados, já no curso das águas do Tietê, já no do Tamanduateí e seus tributários” (SÃO PAULO – ESTADO, 1890a, 23 *apud* CAMPOS, 2010, pp. 209, 210).

Destarte, as palavras do governador denotam um amplo programa de saneamento, que implicava também em deixar aquelas terras livres das populações rurais e pobres, em desacordo com os moldes sociais demandados. Essa área da cidade, insalubre, alagadiça e sem infraestrutura, era um impeditivo ao desenvolvimento urbano, portanto, discursos com caráter higienista e sanitaria eram proferidos nas palavras da comissão supracitada, para justificar a valorização daquelas terras e a infraestrutura necessária, não só para aplacar as demandas sanitárias, como também, a exequibilidade das melhorias urbanas.

Equacionar a relação entre o aumento populacional e salubridade pública mostrava ser um desafio de grandes proporções para o governo da época.

A cidade de S. Paulo é pois um grande centro de população talvez com mais de 100.000 habitantes, onde tudo está por fazer no que respeita ao saneamento e embelezamento, não obstante os grandes esforços expendidos, com este intuito, nos últimos tempos.

As várzeas úmidas e cobertas de vegetação característica elaboram continuamente os germens dessas enfermidades variadíssimas de fundo palustre, que infelizmente podem ainda, com o acúmulo de população se tornarem temíveis epidemias. Para uma cidade próspera como tem sido esta nestes últimos quinze anos, uma crise de saúde é o maior dos desastres.

Outro fator preocupante relacionava o clima, a circulação de ar e a aglomeração causada pelas pessoas que prejudicavam um ambiente outrora salutar e provedor de imunidade.

Muito se há falado e escrito com relação às imunidades do clima desta cidade; mas se um horizonte amplo e bastante ventilado, os campos extensos que circundam a cidade, a temperatura média benigna, e até as desigualdades, mesmo repentinas do termômetro e outras muitas cousas comumente apontadas constituem reais imunidades; então é forçoso convir que a potência desses elementos naturais de salubridade é infinda, incalculável e que os germens pestíferos elaborados nos pantanais ou produzidos pelas grandes aglomerações humanas, ou provocados pela insana pertinência dos homens nada valem, nem mesmo podem, um dia, com tão grande foco, fazer equilíbrio e até levar de vencida as tais pretensas causas de imunidade.

Os melhoramentos urbanos, necessários e fundamentais para condição de sobrevivência dos cidadãos não acompanhavam o crescimento da cidade como um todo, fazendo do ambiente urbano um certo celeiro de enfermidades.

O que é certo é que a cidade tem caminhado muito rapidamente, mas fazendo processo desigual. As construções avultam, a cidade cresce, a população avoluma-se sem se lhe poder medir a proporção, e, entretanto, os logradouros públicos são ainda focos pestilenciais; as ruas não se calçam a celeridade precisa; os ribeiros que atravessam a cidade tem as águas criminosamente poluídas; a água potável ainda não canalizada na quantidade indispensável; os esgotos reduzidos ainda à pequena área no perímetro da cidade; as várzeas convizinhas cheias de depressões onde as águas param estagnadas e onde fermentam germens deletérios; as fossas ou sumidouros multiplicando-se nos bairros novos e infeccionando o subsolo com infiltrações perigosíssimas; o asseio das ruas e praças públicas muito incompleto; o asseio das casas e quintais imperfeitos quando não totalmente descurado. Algumas providências tomadas nesse sentido ultimamente ainda não se fizeram sentir nem nos costumes nem no aspecto geral da cidade, por demasiados recentes.

Este estado de cousas não é muito animador para uma cidade que recebe gente nova todos os dias, a qual por sua mais fácil receptividade, se pode tornar veículo das maiores calamidades para a saúde pública, fornecendo o meio apto às violências explosões epidêmicas.

O saneamento da cidade de São Paulo é uma garantia da prosperidade do Estado inteiro; por isso as despesas necessárias para aqui proteger a saúde pública redundam em bem geral, não são gastos improdutivos ou de caráter local, são adiantamentos ao bem comum, formando o crédito da terra paulista (COMISSÃO, 1891, pp.13-15 *apud* CAMPOS, 2010, p.212).

Este relatório da comissão capitaneada por Theodoro Sampaio e Paula Souza, do qual extraímos alguns excertos, abarca um plano de saneamento que avançava para outras áreas além da questão das redes de águas e esgotos, ou seja, o saneamento envolvia a criação de uma nova configuração urbana (CAMPOS, 2010).

Até aqui nos temos limitados a encarar a questão do saneamento como um problema de inundação a resolver ou uma simples drenagem ou enxugo do solo a efetuar.

O saneamento da cidade, na parte mais baixa deve compreender mais alguma coisa como: o aterro das depressões mais fundas compreendidas no perímetro das obras de proteção, a arborização em larga escala ao longo das ruas e avenidas que se abrissem, rasgar novas artérias de comunicação através da várzea, abrir novos e maiores logradouros públicos, e antes de tudo ter desde já uma planta-projeto de arruamento a que se devem subordinar não só os terrenos de domínio público como os de propriedade particular. A ninguém sendo permitido edificar nestas paragens sem prévia licença das autoridades do município.

Descriminados os terrenos do domínio público dos de propriedade particular a área protegida e beneficiada e em condições de ser utilizada para edificação será tão grande que ela por si só dará o bastante para o custeio das obras e para outros melhoramentos (COMISSÃO, 1891, p. 82 *apud* CAMPOS, 2010, p. 214).

A porta do saneamento é o ponto fulcral para pensarmos a instalação de um equipamento que tem a função de armazenar e distribuir uma série de mercadorias e produtos, perecíveis ou não, dentro deste prisma transformador pelo qual a cidade de São Paulo estava a passar.

Contudo, do ponto de vista da tese como um todo, a porta que nos é mais cara em termos de compreensão e análise é a porta da cultura popular, dita por Bresciani como uma das mais difíceis de se compreender. Pois, para além da concepção arquitetônica, os armazéns guardam elementos que permitem leituras inúmeras, nem todas elas cotejadas pelas linhas que compõem esta pesquisa, ou mesmo pelas entrelinhas que visões interdisciplinares podem deles depreender.

Bresciani (2018, p.80) enfatiza a importância da problematização das cidades a partir da primeira metade do século XIX e o quanto tais portas norteiam nossa ação, enquanto pesquisadores, acerca de uma objetividade. Portanto, lançar um olhar sobre este patrimônio, sua funcionalidade e o seu entorno, é a pretensão de desvelar uma série de camadas que, por vezes, possam estar escondidas sob outros holofotes.

É importante também aguçar nossa sensibilidade para a simultaneidade das diferentes redes simbólicas, atadas a discursos díspares que fazem das cidades lugares onde se pode viver. Os bairros existem para além de seus limites geográficos e divisões administrativas, bairros impenetráveis, superficialmente *conhecidos* pelo viajante de passagem que se orienta pelo guia turístico. Ela, a cidade, é também a construção textual dos romancistas, suas ruas, casas, avenidas, lugares de trabalho e de lazer configuram uma “materialidade” que ultrapassa as construções de tijolos. O espaço urbano pode ser suporte de memórias diferentes, cenários contrastados, múltiplos (BRESCIANI, 2018, p.83).

Em outras palavras, as dinâmicas existentes nos armazéns da São Paulo *Railway* revelam uma região de movimentações comerciais pujantes e ocupação territorial que moldou um bairro marcado por fases distintas ao longo da temporalidade, seja como local de pesca de ribeirinhos para um bairro industrial com grandes fábricas e armazéns, o “bairro doce” nas décadas de 1970 e 1980, e que nas últimas décadas é conhecido pelo comércio de utilidades domésticas (AMADIO, 2004, p.361).

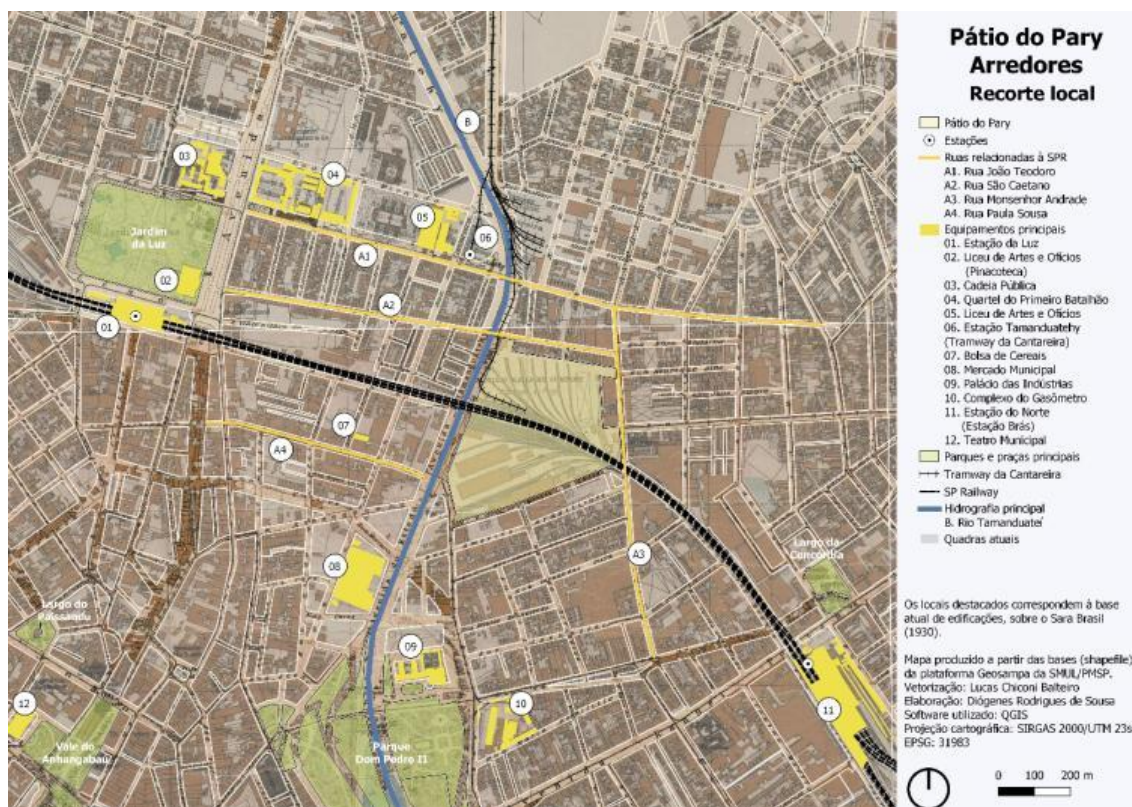


Figura 29: Pátio do Pary e arredores, recorte local.

Contudo, como visto no mapa acima, o pátio e os armazéns fazem parte de uma região que mostra a instalação de diversos equipamentos urbanos com cunho industrial que foram surgindo concomitantemente à sua instalação. Nas próximas páginas, abriremos as portas para o cotidiano vivido dentro destes armazéns e sua relação com o entorno em que fora edificado.

Capítulo 3 – Histórias guardadas: Os Armazéns da São Paulo Railway

Neste capítulo, faremos um passeio pelos arredores do bairro do Pari e pelo interior do pátio e dos armazéns da ferrovia inglesa, mostrando suas atividades e seu cotidiano.

Por mais que a história da criação da estrada de ferro seja fundamental para entender as transformações socioeconômicas de São Paulo na virada do século XIX, o ponto de inflexão aqui abordado com seus armazéns no Pari é um movimento de inversão de perspectiva que permite, por meio de seu cotidiano, um novo prisma analítico, ou seja, partimos do todo – a criação da ferrovia – para a parte – a criação dos armazéns. Para Certeau (2020, p.31)

O cotidiano é aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão do presente. Todo dia, pela manhã, aquilo que assumimos, ao despertar, é o peso da vida, a dificuldade de viver, ou de viver nesta ou noutra condição, com esta fadiga, com este desejo. O cotidiano é aquilo que nos prende intimamente, a partir do interior. É uma história a meio-caminho de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada. [...] O que interessa ao historiador do cotidiano é o Invisível...

É neste invisível que está contido nosso interesse, ao tentar trazer como personagem principal desta trama o complexo de armazéns, dando voz e luz a possíveis outros agentes, sujeitos comuns vivenciadores daquele cotidiano. Nosso percurso será subsidiado pela leitura dos periódicos que traziam em suas páginas algum tipo de notícia acerca dos armazéns e sua relação com o entorno.

Os impressos que circularam no Brasil em duzentos anos, não só testemunham, registram e veiculam nossa história, mas são parte intrínseca da formação do país. Em outras palavras: a história do Brasil e a história da imprensa caminham juntas, se auto explicam, alimentam-se reciprocamente, integrando-se num imenso painel. Nesse cenário, muitas vezes os personagens são exatamente os mesmos, na imprensa, na política e nas instituições. Em outras, são, no mínimo, bastante próximos, pois intervenções políticas de peso são

decididas no interior das redações, estabelecendo e testemunhando avanços e recuos das práticas dos governos, da dinâmica do país, da formação de seu povo, do destino nacional (LUCA, 2008, p. 8).

Para que a andança pela história do pátio seja bem-sucedida, faremos uso de um compêndio com cerca de 140 notícias extraídas dos impressos *A Província de São Paulo*, *O Estado de São Paulo*, *O Repórter*, *A Nação*, *O Autonomista*, *O Commercio de São Paulo*, *O Democrata Federal*, *Lavoura e Commercio*, *O Mercantil*, *Diário de São Paulo*, *The Rio News*, *Correio Paulistano* e *A Noite*, entre os anos de 1854 até 1913, algumas delas esmiuçadas aqui e dispostas no Anexo 2 ao final desta tese.

Os jornais e revistas permeiam a pesquisa como um todo, e foram uma das fontes primárias para esta produção⁵⁸. No entanto, é prudente salientar que, os historiadores até a metade do século passado assumiam duas posturas distintas em relação aos jornais como fonte: o desprezo por considerá-lo “fonte suspeita” ou o seu enaltecimento por conter o “repositório da verdade” (CAPELATO, 1988, p.21). As discussões se davam em diversos âmbitos, como aponta Luca

nos dois casos, já não se questionava o uso dos jornais por sua falta de objetividade – atributo que de fato, nenhum vestígio do passado pode ostentar -, antes se pretendia alertar para o uso instrumental e ingênuo que tomava os periódicos como meros receptáculos de informações a serem selecionadas, extraídas e utilizadas ao bel-prazer do pesquisador. Daí o amplo rol de prescrições que convidavam a prudência e faziam que alguns só se dispusessem a correr tantos riscos quando premidos pela falta absoluta de fontes. Outros, por seu turno, encaravam as recomendações com grande ceticismo, uma vez que tomavam a imprensa como instância subordinada às classes dominantes, mera caixa de ressonância de valores, interesses e discursos ideológicos. Assim, ainda que por motivos muito diferentes, tais leituras contribuíam para alimentar o desprezo que os profissionais da área seguiam conferindo a imprensa (2005, p.116).

⁵⁸ O processo de coleta destes materiais foi feito a partir de consulta online ao site da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>) utilizando tags como “São Paulo railway” “pary” “William Speers” “Daniel Fox” e outros, no período compreendido entre 1854 a 1913.

A partir da década de 1970, com o advento da chamada *Nova História*, temos uma alteração no campo historiográfico que permitiu uma expansão analítica em torno de novos objetos e temas, e outras concepções sobre a imprensa periódica. Para Burke, *se os historiadores estão mais preocupados do que seus antecessores com uma maior variedade de atividades humanas, devem examinar uma variedade maior de evidências* (BURKE, 1992, p.14). Assim,

Os jornais oferecem vasto material para o estudo da vida cotidiana. Os costumes e práticas sociais, o folclore, enfim, todos os espaços do dia a dia estão registrados em suas páginas. Neste tipo de abordagem o pesquisador pode recorrer as colunas sociais, aos “faits divers”, às ilustrações, às caricaturas e às diferentes seções de entretenimento. O noticiário tem grande importância para as investigações históricas. É utilizado nas análises econômicas, nos estudos sobre as condições de vida, relações e lutas sociais, etc. (CAPELATO, 1988, p.34).

Nas linhas seguintes, esta análise se intensifica e a intenção aqui é, portanto, trazer ao leitor a maior proximidade possível para o que acontecia dentro do pátio e dos armazéns da *São Paulo Railway* no bairro do Pari e suas implicações nas transformações urbanas, mas, principalmente, reiterando a ideia de sua importância nas redes de infraestrutura comerciais da própria cidade. Desta maneira, muitas delas serão transcritas em sua totalidade, de modo a pensar no discurso trazido por essas notícias e anúncios de jornais.

A perspectiva teórica aqui busca considerar a imprensa em sua historicidade como um meio de entender questões do campo da história social, tendo em vista que a escolha destes jornais permeia a ideia defendida por Raymond Williams (2007) que não faz do uso da história de imprensa como algo isolado, mas sim como um aporte para uma ligação entre ela e outras conjunturas políticas e econômicas e, como no caso desta pesquisa, também urbanísticas.

Por meio dos periódicos é possível angariar elementos que auxiliem no desvendar do social, político e econômico e também o papel dos agentes participantes de determinados processos sociais. A leitura desses impressos

também contribui para a construção de uma memória e do imaginário do cotidiano do objeto que a tese aborda.

3.1 Jornais que embrulham histórias

A análise da imprensa como fonte de pesquisa e constituinte majoritária do *corpus* documental desta tese pretende se mostrar ao longo das próximas linhas, trazendo alguns aspectos do cotidiano dos Armazéns do Pari e seus arredores, além da própria concepção de alguns dos jornais utilizados, como o caso do *Correio Paulistano* e do *A Província de São Paulo*.

Criado em 26 de junho de 1854, por Joaquim Roberto de Azevedo Marques, lançado diariamente e tendo como primeiro redator Pedro Taques de Almeida Alvim, o *Correio Paulistano* começou sua trajetória politicamente num espectro liberal, tendo se tornado depois conservador e retornando posteriormente para um viés liberal. Por ele passaram nomes como José Bonifácio de Andrada e Silva e foi, já no período republicano, um veículo porta voz do Partido Republicano Paulista (PRP) e de oligarquias rurais. Entre outros nomes que merecem relevância na produção do jornal e na participação política destaca-se aqui Antônio da Silva Prado, que foi ministro antes da proclamação da República e também diretor do periódico entre 1899 e 1911, período em que foi intendente e depois prefeito de São Paulo.⁵⁹

O jornal *A Província de São Paulo* foi fundado a partir de uma comissão nomeada em 1874, no Congresso Republicano de Itu, interior paulista, tendo como articuladores Américo Brasiliense, em São Paulo e Campos Sales, em Campinas. A sociedade formadora do periódico era composta por diversos fazendeiros da elite cafeeira do Oeste paulista, algo que já nos faz inferir qual o público alvo de suas publicações. Entre o rol que compunha tal sociedade temos, além dos citados acima, Américo Brasília de Campos, Antônio Carlos de Sales, Antônio Pompeu de Camargo, Bento Augusto de Almeida Bicudo, Cândido Vale, o major Diogo de Barros, Francisco de Sales, Francisco Glicério de Cerqueira

⁵⁹ Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/correio-paulistano/> acesso em 03 julho 2021.

Leite, Francisco Rangel Pestana, João Francisco de Paula Sousa, João Manuel de Almeida Barbosa, João Tibiriçá Piratininga, João Tobias de Aguiar e Castro, José Alves de Cerqueira César, José de Vasconcelos de Almeida Prado, José Pedroso de Moraes Sales, Manuel Elpídio Pereira de Queirós, Martinho Prado Júnior e Rafael Paes de Barros. A redação da folha foi confiada a Francisco Rangel Pestana e Américo Brasília de Campos.⁶⁰

O periódico caracterizou-se por defender os interesses da elite agrária, passou por uma crise financeira que culminou com o fim da sociedade formadora em 1882, tendo sido então propriedade de Francisco Rangel Pestana e tornando-se órgão oficial do Partido Republicano Paulista (PRP). Uma nova sociedade foi constituída com o ingresso de Júlio César Ferreira de Mesquita tornando-se codiretor do jornal. Participante ativo da campanha republicana, em 1889, o jornal passava a se chamar *O Estado de São Paulo*. A partir desse perfil ideológico do jornal, discorreremos sobre como podemos ler a presença dos armazéns do Pari, dentro deste e dos demais periódicos aqui selecionados no *corpus* documental que se apresenta.

Quando da queda do governo monárquico de Dom Pedro II em 1889, o correspondente de um jornal de Paris chamado Max Leclerc visitou o país e teceu críticas contumazes sobre a imprensa brasileira da época

A imprensa no Brasil é um reflexo fiel do estado social nascido do governo paterno e anárquico de D. Pedro II: por um lado, alguns grandes jornais muito prósperos, providos de uma organização material poderosa e aperfeiçoada, vivendo principalmente de publicidade, organizados em suma e antes de tudo como uma empresa comercial e visando mais penetrar em todos os meios e estender o círculo de seus leitores para aumentar o valor de sua publicidade, a empregar sua influência na orientação da opinião pública. [...] Em torno deles, a multidão multicolor de jornais de partidos que, longe de ser bons negócios, vivem de subvenções desses partidos, de um grupo ou de um político e só são lidos se o homem que os apoia está em evidência ou é temível (*Apud* SODRÉ, 1999, p. 252).

⁶⁰ Disponível em <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/estado-de-sao-paulo-o> acesso em 03 julho 2021.

Dentre as fontes pesquisadas, encontramos um jornal veiculado na língua inglesa, denominado *The Rio News*, a partir da década de 1880 e, como o nome sugere, sediado na cidade do Rio de Janeiro, com um público de leitores majoritariamente formado por britânicos. Seu diretor era o estadunidense Andrew Jackson Lamoureux, que também possuía uma editora, a *Typographia Andina*, com publicações de André Rebouças, Joaquim Nabuco, Rui Barbosa e um *handbook* sobre o Rio de Janeiro, em 1887, de sua autoria (ROCHA, 2007, p.144). Ainda sobre o periódico, temos que

se envolveu com as questões nacionais brasileiras da década de 1880, sobretudo com a principal delas - a abolição - e suas posições sempre foram marcadamente consistentes, como se verá adiante. Além do mais, por ser escrito em inglês, o *Rio News* serviu de ponte para os contatos internacionais dos abolicionistas brasileiros, como, por exemplo, no caso da ligação entre Joaquim Nabuco e a *British and Foreign Anti-Slavery Society*, a mais conhecida sociedade antiescravista da segunda metade do século XIX. Aliás, o *Anti-Slavery Reporter*, o órgão de imprensa dessa associação britânica, usou, durante toda a década de 1880, o *The Rio News* como fonte de informações sobre o curso da abolição brasileira, tanto que fez mais de uma centena de referências ao periódico carioca neste período (ROCHA, 2007, p.144).

Considerando a proposta metodológica da leitura destes jornais, os relatos das notícias que abordaremos neste trabalho começam em 1854, de modo a perceber as mudanças ocorridas na região em que foram instalados os armazéns da ferrovia e suas cercanias. A primeira menção trata-se de um anúncio veiculado no dia 22 de novembro do citado ano sobre a venda de uma chácara contendo uma casa de taipa num terreno por onde passava o rio Tamanduateí.⁶¹

Já na década seguinte, em 1868, a *São Paulo Railway*, por meio do *Correio Paulistano*, informava a todas as pessoas que tinham conta com a companhia, que deveriam remetê-las ao chefe de armazém de materiais em Santos, o sr. John Miller, do qual tratamos aqui no capítulo anterior, ao se estabelecer na capital paulista anos mais tarde.

⁶¹ Correio Paulistano, 22 novembro 1854.

No início dos anos 1870, uma lei provincial, em seu artigo 20, publicada pelo *Correio Paulistano* em 8 de julho, decretava que *ficão prohibidos, neste Município, os parys e qualquer espécie de cercos no rio e ribeirão, para pegar peixes. O contraventor será multado em 20\$000, além da obrigação de destruir o pary ou cerco*. Isto denota uma prática de afastamento das águas da cidade na relação entre estas e os cidadãos, por ordem pública, uma vez que proibia a prática da pesca nos rios da cidade.

O ano de 1878 marca uma notícia nada aprazível. Em 18 de maio daquele ano, o jornal *A Província de São Paulo* relatou que a cidade fora acometida de um grande tufão, causando enormes destroços por onde passou, sendo o Pari um destes locais:

entre outros estragos, temos noticia de desmoronamento de um casarão de tijolos que ali estava levantando o sr. Dulley para depósito de madeiras, sendo orçado o seu prejuízo em cinco a seis contos de réis. Por aquellas alturas ainda nos informam que houve os seguintes estragos: queda do mastro de signaes, na porteira do Pary (linha inglesa), e ruina da casinha da casa do respectivo empregado; desabamento de uma cocheira; muitas arvores quebradas em diversas chácaras; muros cahidos, etc.

Charles Dulley chegou em São Paulo em 1861, vindo da Pensilvânia (EUA)⁶², onde nascera. Atuou como superintendente da Estrada de Ferro Dom Pedro II e como empreiteiro na construção da SPR. Foi casado com Anna Luiza Fox, irmã de Guilhermina e Carlota Fox, falecendo em 1878 (MILLS, 2005, p. 17), conforme abordado no capítulo 1 desta tese.

Por falarmos em SPR, segundo o *Rio News*, após 25 anos de serviços prestados na ferrovia inglesa, o engenheiro e superintendente Daniel Makinson Fox voltava para sua terra natal, Londres, a bordo do navio *Guadiana*, no dia 24 de abril de 1880. O jornal teceu uma série de elogios enaltecendo as qualidades

⁶² Fernando Atique aborda, em sua tese de doutoramento, a presença de imigrantes estadunidenses em São Paulo, como o caso de Dulley, entre outros, com participação ativa na construção de equipamentos urbanos como escola, igreja e internato, na segunda metade do século XIX.

de Fox e sua importância no sistema ferroviário e nas questões de abastecimento de água e esgoto em São Paulo.⁶³

Interessante pensar na cronologia criada a partir das notícias veiculadas e seus desdobramentos em torno do cotidiano abordado. Se, por um lado, vemos a partida de Fox para terras britânicas em 1880, no ano seguinte, temos um anúncio para uma vaga de criada, nas páginas do *Correio Paulistano* de 10 de agosto de 1881 que informava que: *Precisa-se de uma perfeita lavadeira e criada para tratar de creanças e arranjos de casa. Prefere-se que esta seja inglesa. Quem estiver nas condições dirija-se à rua da Imperatriz, n.2 escriptorio, ou ao Pary Chacara Fox.* Tal informação nos leva a pensar que membros da família Fox ainda continuaram a residir na cidade, mesmo com a partida do engenheiro e sua esposa, com a particularidade da vaga descrita no anúncio preferir uma mulher inglesa para os tratos da casa e das crianças que por aqui ficaram.

Ainda sobre a presença da família Fox em São Paulo, temos um relato de uma efeméride que foi destaque nas páginas do *Anglo Brazilian Times*, anos antes do retorno para a Inglaterra. Em 5 de abril de 1879, o Superintendente da *São Paulo Railway* promoveu aos funcionários da ferrovia e seus amigos uma festa, o que nos atuais dias, poderíamos chamar de “festa da firma”.

De acordo com o jornal citado acima, redigido em inglês, um trem especial partiu da Estação São Paulo às 14 horas até a chácara de Daniel Fox, no bairro da Mooca, zona leste da cidade, com cerca de 350 pessoas. As crianças, filhas dos empregados ingleses, avançaram no gramado e, para alegria e surpresa da Sra. Fox presentearam-na com um buquê e adereços, e cantaram alguns versos bonitos, dando-lhe uma despedida comovente, pois haviam sido informadas de que ela iria para a Inglaterra.

Durante o dia de festividades houve gincanas e provas de corrida que premiavam os vencedores com relógios, conjuntos de chá chineses, canetas, kits de desenho, entre outros. Após a entrega dos prêmios, feita pela sra. Fox, o sr. J. Hamer tomou a palavra para proferir o seguinte discurso, trazido aqui em tradução livre:

⁶³ *The Rio News*, 24 abril 1880, p.2

Somos incumbidos pelos Empregados da *São Paulo Railway Company* de transmitir a você e à Sra. Fox nossos sinceros agradecimentos pela agradável diversão que nos proporcionou hoje.

Desejamos assegurar-lhe nosso sincero apreço por seus gentis esforços para contribuir para nossa felicidade nesta terra estrangeira. Nosso encontro em uma ocasião como esta tende a nos lembrar de nosso próprio país e a aumentar nossos sentimentos gentis uns com os outros como compatriotas e amigos. Muitas vezes recordaremos com prazer os alegres encontros que você organizou para nós na Mooca e, talvez, em nosso retorno à Europa, eles sejam assunto de alegre conversa em muitas de nossas fogueiras.

Há muito aprendemos a ver você e a Sra. Fox como verdadeiros amigos, que estão sempre prontos para nos dar conselhos sábios e ajuda oportuna, e de todas as maneiras para aumentar nossa felicidade. E é nosso desejo sincero que a saúde e toda a prosperidade continuem por muito tempo a vocês e a toda a sua família.

E agora que você está prestes a ir para a Inglaterra, aproveitamos a oportunidade para lhe desejar uma viagem muito agradável. Esperamos que você volte a viver entre nós e que possamos esperar muitas outras ocasiões para agradecer a você por um dia tão feliz como este. Mais uma vez agradecendo a você e à Sra. Fox muito calorosamente por sua gentil consideração e bela hospitalidade e desejando a ambos toda felicidade. Nossos sinceros votos

W. Sheldon

J. Hamer Sr.

F. Baylerein

W. H. Cockell

A. Brown

G. Rowland

S. Smith

J. Williamson⁶⁴

Em resposta, Daniel Makinson Fox agradeceu a todos os participantes presentes dizendo que se sentiu muito tocado ao ver a maneira como as crianças se dirigiram carinhosamente à Sra. Fox. O superintendente fez um discurso de agradecimento em inglês e repetiu tais palavras em português, com a festa chegando ao seu fim por volta das 22 horas, após a execução do Hino Nacional Inglês e uma efusiva salva de palmas.

Sobre a família Fox, seus membros eram formados por: Daniel Makinson Fox (c.1830 – 1918) e Mary Catherine Browne (c.1830 – 1892). Seus filhos eram Charles Heyland Fox (1860-1944), William Russell Fox (1860 – 1938), Anne Katherine Fox (1862-1956), Mary Beatrice Fox (1870 – 1935) e Alice Adelaide

⁶⁴ *The Anglo Brazilian Times*, 9 de maio de 1879, p.7.

de Courcy Fox (c.1873-1919). À exceção de William, nascido em Londres e Mary, os demais filhos do casal nasceram na cidade de São Paulo.⁶⁵

A respeito da localização da chácara, em seus terrenos, fora inaugurada a fábrica de cervejas Bavaria, propriedade de Henrique Stupakoff, em 20 de outubro de 1892, indicando o processo de instalação fabril nas cercanias da ferrovia inglesa, uma vez que os trilhos do trem passavam por dentro das terras que pertenceram a Fox (SOUSA, 2017, p.50).

A edição de 16 de agosto de 1918 do *Correio Paulistano* informava em suas páginas sobre o falecimento de Daniel Fox, via telegrama recebido de Londres pelo jornal. O periódico prestou uma homenagem ao engenheiro em função dos trabalhos realizados na ferrovia inglesa e no serviço de abastecimento de água em São Paulo, como visto no capítulo anterior. Relatou também o jornal que, Charles Fox, o primogênito, era engenheiro auxiliar na *São Paulo Railway* e que esta, ao saber do passamento de seu antigo superintendente, hasteou a bandeira inglesa a meio pau, como forma de homenageá-lo.⁶⁶

Feito este pequeno preâmbulo sobre a família Fox, que mostra a dedicação do jornal ao tratar da família inglesa, enaltecendo sua presença e convivência na cidade de São Paulo, voltamos os olhares para o cotidiano abordado nas páginas dos jornais, em que temos negociações que se davam nas regiões lindeiras à linha férrea e suas estações e porteiras, sendo essas um ponto de encontro entre os negociantes, no caso aqui, tratando da venda de um terreno, que ressalta sua localização numa área fora da ação das cheias das águas. Abaixo, temos a descrição do anúncio publicado no jornal *A Província de São Paulo*, em 15 de julho de 1881:

Vende-se um terreno em lotes, á vontade dos compradores, situado em lugar alto e enxuto, na rua do Braz, perto da Estação do Norte, no caminho que acompanha a linha inglesa para a Luz, na primeira porteira. Na mesma frente vende-se uma casa de seccos e molhados, de 2 lances, 3 portas, duas janelas; ao lado uma dita de porta e janela

⁶⁵ Disponível em <https://sites.rootsweb.com/~cmricha/fam108.html#Src378-71> acesso em 10 janeiro 2021.

⁶⁶ *Correio Paulistano*, 16 agosto 1918, p.2.

fazendo frente para a rua que atravessa a linha inglesa para o Pary, ao lado da rua que se segue para a Estação; tem portas e janelas. Trata-se na mesma, do lado da porteira.

A maior parte dos conteúdos das notícias faz referência às necessidades de adaptação ao crescimento urbano pela qual a cidade de São Paulo passou desde meados do século XVIII. Estes relatos trazem minúcias das reformas que eram necessárias na cidade como o calçamento, abertura e limpeza de ruas, conforme vemos no *Correio Paulistano*, de 24 de outubro de 1880.

Officio do major Benedicto Antonio da Silva, 15 do corrente mez apresentando a conta da quantia de Rs. 30:223\$300 sendo Rs. 27:762\$160 de 3170m, 27 quadrados de calçamento a parallelipipedo feito na rua do Carmo, Direita, Estação da Luz desde a rua Alegre até o fim da Estação de bagagens da estrada de ferro inglesa, e Rs. 2:40\$110 de 59m, 35 lineares de guias assentadas como consta da conta que apresenta, com informação do engenheiro e contador. – Pague-se a metade em dinheiro e outra metade em letras de conformidade com o contracto.

Requerimentos

De outros assignados, moradores e proprietários do bairro do Pary de baixo, pedindo que se mande fazer o aterro e mais concertos na rua Travessa que partindo da rua do Dr. João Theodoro vai findar em frente a chácara do dr. Emilio Vautier, por se achar intransitável e ser aquela travessa de muito trânsito.

Ainda no que concerne à abertura de ruas, uma via que tem muita importância na região entre a Luz e o Pari, também nos dias atuais, é a Rua São Caetano, que inclusive foi aberta justamente para facilitar o acesso a estes dois bairros.

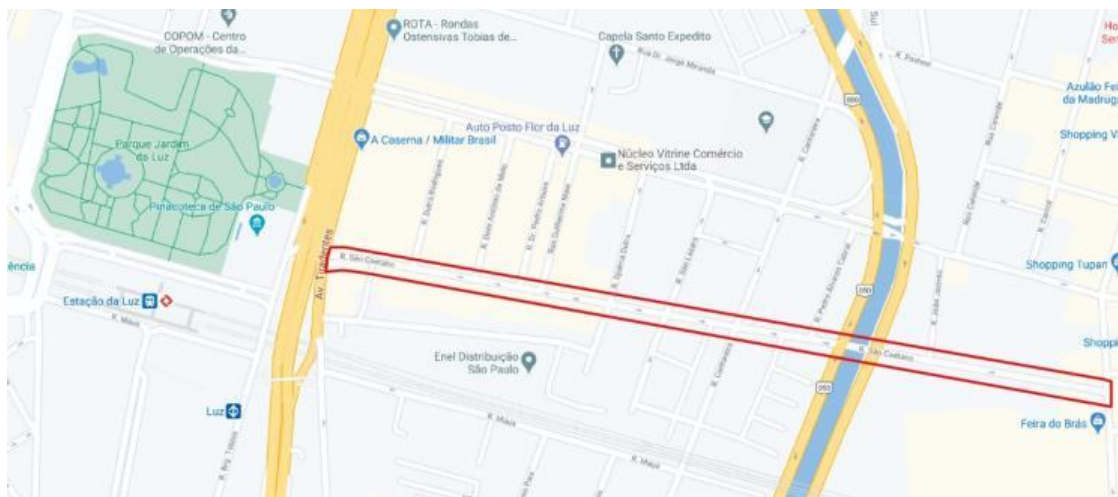


Figura 30: Mapa atual da rua São Caetano e arredores. Busca a partir de: <<https://www.google.com/maps>> Acesso em: 15 janeiro 2021. Destaque do autor.



Figura 31: Vista atual da rua São Caetano e arredores. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#> Acesso em: 12 dezembro 2020.

Conhecida atualmente por suas atividades comerciais, a “Rua das Noivas”, como é habitualmente chamada, foi aberta em 1881 mediante sessão deliberada na Câmara Municipal relatada da seguinte maneira e publicada no *Correio Paulistano* de 05 de abril de 1881.

À sessão de hontem compareceram os vereadores srs. Mendes Filho, Elias Chaves, Abranches, Sertório, Augusto de Queiroz, Antonio Francisco e Braga. Lido o expediente, foi remetido à comissão de obras, depois de prévia informação do engenheiro, um officio do revd.

arcipreste dr. Gonsalves de Andrade, pedindo que seja denominada – rua de São Caetano – uma das novas ruas entre a Luz e o Pary, assim como reparos e prolongamento de outras. Deliberou-se declarar de utilidade pública, para o efeito de ser desapropriado, o prédio pertencente à Ordem Terceira do Carmo, onde funcionava a secretaria do corpo policial.

Ainda sobre a abertura da via, é possível depreender outras informações coletadas no Dicionário de Ruas, disponibilizado na internet pela Prefeitura Municipal de São Paulo e que traz em seu conteúdo informações sobre diversos logradouros da cidade.

Esta rua foi aberta a partir de 1802, época em que foi iniciada a construção do "Hospital dos Lázaros" pelo então governador da Capitania, Antonio José da Franca e Horta. Durante muitos anos permaneceu esta rua como uma simples trilha (ou caminho) que, iniciando-se no chamado "Campos da Luz" ou do "Guarepe" (atual Av. Tiradentes), levava até aquele antigo hospital dedicado aos leprosos. Em 1877, ela já era conhecida como "Rua dos Lázaros" e, em 1881, ela aparece citada como "Travessa do Seminário". Nesse mesmo ano, o Arcipreste João Jacinto Gonçalves de Andrade, proprietário de vários terrenos no local, promoveu a abertura e alinhamento de um grande trecho desta rua entre as atuais Rua São Lázaro e até a Rua Monsenhor Andrade. Naquela oportunidade, o mesmo Arcipreste requereu à Câmara que esta rua fosse denominada como "Rua de São Caetano", proposta esta aceita na mesma sessão do dia 28 de março de 1881. São Caetano: Santo da Igreja Católica, fundador da Ordem dos Caetanos, ou Teatinos, nasceu em Vincência no ano de 1480 e faleceu em Nápoles em 1547. Nome oficializado pelo Ato nº 972, de 24 de agosto de 1916.⁶⁷

Ainda sobre esta via, Pinto (1900, p.117) relatava sobre pontes em São Paulo, as que já existiam há tempos construídas nos aterrados do Tamanduateí, uma nova ponte na Várzea do Carmo abrangendo o aterrado do Gasômetro e outras pontes novas, nas ruas São Caetano, Dr. João Theodoro e Avenida da Intendência (atual Celso Garcia).

⁶⁷ Disponível em: <<https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/logradouro/rua-sao-caetano>> Acesso em: 11 setembro 2019.

A edição de 03 de fevereiro de 1885 do *Correio Paulistano* abordava sobre o expediente da Câmara Municipal dado a respeito da ponte de ferro da rua São Caetano:

Ofício do revdo. Arcipreste João Jacintho Gonçalves de Andrade remetendo a conta apresentada por John Miller & Cia da importância da ponte de ferro da rua de São Caetano, com informação do engenheiro e contador demonstrando importar as duas terças partes do seu valor em rs. 3:889\$900 que deve ser paga. - Pague-se na conformidade do parecer do contador.

S.Paulo, 26 de Janeiro de 1885 – Manoel Antonio Dutra Rodrigues – Antonio Paes de Barros. – Aprovado.

A mesma comissão examinando a petição de diversos moradores do bairro do Pary, pedindo para que seja removido o batedor da porteira da Estrada de Ferro Inglesa, na Rua Florida, é de parecer que seja a petição deferida, oficiando-se à companhia inglesa neste sentido.

As sucessivas modificações no tecido urbano em que esta área se encontra nos permite inferir que o bairro do Pari era uma região lindeira à porção urbanizada do centro e a demanda da população por melhorias já se fazia presente. Na área urbanizada representada abaixo, os armazéns da ferrovia inglesa, nos limites entre o Pari e o Brás, também faziam parte deste contexto, assim como os bairros da Lapa, Barra Funda e Mooca, bairros por onde passavam os trilhos da ferrovia, além de oficinas e outros armazéns.

Área Urbanizada

1882/1914

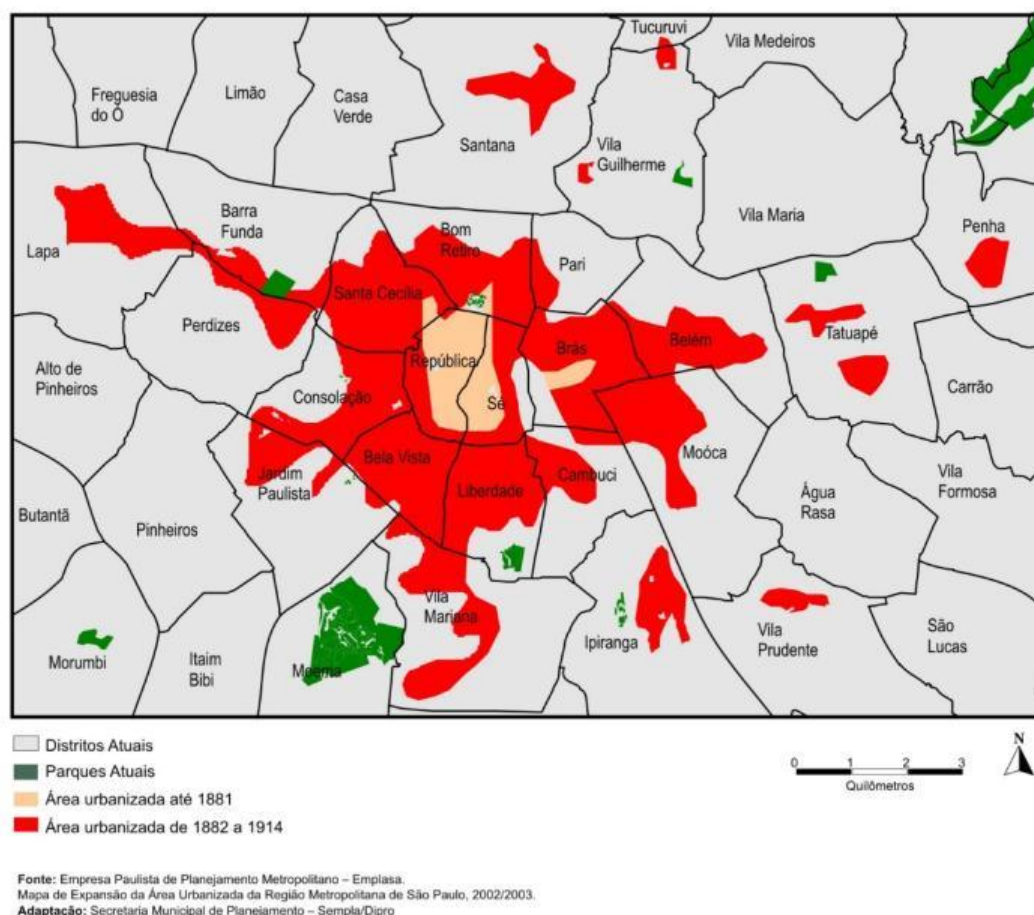


Figura 32: Área urbanizada de 1882 a 1914. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1890-1900.jpg acesso em 12 setembro 2019.

Hospitais, lazaretos, cemitérios e outros equipamentos urbanos que eram passíveis de contágio de enfermidades eram instalados em locais afastados da cidade, entendida hoje como a região central. Esta escolha era justamente para evitar a propagação de doenças contagiosas, corroborando com a teoria miasmática, discutida no capítulo anterior. No século XVIII, Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus construiu o Mosteiro da Luz, em que havia uma espécie de feira livre e local para exercícios militares, concomitantemente afastada da cidade, podendo albergar lazaretos (TORRÃO, 2015), portanto, a região do Pari se caracteriza por ser uma fronteira natural entre

o triângulo histórico e a zona do Guarepe ou da Luz. O exemplo abaixo corrobora a ideia de que o bairro do Pari estava nos limites do perímetro urbano da capital naquele período.

Em um parecer, conservado nos arquivos do Legislativo Paulista, sobre o estado e necessidades do Hospital da Santa Casa de Misericórdia, do Hospício dos Alienados e do Hospital dos Lázaros, datado de 28 de Janeiro de 1870, os médicos Gustavo Balduino de Moura e Câmara, Luís Lopes Baptista dos Anjos e Pedro Ramos Borges de Lemos assim descreviam a situação do lazareto paulistano:

"A fundação destes estabelecimentos, data da Idade Média, que são principalmente dedicados ao curativo de lepras, com o nome de Lazaretos, e sob a invocação de São Lázaro. A Capital de São Paulo devia fundar um Hospital para esse fim, visto como é imenso o número de afetados dessa terrível enfermidade. Há na estrada do Pary uma casa velha, entregue a três homens e cinco mulheres contaminados desse mal. Se a isso se quiser chamar Hospital, então teremos Hospitais por todas as estradas onde se encontram acampamentos extensos ocupados por essa pobre gente. Montado para esse fim um edifício espaçoso estamos certos que seria logo [...] desses infelizes, se o tratamento fosse usado de acordo com os preceitos de moralidade, caridade e princípios práticos da ciência médica especial. Nada mais há que dizer e fazemos votos para que se humanize a sorte dessa gente e se [...] os recursos que a ciência aconselha em casos tais." ⁶⁸

À medida em que a região crescia urbanisticamente, o lazareto era um incômodo para o bairro, sendo transferido, em 1904, para a zona norte da capital, seguindo essa lógica de afastamento do centro, no bairro do Guapira, atual Jaçanã.

Desta maneira, ruas novas iam sendo abertas e ocupadas paulatinamente, muitas chácaras foram loteadas e a região ia ganhando um caráter cada vez mais urbano. A demanda por melhorias urbanas também se fazia presente nos requerimentos e abaixo assinados realizados pelos

⁶⁸ Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=291343>> Acesso em: 12 outubro 2019

moradores e encaminhados ao poder público, sendo pauta de discussões e deliberações por parte dos vereadores e divulgadas nos periódicos, no caso do *Correio Paulistano*, de 15 de novembro de 1881:

Sobre a representação dos moradores do bairro do Pary, deu a mesma comissão o seguinte parecer. A comissão de obras, considerando:

1º. Que o bairro do Pary está augmentadíssimo, constando de muitas habitações e chácaras bem construídas;

2º. Que há um grande número de contribuintes moradores daquelas paragens;

3º. Que a grande porção de águas que se dirigem por alli até a varzea do rio Tietê devem ser convenientemente de modo a não inundarem as ruas;

4º. Que esta canalização é uma necessidade pela hygiene;

5º. Que além do mais há por ali grande trânsito de carroças. É de parecer que dando se escoamento as águas, sejam concertadas as ruas, que da praça da Concordia vae até a Luz e entroncar nos Lazaros, e a que vae até o lugar denominado Figueira: isto quando permitam os cofres municipaes. S.Paulo, 5 de agosto de 1881 – Sertorio – Elias Chaves. – Discordando do parecer supra, opino para que as obras sejam previamente orçadas pelo engenheiro. – Frederico Abranches – Aprovado.

A mobilização da população para a solicitação de mudanças no espaço urbano mostra como as questões e o vocabulário relacionado ao urbanismo eram manejados pelos cidadãos, contudo, como aponta o conceito de melhorias urbanas ou *melhoramentos* de Bresciani (2018, p.351) seu emprego concreto ou imaginário sempre implicava na exclusão de outros. Segundo a autora, o conceito

refere-se sempre a objetos concretos, projeções de intervenções e/ou obras realizáveis que, pela dimensão imagética desenhada ou sugerida pela linguagem, são capazes de provocar em quem escuta, lê ou vê, o sentimento de serem partícipes, ou excluídos, de uma ação coletiva orientada no sentido de um *modelo ideal de cidade moderna*, imagem essa que não se mobiliza numa dada representação, mas se desloca constantemente, acompanhando os sucessivos deslocamentos nas concepções de *cidade ideal*. (grifo da autora).

Portanto, a este termo cabe a ideia, ainda que possa soar redundante, de tornar “melhor” aquilo que porventura está “ruim” ou em desacordo com o disposto nos códigos e leis vigentes. Muitas dessas melhorias eram pleiteadas pela população por meio de abaixo assinados encaminhados à Câmara

Municipal, mostrando como o bairro está se transformando e “melhorando” com as novas técnicas de engenharia e do higienismo.

Requerimentos sobre obras de melhorias se seguiam ao longo dos anos, dando a entender que a região passou por uma série de remodelações urbanas desde à instalação da linha férrea inglesa, muitos deles referentes a obras de canalização de esgotos. Em 1884,

Um abaixo assinado, moradores à rua de Santa Rosa e outros da freguesia do Braz pedindo que se reclame da companhia Cantareira e Esgotos o aterro daquela rua, que se acha intransitável, por não ter sido coberto o encanamento de esgoto que por ela passa. Outro dos moradores no bairro do Pary e Braz reclamando a mudança de uma porteira que com o alinhamento dado aos terrenos da chácara de D. Mariana Clementina de Vasconcellos Galvão e os limites marcados à uma casa de conserva da companhia Ingleza da Estrada de Ferro, tornou-se impossível o trânsito de veículos que passando pela rua de Santa Cruz iam sair na Rua Florida. – À comissão de obras.⁶⁹

Também no ano de 1884, em âmbito comercial, a construção de barracas no mercado da rua 25 de Março e, anos mais tarde, um outro mercado de verduras e outro de peixes, ambos na mesma região (CERASOLLI, 2004, p.52). Ainda no mesmo ano, temos, por parte dos moradores do Pari, outro pedido de abertura de via, argumentando sobre a possibilidade e o custo para uma nova rua que ligaria a Rua da Cruz à Rua Florêncio de Abreu, além de solicitar à Câmara outros melhoramentos envolvendo ruas e pontes.

Em 06 de fevereiro de 1885, o *Correio Paulistano* publicou um requerimento de uma moradora do Pari solicitando a criação de uma escola para mulheres no bairro; além disso, ainda em 1885, há anúncios de venda de chácaras e de limpeza da testada destes terrenos, para que o mato não avançasse para a rua e pudesse permitir uma melhor circulação dos pedestres que por ali passassem.

A limpeza urbana era assunto constante nas notícias de jornal e, em 1886, não foi diferente, há diversas delas relacionadas à questão da saúde pública,

⁶⁹ Correio Paulistano, 21 setembro 1884.

com ordens para o cumprimento das prerrogativas dispostas nos artigos dos códigos de posturas municipais, como limpeza de ruas, terrenos e valas de esgoto para facilitar a vazão das águas fluviais em dias chuvosos, sob pena de multa a quem descumprisse tais disposições. Neste ano também temos leis provinciais acerca do orçamento municipal que concerne aos cortiços e ao perímetro urbano.

O cortiço pode ser designado como um conjunto de casas pareadas com um pátio no centro do lote, para uso comum dessas habitações, que geralmente possuem duas aberturas voltadas para este pátio, chamadas de “casa de porta e janela”, com um tanque de água compartilhado (PESAVENTO, 2014, p.283).

Cortiços fora do primeiro perímetro dos muros e dentro do seguinte perímetro: da Ponte Grande ao Bom Retiro, Corrego das Palmeiras, Cemitério da Consolação, Alto do Caguassú, Morro do Telegrapho, esquina da rua do Cambuy com a rua Luiz Gama, e por esta à rua da Mooca, até a porteira da linha Ingleza, e Marco de Meia Legua, Pary, e deste último ponto a fechar na Ponte Grande, se cobrará por cada cortiço ou cubículo (15\$000) – 4:998\$000.⁷⁰

Sobre a configuração do espaço urbano é de suma importância pensar as questões sanitárias que envolvem esta conformação espacial, em outras palavras, a maneira como a cidade se transforma e em que medida o campo do sanitarismo dá o regramento para esta transformação.

É primordial ressaltar o contexto urbano em que se configurava a capital paulistana em fins do século XIX. Uma cidade que enfrentava problemas de moradia, de emprego, transporte e, principalmente, insalubridade. Os surtos de varíola, febre amarela e tuberculose demandavam novas atitudes por parte da administração pública. O combate aos locais miasmáticos estava na lista de prioridades e, desta maneira, uma redefinição espacial passava pelo cerne das instalações de cortiços, sobretudo na região central.

A extinção dos cortiços era, segundo as autoridades públicas, fundamental para a saúde citadina, pelo foco de transmissão de doenças

⁷⁰ Correio Paulistano, 18 junho 1886.

causado por tais moradias. Os núcleos urbanos das camadas mais pobres, via de regra, concentravam-se nas proximidades das fábricas, linhas férreas, várzeas dos rios e locais afastados da cidade, com pouca ou quiçá nenhuma infraestrutura urbana ou qualidade de vida para seus habitantes, citando bairros como Brás, Santa Efigênia, Luz, Pari, Barra Funda, entre outros (LUCCHESI, 2014, p. 101). Entretanto, é mister salientar a análise dos cortiços como fonte de renda a diversos proprietários em São Paulo, pois, para o historiador Philippe Arthur dos Reis

Se por um lado os cortiços foram cada vez mais entendidos como espaços de insalubridade e agrupamento dos setores populares, também vistos como “classes perigosas”, para os seus proprietários era uma forma de rentabilizar seus ganhos, o que não significa que existisse uma rentabilidade uniforme e projeção social para todos (REIS, 2021, p.12)⁷¹.

A preocupação com a saúde pública e programas de vacinação era, portanto, uma exigência daqueles tempos. Em 1886, um surto de varíola citado acima assolou parte da população, sendo de extrema importância uma campanha para a vacinação dos residentes em São Paulo. Foi neste ano a criação da Inspetoria Geral de Higiene, órgão que servia de fiscalização e de combate ao surto variólico. Alguns médicos se dispuseram de suas chácaras e consultórios para a aplicação vacinal, como o caso do doutor Marcos Arruda, diretor do Instituto, e que nomeia atualmente uma das vias do bairro do Belém, na zona leste da cidade e próximo à região do Pari.

O dr. Arruda vacinará em sua chácara, no Pary, todas as segundas feiras, das 7 as 9 horas da manhã, e todas as quintas feiras, das 11 as 12 horas da manhã, no seu escriptorio, a rua do Thezouro n.9, onde funciona a secretaria da inspetoria de hygiene. Secretaria da inspetoria de hygiene, São Paulo, 23 de Julho de 1886. O secretario da inspetoria de hygiene, Francisco Carlos Augusto de Andrade.⁷²

⁷¹ Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Anais do 10º Encontro. Disponível em http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=147&Itemid=63 acesso em 29 março 2022.

⁷² Correio Paulistano, 24 julho 1886.

De acordo com Cerasoli (2004), no decorrer da segunda metade do século XIX, engenheiros, por meio da Intendência de Obras, emitiam pareceres técnicos sobre projetos da administração pública, mas também os médicos se atentavam para questões sanitárias.

O ano seguinte ficaria marcado por uma característica *sui generis* de regiões próximas às várzeas de rios, ou seja, os problemas decorrentes de enchentes. Neste caso, as chuvas de verão causaram um enorme vazamento das águas do rio Tietê, atingindo com demasiada força, o bairro do Pari e seus arredores. O *Correio Paulistano* de 06 de janeiro de 1887, trouxe as minúcias do acontecido da seguinte maneira transcrita abaixo.

AS CHUVAS

Desde o meio-dia de ante-hontem até as 6 da tarde de hontem deixou de cahir sobre a cidade a pezada e constante chuva de que demos circunstanciada noticia, consignando, ao mesmo tempo, as alterações causadas no trafego das ferrovias, nas communicações postaes e, bem assim, os avultados prejuízos resultantes as habitações circunvizinhas da cidade e incommodos soffridos pelos moradores. [...] Os prejuízos materiaes causados ainda não podem ser bem avaliados: o certo é que sobe a muitas centenas o número de prédios invadidos pela cheia, que há importantes plantações submersas, que muitos estabelecimentos industriaes tiveram de suspender os seus trabalhos e que houve avultada perda de gado e aves domesticas. O aterrado da Luz, desde a Ponte Pequena até a Ponte Grande, cuja superstructura está acima da cheia, e dalli até a collina de Sant' Anna, acha-se coberto pela enchente, cuja profundidade varia, nessa extensão de 0,50 m à 1m. O bairro de Nossa Senhora do Ó também não pode communicar-se com a cidade. A Ponte do Aterrado está 1 metro abaixo das águas, receiando-se que tenha sido arrebatada pela correnteza.

Na São Paulo Railway Company, ainda não poderam hontem correr trens entre a capital, Santos e Jundiahy, nem ainda se pode asseverar o dia em que ficará o trafego de passageiros e mercadorias restabelecido. Informam-nos que há nessa linha 3 kilometros (81-87) alagados pelas cheias do Tiete. Entre os quilômetros 131 e 136, também submersos, as águas começaram a baixar. Nas vizinhanças do Ipiranga, atravessadas pela linha, foi enorme a inundaçāo. Na Serra houve desmoronamentos sobre cuja importância não podemos obter informações detalhadas.

No anúncio acima fica perceptível como no mesmo espaço convivem atividades industriais e rurais, algo que a historiografia tende a separar, quando se pensa no loteamento das chácaras e sítios existentes nesse período, o que nos leva a crer que o Pari, mesmo com características de bairro urbano industrial, apresentava também uma miríade de atividades rurais que, pela dificuldade de urbanização, por conta das enchentes, o bairro pode ter mantido parte de suas atividades rurais; com as cheias devia ter solo fértil. As chuvas e as cheias eram temas recorrentes nessa época, daí as demandas por canalizações de rios e córregos que impacta as várzeas, além do trânsito que ficava completamente interrompendo a comunicação entre bairros que abasteciam a cidade de grande quantidade de gêneros alimentícios.

O relatório de Luiz Bianchi Betoldi⁷³, engenheiro de Obras Públicas, em 1887, tratava da canalização do rio Tietê como alternativa às grandes enchentes, ainda que fosse no trecho de área urbana, como demanda para que a cidade crescesse sem os percalços decorrentes dos alagamentos.

Apesar porém de ter reconhecido de ser economicamente impossivel de systemar o alivio [?] do rio Tieté de maneira a impedir as innundações no seu percurso geral, essa difficuldade pode ser suprimida no trecho da varzea correspondente com a Capital, uma vez que adopte o mesmo systema que foi atrás indicado para o saneamento da varzea do Tamanduatehy. Com o andar dos annos se assim permittirem as condições financeiras da provincia e for reclamado pela necessidade da aquisição de maior area para o desenvolvimento urbano, será facil salvar das enchentes a zona ribeirinha mais importante, canalizando o rio Tieté e levantando o terreno marginal até o nivel da ponte grande no aterrado de Sant' Anna. E isso será sufficiente effectuar na varzea do Pary e n' aquella do Bom Retiro.⁷⁴

⁷³ Engenheiro com diversos serviços prestados ao poder público, foi responsável pelo projeto do loteamento da Vila Romana, bairro da zona oeste paulistana.

⁷⁴ Disponível em: <http://www2.unifesp.br/himaco/enchente_1887.php#> Acesso em: 02 janeiro 2020.

Outro documento importante sobre fato é o Relatório da Comissão de Saneamento das Várzeas⁷⁵, assinado por Teodoro Sampaio, que trazia a dimensão desta enchente que assolou a cidade em 1887. Segundo Sampaio, o volume do rio Tietê, em épocas de enchentes, superava em 24 vezes o volume em tempos de seca, sendo possível perceber a intensidade dessas águas com as chuvas de verão.

O relatório ainda descrevia o percurso do rio e sua curva de nível na área urbana, citando os terrenos aterrados pela *São Paulo Railway*, próximos ao encontro do ribeirão Anhangabaú com o rio Tamanduateí, ou seja, local de instalação dos novos armazéns da companhia inglesa. No entanto, tal área não estava completamente a salvo das enchentes, uma vez que, toda a várzea do Pary ainda era inundável no perímetro que compreende as ruas São Caetano e João Teodoro, além da estrada de ferro. O engenheiro Sampaio relatava que

Na grande enchente de 1887, todos os aterrados da varzea do Carmo ficaram interrompidos pela onda de inundações. As comunicações ficaram cortadas entre o Bras e a cidade e o danno causado nos bairros novos do Pary e Ponte Grande foi bastante sensível. Acima do aterrado da estrada de ferro inglesa, todo o terreno em altitude inferior a cota de 723 m ficou coberto pelas aguas de inundação. Uma superficie de cerca de 137 hectares fica completamente debaixo d'agua. Na varzea do Carmo a enchente maxima subio mais de $\frac{1}{2}$ metro acima da maxima enchente do rio Tietê.⁷⁶

A profusão pluvial no início do ano de 1887 fez com que muitos tivessem que deixar suas moradias nessa região, conforme relato do Correio Paulistano, apontando que *o rio Tietê attingio um máximo nunca notado, inundando grande parte dos boeiros do Commercio da Luz e do Pary; e havia até habitações cujos moradores se viam obrigados a mudar de domicílio, mesmo debaixo de chuva*⁷⁷.

O rio Tamanduateí e suas várzeas foram o centro de debates que envolviam questões sobre salubridade e interesses imobiliários, com pedidos de

⁷⁵ Disponível em http://www2.unifesp.br/himaco/enchente_1887.php#> Acesso em: 23 novembro 2019

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Correio Paulistano, 05 fevereiro 1887, p.2.

concessões de terrenos juntos à Câmara Municipal, com o propósito de sanear e sanar os problemas advindos das enchentes (SANTOS, 2014, p.52).

No ano seguinte, a municipalidade fez o lançamento do imposto predial para os exercícios de 1888 a 1890, o que nos permite inferir quais eram os limites urbanos da capital no período supracitado, incluindo a região do Pary.⁷⁸

Aos vinte e um dias do mez de Junho de mil oitocentos e oitenta e oito, em a sala do contencioso do tesouro provincial, reunindo-se a comissão demarcadora dos limites urbanos desta capital, composta dos drs. Francisco de Salles Oliveira Junior, diretor geral substituto das obras publicas, Bento Pinto de Rego Freitas, vereador da câmara municipal, devidamente designado, e Afrodisio Vidigal, procurador fiscal do tesouro provincial depois de haver decorrido os extremos da cidade, fez ella a seguinte demarcação para o lançamento do imposto predial:

Começando na rua da Liberdade, na bifurcação da linha Carris de Ferro de Santo Amaro com a antiga estrada, denominada Vergueiro, desce à esquerda pela travessa de S.Caetano, até entrar na rua do Hyppodromo. Continua pela rua Braz e Marco de Meia Léngua até a Chacara do finado Thomaz Luiz Alvares, donde voltando até a praça da Concordia, segue pelo Pary, ruas do Monsenhor Andrade e do dr. João Theodoro e sahe no largo do Jardim. Desse ponto vae em linha recta pelo Commercio da Luz à Ponte Grande, donde, retrocedendo até o largo do Visconde de Congonhas do Campo, entra no Bom Retiro, abrangendo todo o bairro desse nome, continua pela Alameda do Conselheiro Antonio Prado, até encontrar a rua dos Bambús.

Desce dahi á Alameda Glette, vae a Santa Cecília, sóbe até as Palmeiras a encontrar o morro do Pacaembú, por onde se dirige a Caixa d'Água da Companhia Cantareira, e dahi segue ao alto do Caguassú, terminando na rua da Liberdade, na bifurcação da estrada velha com a da Companhia Carris de Ferro de Santo Amaro, onde principiou.

F. de Salles Oliveira Junior
Bento Pinto do Rego Freitas
Afrodisio Vidigal

Como visto no capítulo anterior, a década de 1890 ficou marcada como a fase da duplicação da *São Paulo Railway* e a criação de instalações para o armazenamento das mercadorias que chegavam de Santos e de Jundiaí e passavam por São Paulo. Neste sentido, a superintendência da SPR anunciou no jornal *O Estado de São Paulo* a concorrência para empresas que se interessassem em fazer o calçamento do novo pátio da estação de cargas.

⁷⁸ Correio Paulistano, 05 junho 1888, p.3.

Esta companhia recebe propostas até o dia 18 do corrente mez, para o calçamento a parallelipipedos do pateo da nova estação de cargas – no Pary -, nesta cidade, sob as seguintes condições:

1. Os parallelipipedos serão da melhor pedra de Santos ou outras iguaes, devendo a respectiva amostra ser submetida à aceitação com a proposta à esta Administração
2. A área a calçar é de cerca de 13080 metros superficiais
3. O contractante fornecerá areia grossa de qualidade superior para o assentamento dos parallelipipedos
4. O contractante dará começo à obra até o dia 1º. de junho próximo futuro e concluir-a dentro do prazo de 4 meses
5. Os pagamentos serão feitos no fim de cada mez à vida de certificado do Engenheiro Residente da Companhia pelo calçamento feito
6. Destes pagamentos parciais serão deduzidos em cada um 23% para garantia da condição 5º., sendo re-entregues 15% no fim de três meses após a conclusão total da obra, e os restantes 3% findo um anno da mesma data, preenchido o requisito daquela condição.
7. O frete dos parallelipipedos, areia, etc, será pré pago a estação do Braz pelo contractante, sendo dali conduzidos os vagões pela Companhia até o local das ditas obras, livres de frete.
8. As propostas serão dirigidas a esta Superintendencia em carta fechada, devendo notar se que a Companhia não se obriga a aceitar a proposta mais barata, porque tem de atender principalmente à melhor execução dos trabalhos.

Superintendencia – São Paulo, 3 de fevereiro de 1890. William Speers. Superintendente. ⁷⁹

Nas proximidades do terreno em que a SPR construiu seus armazéns, as mudanças foram percebidas por conta de desapropriação predial e pela abertura de uma nova via, a rua Paula Souza, conforme visto no capítulo anterior.

Á comissão de obras, em vista a indicação do intendente Mello e Oliveira em referência à desapropriação do prédio da sra d. Maria Rafaela de Paula Souza, para ficar em alinhamento com a rua Episcopal a nova rua que vem dos armazéns da Estrada de Ferro Inglesa, no Pary, é de parecer que se faça essa desapropriação de acordo com as propostas em cartas assignadas pelo dr. José Bento de Paula Souza, pelo preço de 20:000\$000, ficando a intendência com o material proveniente. ⁸⁰

⁷⁹ O Estado de São Paulo, 11 fevereiro 1890.

⁸⁰ Correio Paulistano, 28 março 1890.

São Paulo contava com cerca de 65 mil habitantes em 1890⁸¹ e mais duas notícias envolvendo transformações urbanísticas na cidade merecem destaque. A primeira delas informa sobre a renovação contratual por ordem do governo municipal com a Companhia Cantareira para os serviços de águas e esgotos que serviriam os bairros de Bom Retiro, Santa Cecília, Pari e outros, abrangendo cerca de 3.000 imóveis e a segunda relata sobre a Companhia Paulista de Transportes e a concessão feita pela Intendência Municipal por duzentos e cinquenta contos de reis ao dr. Guilherme Rudge para a instalação de linhas de bondes no Pari, Brás e na Penha.⁸²

Tendo sido construídos o pátio e os armazéns da SPR, logo surgiram também notícias sobre a movimentação comercial e imobiliária nos seus arredores, como anúncio de vendas de terrenos e de imóveis, entre eles, os armazéns ofertados na rua Benjamin de Oliveira, em julho de 1892, em frente aos armazéns do Pary. Esta movimentação não estava incólume aos problemas sanitários enfrentados pela cidade, já percebida em anos anteriores.

Os bairros do Pary, de Santa Cecília, do Bom Retiro e outros, especialmente os que citamos, acham-se em péssimas condições hygienicas. Quanto ao Pary, são os próprios moradores, principalmente os das ruas Benjamin de Oliveira, Santa Rosa, São Caetano, Florida, Monsenhor Andrade e dr. João Theodoro, que, em representação ao governo, dactada de 12 de novembro do anno próximo findo, já se queixavam do aparecimento de febres de mau caracter e solicitavam com empenho que a canalização de exgottos fosse ali estabelecida.⁸³

Tal relato também remete à notícia de anos anteriores, quando a Inspetoria de Higiene, por meio do *Correio Paulistano*, em 17 de junho de 1888, comunicava o falecimento de uma pessoa com varíola que era tratada pelo Dr. Ferreira Barbosa, na rua do Pary, a qual o prédio necessitava de um processo de desinfecção (p.7).

⁸¹ Censo de 1890. Disponível em http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1890.php acesso em 03 março 2021.

⁸² O Mercantil, 13 de setembro de 1890.

⁸³ Correio Paulistano, 27 abril 1890.

O fluxo de mercadorias que chegavam aos armazéns era muito intenso, vez ou outra se fazia necessário algum tipo de aviso ou reclamação por parte da superintendência da Inglesa para que os materiais fossem retirados a fim de evitar maiores transtornos aos consignatários e à própria ferrovia.

Conforme as disposições do art.111 do regulamento de tarifas, roga-se aos srs. consignatários a bondade de mandarem retirar das estações no prazo de 2 horas do respectivo aviso. Atendendo à grande affluencia de mercadorias a receber e a expedir nesta estrada de ferro, é impossível dar o preciso expediente ao movimento do tráfego, se os interessados deixarem demorada a retirada de suas cargas.

Materiaes depositados nos pateos das estações.

Augmentando diariamente a importação de materiaes para construcções para esta capital, necessariamente se accumularão vagões carregadas nas estações desta cidade, com grave detrimento do público, se os consignatários não procederem a prompta retirada dos materiaes, logo que avisados da sua chegada; neste sentido peço, no próprio interesse dos consignatários, a bondade de darem as suas providências. Roga-se aos srs. consignatários notar que, as cargas que devem ser retiradas dos armazéns do Pary levam a declaração do PARY, e as que devem ser da Luz levam os avisos a indicação de LUZ. São Paulo, 16 de fevereiro de 1891. William Speers, superintendente.⁸⁴

A construção do pátio e armazéns da SPR no bairro do Pari abarcava uma série de questões relacionadas à logística e à mudança do que então era armazenado nas dependências da Estação do Brás, próximo à Luz. Muitas reclamações envolvendo a SPR eram publicadas nos periódicos, ao passo que, tratando deste assunto, a superintendência da ferrovia fez valer seu direito de resposta, nas palavras de William Speers.

Illm. Sr. Redactor do Correio Paulistano

Em seu conceituado jornal de hontem vem uma reclamação contra o facto de se fazerem manobras no espaço compreendido pela porteira da rua do Braz. Sobre o assumpto cumpre-me dizer que esta administração tem procurado evitar o mais possível esse inconveniente, porém, enquanto não for totalmente removido para o Pary todo o trafego de mercadorias da estação do Braz, o que será logo que estejam concluídas as obras do armazém, nestes 2 ou 3 meses, impossível é evitar-se a manobra por alguns momentos naquele ponto. Não tem sido, pois, por descuido que esse facto tem dado e as alterações possíveis no desvio – já há tempo foram feitas e

⁸⁴ Correio Paulistano, 22 fevereiro 1891.

providenciado que a passagem da rua não fosse impedida para manobra senão em casos inteiramente inevitáveis. Com a inserção desta muito obrigará se. De v.s. Att. V.sr. William Speers, superintendente.⁸⁵

Uma vez construídos, os armazéns ainda eram passíveis de diversas reclamações, por conta da falta de estrutura e logística apresentadas em seu funcionamento, dispostas nas linhas dos jornais com certo tom de ironia, proferidas por um leitor da seguinte forma.

Provado está que a Estrada Ingleza não faz o serviço em Santos como deve e como podia ser feito. Provado está que o commercio de S. Paulo não recebe com presteza a sua mercadoria dos armazéns no Pary por culpa da mesma estrada. Por tanto o commercio de S. Paulo protesta contra o annuncio que o amigo tem publicado a esse respeito. Para apreciação e sciencia sua damos em seguida a resposta da illustrada redacção do “Diario de Santos” ao sr. Loyola, chefe da estação de Santos.

Breve Resposta

Pelas columnas edictoriaes do *Diário da Manhã*, o sr. Ignacio de Loyola Carvalho veio defender a Estrada Ingleza, se defesa pode ter, das accusações que fizemos no nosso número de 29 do mez próximo passado. Em má hora tomada a si a tarefa ingrata da defesa, quando o commercio de Santos é constantemente prejudicado em seus interesses: o que é sabido em Santos e fora de Santos. Allega s.s. ser filho desta terra e doer a injustiça que parte da imprensa lhe faz. S.s está enganado. Não foi só o *Diario de Santos* que traçou algumas linhas, accusando a Estrada Ingleza da balburdia que existe no movimento de carroças, trollys, etc., dentro do *pateo* da estação, difficultando a marcha regular que deve ter a descarga das mercadorias que lhe são confiadas. O nosso collega *Diário da Manhã*, um dia depois de nós, abundou nas mesmas ideas, e a *Folha da Tarde*, do mesmo dia, apontou factos que confirmam a nossa noticia com o titulo – Com a Ingleza. Como é, pois, que s.s. diz que parte da imprensa praticou uma injustiça, quando toda ella manifestou-se do mesmo modo, em perfeito accordo de ideas? É visível o engano de s.s. Diz mais: “sem auxilio da polícia não é dado evitar entrada de carroças, etc.” Não procede a argumentação do illustre defensor, porque antes da falta de polícia, o que temos lamentado mais de uma vez, já existia a mesma balburdia no serviço. É a resposta que damos a Estrada Ingleza, representada na pessoa do sr. Loyola, distincto cavalheiro a quem só temos de elogiar pelo modo porque tenta abonar as faltas da Ingleza, deixando, contudo, escapar a negação da verdade. Um seu admirador.

⁸⁵ Correio Paulistano, 08 outubro 1891.

⁸⁵ Correio Paulistano, 15 março 1891.

Com a S. Paulo Railway C. Ao prezado Sr. Speers

Passando pelos armazéns no Pary, o amigo verá que há muito lugar para descarregar, desde que se faça pilhas. O seu annuncio está sem razão nenhuma, pois o commercio tem os seus carroceiros no escriptorio da importação por 6 horas e mais sem poder pagar-se o frete. Há falta de empregados que recebem e despacham no escriptorio da importação. O amigo pague bem e terá bons empregados. Procure outra desculpa. Um seu admirador⁸⁶.

Resumidamente, o relato dos jornais acima demonstrava um certo descontentamento com a qualidade dos serviços de transportes de mercadorias realizadas pela ferrovia e seu armazenamento em suas dependências, tanto em Santos, quanto as recém-construídas em São Paulo. Outro ponto importante se mostra na organização logística da empresa, o que afetava diretamente o cotidiano daquela região.

Outro exemplo de venda de terrenos nas proximidades dos armazéns se deu em nome da Companhia Mista de Agricultura, Comércio, Indústria e Construções, instalada em 1890, cujos acionistas estão nomes como Victor Nothmann, José Boaventura e Antonio Ferreira da Rosa. Entre as atividades da empresa estavam a importação de gêneros alimentícios, casa de comissões em Santos, compra e venda de terrenos e edificações no Pari, em Boaçava e Boa Vista (BRITO, 2008, p. 38). Abaixo vemos a notícia que anuncia a compra de terrenos no Pari feita pela Companhia junto à Guilherme Praun da Silva, que nomeia o bairro vizinho ao Pari, a Vila Guilherme, na zona norte da capital.

Esta companhia por escriptura passada hontem, adquiriu dos srs. Guilherme P. da Silva & Possidonio Ignacio, os importantes terrenos do Pary e as edificações nelle existentes pela quantia de 400:000\$000. Estes terrenos estão situados próximo aos novos armazéns da S.Paulo Railway Comp, e medem 1.600 metros de frente com uma área de 60.000 metros quadrados entre as seguintes ruas: Dr. João Theodoro, Miller, Bello Oriente, da Cruz, e a do Pary, servido por 2 linhas.⁸⁷

⁸⁶ O Estado de São Paulo, 6 abril 1892.

⁹⁵ Correio Paulistano, 15 março 1891.

Uma vez os armazéns em funcionamento, a pergunta que nos cabe aqui é: o que era armazenado nesses locais? A resposta aparece nas páginas de *O Democrata Federal*, de 02 de junho de 1895, no rol de itens a serem leiloados uma vez que seus proprietários não retiravam as mercadorias no prazo estabelecido, sendo assim, uma maneira de dar vazão e abrir espaço para que outros materiais pudessem ser alocados nas dependências dos armazéns. A notícia elencava os seguintes itens abaixo:

Leiloeiro oficial da Companhia – J.A.Leal venderá ao maior lance obtido todos os gêneros existentes nos armazéns. Constando do seguinte:

Quantidade de caixas com líquidos diversos, ditas com sardinhas, comestíveis e águas de Selters, rolos de arames, caixas com machinas, ditas com ferragens, décimos, quintos e quartoles com vinho, sacos com assucar, café, milho, feijão e sal, quartolas e tinas com sebo, rolos de fumo, caixas com querosene, barras de chumbo e muitos outros gêneros, encomendadas e bagagens não retiradas conforme foi detalhadamente publicado no *Diario Popular* e no *Diario de Santos*.

Outra notícia no ano de 1897, quando se encontra um relato que diz respeito a uma concorrência para o fornecimento de 20.000 barricas de cimento para as obras de saneamento da capital, feito pela Secretaria de Agricultura e uma concorrência para o fornecimento do material metálico necessário às obras de abastecimento d'água do bairro do Brás, ação condizente com as melhorias das quais a cidade necessitava naquele momento.

Artigo 4º. Os concorrentes indicarão: o preço de cada espécie, em moeda esterlina, pelo qual se obrigam a fornecer o material entregue em perfeito estado na estação do Pary. As propostas devem indicar os preços até Santos e de Santos até a estação do Pary. Declararão também o prazo do fornecimento, em uma ou mais partidas e contado da data da assinatura do contracto, bem como a qualidade e proveniência do material.⁸⁸

⁸⁸ O Estado de São Paulo, 1897. Sobre a concorrência para o fornecimento de 20.000 barricas de cimento para as obras de saneamento da capital paulista.

O ano de 1902 iniciou-se com uma grande celeuma entre a SPR e a Sorocabana, envolvendo os armazéns da Inglesa. A Cia Sorocabana entrou na Justiça contra a SPR por conta dos terrenos em que se localizavam os antigos armazéns, nas proximidades da estação da Luz. A alegação era de que, de acordo com a escritura pública de 19 de setembro de 1873, a SPR teria que, por aforamento, fazer uma junção das duas estradas de ferro, de modo a facilitar o tráfego recíproco das duas companhias, o que não foi acatado pela companhia inglesa, ou seja, a SPR não aceitava baldeação de outros produtos que não fossem por ela mesma expedidos, aceitando tão somente os despachos das mercadorias nos armazéns do Pari. A decisão do Supremo Tribunal Federal é favorável aos ingleses, considerando o fato de que o tráfego não era mútuo e sim feito exclusivamente no pátio do Pari e não mais na estação da Luz.⁸⁹

Ainda assim, tal decisão era motivo de desagrado por parte de alguns fazendeiros, conforme visto no depoimento proferido por um deles, o sr. Antonio de Carvalho Bastos, publicado no *O Estado de São Paulo*, em 6 de abril de 1902, ao dizer que

[...] o governo não pôde impedir o rompimento do trafego mutuo entre a Sorocabana e a Inglesa. Desta anomalia surgiram logo efeitos desastrosos. Já existem na estação da Sorocabana em São Paulo 150 wagons cheios de café sem se poder fazer sua baldeação em carroça pela grande distância em que fica o Pary. É por isso que muitas das victimas se voltam indignadas contra o governo por não querer ou não poder por paradeiro a semelhante estado de coisas. Nós não queremos discutir sobre se assiste ou não à Inglesa o direito de seu actual procedimento. O que, entretanto, é indubitável, é que esta estrada procurou exercer sobre a Sorocabana uma vingança. Quem sente os effeitos de taes caprichos somos nós, os fazendeiros. Mas é preciso também que se saiba que não somos os únicos attingidos. A Inglesa também o é, porque não só o trabalho de despacho e recebimento de avaliadas mercadorias nos armazéns do Pary se torna mais dispendiosos, como perderá a estima e a consideração que lhe votava o povo paulista.

⁸⁹ O Estado de São Paulo. 19 mar 1902, p.4.



Figura 33: Pátio da estação da Luz nos anos 1860/70. À direita, a atual rua Mauá, antiga rua da Estação. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/luz.htm>> Acesso em: 14 novembro 2018.

Outra informação importante para entender mais alguns traços do cotidiano deste estabelecimento, que corrobora com a ideia de ser um entreposto comercial vital para as negociações realizadas no período pesquisado, aparece na forma dos elementos dispostos na página do periódico *Correio Paulistano* de 20 de agosto de 1903 que trazia um grande rol de itens disponíveis para um leilão.

ORIGINAL COM DEFEITO

Já no ano de 1912 uma notícia de um outro leilão também se fez presente e trazia os pormenores dos produtos armazenados sem a retirada de seus respectivos consignatários.

De conformidade com o que preceitua o artigo 158 do regulamento de tarifas desta estrada de ferro, serão vendidas em leilão para pagamento das despesas no frete e armazenagens a que estiverem sujeitas, todas as cargas sem fretes, encomendas e bagagens não retiradas, constando de:

Quartolas, quintos, décimos, e vigésimos com vinhos, caixas com vermouths, cognacs e vinhos de diversas qualidades, ditas com ferragens, manteiga, massa de tomate, sardinhas, goma, sabão, sabonete, formicida, papel, armarinho, livros, cachimbos, cigarros, charutos, phosphoros, cerveja, aguardente, encapado fumo, chinelos, cera, fardo de couro, ditos de papel, engradado calçados, sacco com arreios, sacos com café, cortiça, milho, maquina de costura, amarrado gomas, mesa, creado mudo, avatorios, latas com bolachas, quantidade de quartolas, quintos e caixões vasios, malas com roupas, fardos com fazendas, armarinhos, trens de cozinha, louças e outros objetos que estarão patentes ao leilão. Tudo a vender-se a quem mais der. Quinta-feira, 12 de setembro, às 11 e meia horas. No armazém do Pary, conforme catálogo geral que será publicado na Platéa de 3,6 e 9 de setembro. Pelo leiloeiro da companhia Furtado de Mendonça.⁹⁰

3.2 Acidentes, incidentes e entreveros: Minúcias do cotidiano dos armazéns noticiado nos jornais

Neste item, tentaremos elencar algumas das notícias que envolvem alguns personagens ligados à história dos armazéns, como funcionários e seus familiares, entre outros, e o desenrolar de suas trajetórias no espaço do complexo e de suas circunvizinhas, mostrando como seus corpos e o espaço da estação estavam conectados no Pari, pois tão importante quanto saber o que era armazenado no complexo é saber quem neles trabalhava.

⁹⁰ Correio Paulistano, 27 agosto 1912.

A saída do local de trabalho e a volta para casa é um processo corriqueiro na vida de um trabalhador, porém, tal ato pode gerar graves consequências, como o relato em 16 de março de 1897, na primeira página do *Correio Paulistano*.

Hontem às 4 horas e um quarto da tarde, deu-se perto da estação do Pary um lamentável desastre. O escriptuario dos armazéns do Pary, João Caparica, que deixara o serviço, dirigia-se para a estação do Braz, pelo leito da estrada. Nesse momento vinha da estação do Brás em direção à do Pary a machina de manobras. O moço desviou-se para o outro lado da linha, mas o ultimo trem de passageiros que, desta capital parte para Santos, havia apitado e estava chegando à estação do Braz. O expresso transpoz a curva que alli existe e apanhou o infeliz moço. O machinista só pôde parar o trem depois do desastre. A victima ficou com os pés cortados e com o craneo fracturado, sendo transportado ainda com vida para o posto policial do Braz, onde falleceu momentos depois. Ao local do desastre compareceram logo o 2º sub-delegado do Braz, seu escrivão e alferes Germano, commandante do destacamento. Foi chamado o dr. Archer de Castilho, médico-legista, que verificou o óbito. O cadáver foi entregue à família e a Companhia Ingleza fará hoje o enterro. João Caparica dirigia-se para sua residência, donde, com sua senhora iria assistir ao casamento de um seu amigo. Deixa filhos menores.

Um outro acidente marcado nas páginas do periódico *O Reporter*, de 02 de julho de 1896, fazia menção a locomoção de um homem possivelmente em local não permitido no bonde, o que ocasionou sérios ferimentos.

Deu-se hontem na linha de bonds do Braz, via Pary um desastre do qual foi victima Antonio Vallero, que indo num daqueles vehiculos no estribo, esbarrou-se com a ponte do Pary ficando bastante contundido na cabeça. Vallero veio ainda no mesmo bond até à polícia sendo ahi medicado pelo dr. Xavier de Barros, médico legista.

Também era comum que a força policial enquadrasse alguns meliantes na região dos armazéns e da várzea do Carmo por vagabundagem, descrito nas páginas do *O Estado de São Paulo*, em 27 de agosto de 1899. Não menos incomum eram discussões e agressões que também aconteciam nas proximidades dos armazéns, também relatada pelo mesmo jornal, em 8 de fevereiro de 1900.

Antonio Duarte e Manoel Teixeira Justo, de nacionalidade portugueza, carroceiros da casa commercial Neves, Botelho & Companhia, da rua Florencio de Abreu, hontem, às 4 horas da tarde, achando-se com os respectivos vehiculos próximo dos armazéns do Pary, tiveram animada troca de palavras por questões de superioridades de animaes de carroças e dessa contenda resultou ficarem de relações um tanto estremecidas. Às 6 horas da tarde, pouco mais ou menos, na occasião em que, na cocheira da avenida Rangel Pestana, desatrelavam os animaes, Manoel Teixeira Justo, expandindo certos ressentimentos que lhe ficaram da discussão, começou a dirigir-lhe indirectas pesadas, às quaes Antonio Duarte repetiu com energia, estabelecendo-se de novo entre os dois violenta troca de epithetos acerbos. Perdendo a calma, Teixeira avançou para Antonio Duarte e tentou arremessal-o a uma valla que divide os terrenos da cocheira. Não conseguindo o seu intento, devido à intervenção de José Magalhães e Manoel Cortezão, carroceiros também. Teixeira correu ao quarto que occupa, e pouco depois voltou armado de cacete e faca, tentando de novo aggreir o companheiro, que, para evitar que elle o esbordoasse, se lhe aproximou. Teixeira, aproveitando a situação, abraçou violentamente Antonio Duarte e cravou-lhe uma facada nas costas, evadindo-se em seguida. O offendido, depois de dar conhecimento do caso ao sr. Tenente Anastacio Andrade, 2º. Sub-delegado da 5ª. circumscripção, foi submettido a corpo de delicto na repartição central. O dr. Archer de Castilho, medico-legista, que o examinou, considerou grave o ferimento, por ser penetrante, attingindo a pleura. A respeito do facto foi aberto inquérito.

Entre as notícias diversas dos jornais, nos chama a atenção o fato de trabalhadores se organizarem nas dependências dos armazéns, em função de uma demissão, também relatada no *O Estado de São Paulo*, de 12 de junho de 1900.

Alguns trabalhadores dos armazéns do Pary, da S. Paulo Railway, magoados com o facto de terem sido despedidos, por não serem necessários os seus serviços, reuniram-se hontem, às 3 horas da tarde, nas proximidades do armazém. Parecendo-lhe que fosse aggressiva a attitude dos trabalhadores despedidos, o sr. William Speers, superintendente da S. Paulo Railway Company, oficiou ao dr. Telles Rudge, delegado da 3ª. circumscripção, pedindo-lhe providencias. A auctoridade fez seguir para o local um sub-delegado que, acompanhado de força, dispersou os trabalhadores.

As mercadorias alocadas nos armazéns da SPR eram distribuídas para seus respectivos destinatários, via de regra, por intermédio de carroceiros que se encarregavam de fazer este tipo de transporte, até para que se pudesse dar

uma vazão mais rápida às dependências dos armazéns. Ainda que pareça ser uma atividade deveras corriqueira, mostrava também um pouco do cotidiano do pátio quando nos deparamos com o caso relatado pelo jornal *O Estado de São Paulo* nas linhas seguintes.

O ano era 1908. Os personagens eram José e Nicola Ficco, carroceiros que faziam a retirada de mercadorias da Estação do Pary e que levavam os volumes aos estabelecimentos de Bento Loeb, George Frankel e C. Schaible. Aos Ficco juntou-se, por algumas vezes, Miguel Losito, outro carroceiro para auxiliar na empreitada. Após o trio retirar algumas mercadorias do pátio, eles repassavam parte delas a outros dois senhores, Francisco e Antonio Moura, responsáveis por revender os objetos furtados, configurando assim todo um esquema de delitos ocorridos nas dependências do pátio de mercadorias.

Entre os objetos furtados constavam relógios da Casa Frankel, na rua São Bento, cujo proprietário, em depoimento às autoridades, informou que João e Nicola Ficco faziam este trâmite do transporte da Estação até sua loja com volumes de relógios, despertadores e pêndulas e que recorrentemente sentia falta de algum destes quando no momento da conferência das mercadorias. Primeiramente a suspeita de Frankel recaiu sobre o conferente de Santos, porém, sabendo da história do furto em outras casas comerciais na capital, a suspeita voltou-se para os Ficco, contudo, ele não tinha certeza de quem havia lhe furtado os relógios.

No caso da Casa Loeb, na Travessa do Grande Hotel, 8, também havia poucos indícios sobre a participação dos Ficco no furto das mercadorias, uma vez que os dois já prestavam o serviço de carroceiro havia cinco anos para Loeb e só depois das notícias veiculadas é que a desconfiança apareceu.

Na Casa Schaible, situada à rua Direita, centro da cidade, a entrega dos volumes incompletos foi o estopim para integralizar a figura de delito de desapropriação de coisa alheia confinada a terceiro. Ainda assim, foi possível a restituição e devolução de cento e doze peças num valor total de 224\$000. Após inquérito e investigação policial, concluiu-se não haver provas suficientes para a

condenação de João Ficco, o que não ocorreu com Nicola Ficco, Miguel Losito e Antonio Moura, todos condenados à pena de detenção.⁹¹

Fazem parte do cotidiano de um pátio de manobras os acidentes de trabalho. Em 02 de janeiro de 1911, com o título “Uma vítima do dever”, *O Estado de São Paulo* relatou que o foguista caiu e ficou com as duas pernas esmagadas pela máquina. No mesmo ano, no mês de setembro, o jornal informou sobre o falecimento da filha do sr. Joaquim de Paula Lemos, subchefe da estação do Pary, saindo o cortejo da rua Prates, 70, para a necrópole da Consolação.

Em 31 de julho de 1913, mais uma ocorrência policial relatada nas páginas do *O Estado de São Paulo*, retratando algumas brigas nos terrenos da ferrovia inglesa, descrevendo o nome, a idade e a ocupação dos envolvidos na confusão (p.5).

Marco Orchini, 33 annos, carroceiro, rua Ruy Barbosa, 60. Escoriações na região malar direita e contusão na região parietal esquerda, por agressão na estação do Pary. Caetano Donadio, 25 anos, carroceiro, rua Anna Nery, 53. Escoriações na mão esquerda por agressão na estação do Pary. Luiz Donadio, 21 anos, rua Anna Nery. Escoriações no nariz, produzido em agressão na estação do Pary.

Ainda sobre notícias envolvendo agressões e crimes, o periódico *A Nação*, em 03 de agosto de 1889, trouxe em suas páginas um ato de violência ocorrido na várzea do Pary contra uma mulher que morava nas imediações dos armazéns.

Brasilina Maria da Conceição, residente em um cortiço sito à rua Florida, para ali se dirigia hontem, às 11 horas da noite, em companhia de um preto de nome Euphrasio, quando, na várzea do Pary, foi acercada de um indivíduo desconhecido, que lhe dirigiu alguns gracejos. Como fossem estes repelidos, o desconhecido sacou de uma faca com a qual fez diversos ferimentos em Brasilina, evadindo-se em seguida. A ferida foi medicada na Central, tendo tomado conhecimento do facto o sr. Carlos Martins, 1º. Subdelegado do Braz.

⁹¹ O Estado de São Paulo. 10 junho 1908.

Também sobre crimes de agressão no Pary, houve a prisão de um indivíduo chamado Joaquim Antonio de Amorim, que desferiu um tiro de espingarda noutra pessoa.⁹² Num outro caso, um preso evadido que tentara assassinar o carcereiro foi capturado por dois policiais quando tentava entrar em uma canoa no rio Tietê, também na região do Pary.⁹³

Alguns anúncios serviam também como prestação de serviços ou uma espécie de achados e perdidos, neste caso, o *Correio Paulistano* relatou, em 21 de julho de 1897, que *achou-se uma cachorrinha de cor preta com colar de guizos ao pescoço. Na rua Monsenhor Andrade, 38, sobrado, ou no pateo dos armazéns do Pary, com o conferente Raçon, pode-se procurar para entregal-a, pagando-se o annuncio* (p.2).

Outros, no entanto, relatam agruras e prejuízos causados pela irresponsabilidade de outrem. Em 13 de junho de 1913, o jornal *A Noite*,

A polícia abriu inquerito. Um vizinho afirmou que hontem às 11 horas da noite caiu uma mécha de balão sobre o telhado do prédio (fábrica de doces dos srs. Falchi Papini & Cia., na avenida Tiradentes). À hora adeantada de fechar o armazém do Pary, a casa retirou 4 vagões de mercadorias, levando-as para o depósito. Não foram encontrados o guarda nocturno particular e o cão que ficavam guardando a casa à noite.

Ao perpassar pelas páginas de jornais, a intenção, conforme dissemos, era a de trazer um pouco da visão do cotidiano dos armazéns e do seu entorno a fim de perceber que, não só a edificação tem relevância nas questões urbanísticas da cidade, mas também a dinâmica das pessoas que ali transitavam, trabalhavam e movimentavam a região, promovendo a ocupação daquela área varzeana desde meados do século XIX com a linha férrea e as primeiras estações e também com o complexo de armazéns criados em fins do mesmo século.

⁹² Correio Paulistano, 10 abril 1883, p.2.

⁹³ Correio Paulistano, 04 abril 1884, p.2.

3.3 On the road: A São Paulo Railway fora dos trilhos

A política rodoviarista a partir dos anos 1940 tiraria o protagonismo da SPR com a construção das rodovias Anchieta, que liga a capital à cidade de Santos, e a Anhanguera, cujo trecho faz o percurso São Paulo – Jundiaí, ou seja, o caminho feito outrora pela ferrovia. Diante disso, a SPR criou a Companhia Geral de Transportes (CGT), uma empresa subsidiária para transportar passageiros e mercadorias, tendo a sede no Pari, com bases de operação em Santos, Jundiaí e Bragança Paulista (LAVANDER JR; MENDES, 2005).



Figura 35: frota de caminhões estacionados no Pátio do Pari. (s/d). Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo.

Alguns anos antes, a SPR já apresentava um modelo de ônibus para o trajeto da Estrada Velha do Mar, caminho para Santos. No entanto, a aerodinâmica do grande veículo não se adaptou às curvas da conhecida estrada, fazendo com que sua operação durasse pouco tempo.



Figura 36: modelo de ônibus da CGT apelidado de “King Kong”, que fazia o trajeto São Paulo a Santos, em meados da década de 1930. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/10/09/historia-king-kong-o-onibus-da-spr-sao-paulo-railway/> acesso em 30 março 22.

Em 1946, a ferrovia foi encampada pelo governo federal, passando a ser conhecida como Estrada de Ferro Santos – Jundiaí e a CGT, por sua vez, denominada de Rodoviário Santos – Jundiaí (RSJ), cuja sigla estampa a fachada de um dos armazéns no pátio do Pari. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), englobando 18 ferrovias regionais, das quais, em 1998, a antiga *São Paulo Railway*.



Figura 37: Caminhões enfileirados da Rede Ferroviária Federal no Pátio do Pari. (s/d). Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo

Paulatinamente, as manutenções no pátio do Pary foram diminuindo, seus edifícios originais estão ou solapados ou bastante descaracterizados, sendo utilizados como um entreposto de hortifruti na região da zona cerealista da capital.

Ainda que a função acima seja importante para o comércio de alimentos em São Paulo, sendo fornecedor de diversos bares e restaurantes da cidade, o descaso com suas dependências deflagra a situação do sistema ferroviário brasileiro e o patrimônio dele criado.

Figura 38: recorte de planta da cidade de São Paulo de 1850. Fonte: Processo CONDEPHAAT 76212/2016. Parecer Técnico UPPH nº GEI-2481-2019.

A tentativa deste trabalho é despertar o olhar para um local da cidade que, porventura, possa passar despercebido no alucinante cotidiano da metrópole paulistana e a premissa para tal foi a de levantar momentos de sua vivência e participação neste mesmo cotidiano, em temporalidades diferentes.

Abriram-se as portas dos armazéns, em perspectiva analítica, sem, no entanto, fechá-las, pois, a pesquisa não se encerra em si e os fios que compõem a trama desta rede, deste Pary, estão soltos em busca de novos olhares e histórias.

À guisa de conclusão, nos últimos anos, os armazéns e parte do pátio sofreram modificações em relação ao projeto inicial, sobretudo no setor norte, agora ocupado pelo chamado “Circuito de Compras de São Paulo”⁹⁴, que abriga a “feirinha da madrugada”, espaço para que comerciantes ambulantes credenciados pela Prefeitura Municipal de São Paulo possam vender seus produtos, geralmente roupas e acessórios.

Em pesquisa para o Relatório de Prospecção Arqueológica realizada pela equipe da VK Arquitetura e Restauro, que nos cedeu gentilmente a planilha com os tijolos encontrados na prospecção, que pode ser consultada no anexo 3, e a arqueóloga Cristiane Eugênia Amarante, foram encontrados também, nas escavações do setor norte, alguns pilares de madeira maciça que corroboram com a ideia de um antigo píer que remete às margens do Tamanduateí antes de sua canalização e da criação dos armazéns.

⁹⁴ Disponível em <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-inaugura-o-maior-centro-popular-de-compras-da-america-latina> acesso em 14 março 2022.



Imagem 19 | Vista 3 da estrutura durante o levantamento métrico-arquitetônico. Foto: Cristiane Eugênia Amarante. Data: 21/06/2019.

Figura 39: Estacas de madeira maciça indicando a presença de um píer. Fonte: Processo CONDEPHAAT 76212/2016. Parecer Técnico UPPH nº GEI-2481-2019.

A imagem no relatório é emblemática e também instigadora, pois denota a importância histórica dos cursos d'água na cidade e as transformações impactantes decorrentes dos processos de canalização e retificação dessas águas, algo que permeiou o cerne desta pesquisa.

Ainda que tais águas possam ser vistas margeando a Avenida do Estado, via que passa ao lado dos armazéns no Centro de Abastecimento do Pátio do Pari, muitos outros elementos estão solapados ao nosso olhar.

Com o sistema rodoviário substituindo em grande parte o ferroviário, muitos equipamentos provenientes das ferrovias, como o caso de pátios, oficinas e armazéns, foram sendo deixados de lado, sem a devida manutenção, caindo no ostracismo ou sendo reutilizados de outras maneiras.

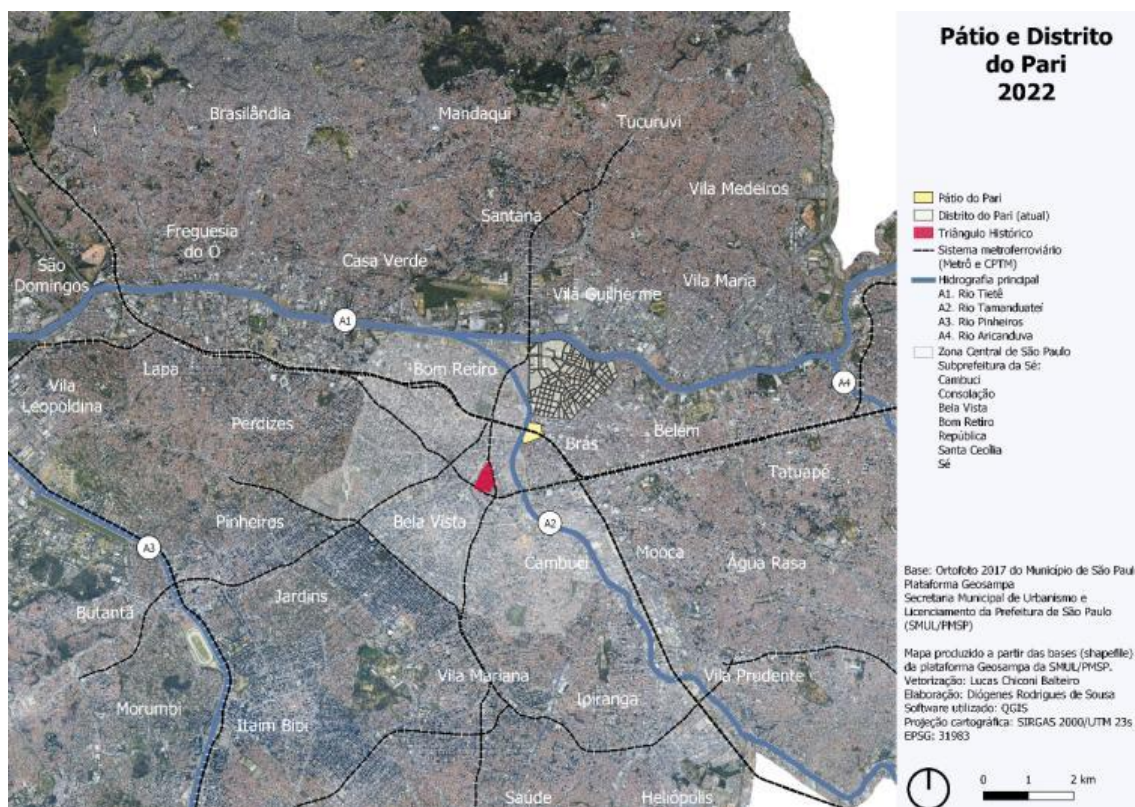


Figura 40: Pátio e Distrito do Pari, 2022.

Concomitantemente, esta pesquisa intenta em mostrar uma faceta da presença da imigração inglesa em São Paulo e sua participação direta nas questões urbanísticas da cidade na virada do século XIX para o XX. Por mais que a tendência seja associar os britânicos ao futebol, o que tem sua revelância, vemos que a atuação deles foi muito importante no âmbito socioeconômico e cultural da pauliceia, além da ocupação e exploração de terras por meio da especulação imobiliária. No entanto, tal atuação também se deu em outros locais da América Latina, com certa similitude, como a linha férrea de Montevideu que fora o estopim para a criação de uma agremiação desportiva, tal qual o ocorrido em terras paulistanas.

Entender uma parcela do cotidiano deste local há mais de um século é uma maneira de focalizar o pensamento sobre a São Paulo que se pretendia construir, seja pela iniciativa pública ou na esfera privada, mas o que fica claro é que, somente a estrada de ferro, amplamente abordada pela historiografia, não explica por si só as alterações urbanas ocorridas na cidade. A especulação

advinda de agentes estrangeiros detentores de conhecimento na construção do espaço urbano nos permite uma imensa profusão de possibilidades de olhares e os armazéns são, tão somente, apenas mais um destes.

Anexo 1

Obituário de Sir James Brunlees

Nas seguintes linhas, temos o obituário de Sir James Brunlees e sua atuação como engenheiro de ferrovias em diversas linhas férreas na Europa e América, extraído do site: [https://www.gracesguide.co.uk/James Brunlees](https://www.gracesguide.co.uk/James_Brunlees) com acesso em 17 de agosto de 2020, em inglês e traduzido para o português.

Sir James Brunlees was born on the 5th of January, 1816, at the border town of Kelso, where his father was gardener and steward to the late Mr. Innes, agente to the then Duke of Roxburgh. At six years of age he was sent to parish school and subsequently to the only private school in the town, which was kept by a Mr. Scott, under whom he made rapid progress, especially in arithmetic and elementary mensuration. He was taken from school at the age of twelve and put by his father to gardening and farm work with the idea that he should become a landscape gardener. About this time he came into contact with Mr. Alexander J. Adie, who was making frequent visits to Mr. Innes, in connection with road-surveys and other improvements on the Roxburgh estates. He accompanied Mr. Adie on this work and the useful assistance he rendered that gentleman was acknowledged by the presentation of a theodolite, with which young Brunlees afterwards made in the summer evenings a survey of Broomlands farm. On showing his plan, when finished, to Mr. Innes, he was instructed to make a survey of the Duke's property. This he accomplished satisfactorily, and by working early and late saved in the course of time sufficient money to enable him to attend classes at the Edinburgh University for several sessions. In 1838 Mr. Brunlees was engaged by Mr. Adie as an assistant on the construction of the Bolton and Preston Railway, now forming part of the Lancashire and Yorkshire system. His salary was £ 40 a year, and in order to qualify himself still further, he devoted all his spare time to study and took every opportunity of going over the works with the inspectors and of thus gaining a practical knowledge of details. He then

obtained an appointment on the staff of Messrs. Locke and Errington and assisted in the laying out of the Caledonian line from Beattock to Carstairs and the branches to Edinburgh and Glasgow. On the completion of this work he became Acting Engineer, under the late Sir John Hawkshaw, to the Lancashire and Yorkshire Railway Company, which post he held for about six years. In 1850 he was Engineer for the construction of 36 miles of the Londonderry and Coleraine Railway in the north of Ireland. This involved the formation of an embankment across Rosse's Bay in the River Foyle,' which work was attended with considerable difficulty owing to the unusual depth and the treacherous nature of the alluvial deposit round the bay. In 1851 the Ulverstone and Lancaster Railway was incorporated, the object being to complete a direct line from Whitehaven and the west coast of Cumberland to the south of England. Mr. Brunlees was appointed Engineer, and the important sea-embankments and iron viaducts in Morecambe Bay, across the estuaries of the Hent and Leven, which he constructed for that railway, were described in Papers presented by him to the Institution in 1855 and 1858. In these viaducts he introduced a novel form of pile as better adapted to the situation than the ordinary screw-pile. The next work of Mr. Brunlees was the survey and construction of the Sao Paulo Railway, one of the important AngloBrazilian lines. This was placed in his hands at the beginning of 1856 by Baron de Maua, the principal concessionnaire, and he was charged with the preparation of the plans and sections and of the report and estimates necessary for the organization of a company in England. Under the terms of the concession the line was to commence at Santos on the coast, pass through the city of Sao Paulo and terminate at Jundiahy, a distance of about 88 miles. The preliminary surveys were made by Mr. D. 81. Fox, who was sent out by Mr. Brunlees and who subsequently acted as principal Resident Engineer during the construction of the line. This work was described by Mr. Fox in a Paper read before the Institution in March 1870. One of the chief difficulties was the construction of a first-class railway up the precipitous sides of the "Serra do Mar," which runs parallel to the sea-coast in a direction at right angles to that of the line and rises abruptly to a minimum height of 2,500 feet above the sea-level. It was not possible to lay out, within the limit of the prescribed capital, an ordinary locomotive line over the Serra. Mr. Brunlees determined therefore to adopt

inclined planes with a gradient of 1 in 10, to be worked by stationary engines, and these planes are the distinctive feature of the railway. On the completion of the line he received from the Emperor of Brazil the Order of the Rose. In 1865 Mr. Brunlees was appointed Engineer to the Mont Cenis Summit Railway, the concession for which, however, was to lapse on the opening of the Mont Cenis Tunnel line. The summit railway was 50 miles in length and connected St. Michel, the terminus of the Victor Emmanuel line in Savoy with Susa in Piedmont, the terminus of the railway system in the north-west of Italy. It was worked on the Fell central-rail system. A brief description of the line was given by the late Mr. Charles B. Vignoles in his Presidential Address to the Institution. Amongst other railways for which Mr. Brunlees acted as Engineer in the course of his long career may be mentioned the Lynn and Sutton, and the Spalding and Bourn, now forming part of the Great Eastern and the Great Northern systems ; the Solway Junction ; the Cleveland Extension line in the North Riding of Yorkshire, with a viaduct of thirteen spans and 180 feet high over Skelton Beck; and, in conjunction with Mr. (now Sir) Douglas Fox, the Mersey ; the Southport and Cheshire Lines Extension ; the West Lancashire; and the Liverpool, Southport, and Preston Junction. The most important of these, the Mersey Railway, with its tunnel under the river between Birkenhead and Liverpool, was described by Mr. Francis Fox in a Paper presented to the Institution. On the completion of the work in 1886 Mr. Brunlees and Mr. Douglas Fox, the joint engineers, received the honour of knighthood. In addition to these lines the following are some of the railways abroad to which Mr. Brunlees was Engineer :-The Minas and Rio in Brazil ; the Central Uruguay and Hygueritas ; the Porto Alegre and New Hamburg; and the Bolivar, which serves the Aroa copper mines in Venezuela. The work of Sir James Brunlees was not, however, confined to railways. For many years the port of Bristol, at one time second only to that of London, had been suffering severely from want of sufficient dock accommodation. Large vessels, if they happened to arrive during neap tides, had to remain at anchor in the roadstead at the mouth of the Avon, waiting for spring tides to give sufficient depth of water in the approach to the docks, and there was also the risk of navigating the narrow and tortuous course of the River Avon from the Bristol Channel to the city. Although several plans had been submitted from time to time by eminent Engineers, the Town Council had been

invariably divided in opinion and consequently no steps had been taken to carry any of them into effect. At length Mr. Brunlees was consulted, and he recommended the construction of a dock at the mouth of the river which should cover an area of about 16 acres. His scheme was accepted and an Act of Parliament obtained. The first sod was cut on the 26th of August, 1868, and on the 24th of February, 1877, the Avonmouth Dock was opened for traffic. An account of the work was presented to the Institution in the following year by the Resident Engineer, Mr. J. B. Mackenzie. A report made by Mr. Brunlees to the Directors of the Bristol Port and Channel Dock Company in 1871, may be found in the library of the Institution. In connection with this work he designed and constructed the Clifton Extension line, which brought the dock into connection with the Great Western and the Midland Railway systems. Mr. Brunlees was also Engineer to the Whitehaven Dock Works, described by Mr. J. Evelyn Williams, the Resident Engineer, in a Paper published at the same time as the account of the Avonmouth Dock. The works were designed and carried out by Mr. Brunlees, and, in addition to a wet dock and railway, included the construction of new piers in the harbour and the carrying out of other important improvements in connection with the port. In the library of the Institution is a report he made to the Town and Harbour Trustees in January, 1870. He also designed and constructed the Lynn Dock in Norfolk which covers about 6 ½ acres. In addition to railway and dock work, Sir James Brunlees, designed and erected piers at Southport, Llandudno, New Brighton, and Southend ; that at Southport being 3 mile long and that at Southend 1½ mile long. Amongst other works constructed from his designs may be mentioned two bridges across the River Ouse and the system of water-supply and drainage in operation at Ileso, his native town. In conjunction with the late Sir John Hawkshaw, he was Engineer to the original Channel Tunnel Company from its incorporation in 1872 until 1886, when it ceased to exist as an independent company. In addition to an extensive Parliamentary practice, he frequently acted as arbitrator in cases in which important railway interests were involved. Sir James Brunlees died, after a long illness, on the 2nd of June, 1892, at the age of seventy-six years. In disposition he was reserved and quiet, but steady and unswerving in his friendships and ever ready to do a kindly action or to extend a helping hand. By hard work, untiring energy and marked self-reliance

he raised himself from a comparatively humble position and achieved distinction and honour as an Engineer of recognized worth and ability. In 1845 he married Elizabeth, daughter of the late Mr. John Kirkman, of Bolton-le-Moors. He was elected a Member of the Institution on the 7th of December, 1852. In addition to the Papers referred to above, he presented in 1862 a communication entitled, "Railway Accidents-Their Causes and Means of Prevention." He was elected a Member of Council in 1865, a VicePresident in 1878, and served the office of President during the session 1882-83, delivering on the 9th of January, 1883, an Address dealing mainly with the most important engineering works recently completed or then in progress.

Sir James Brunlees nasceu em 5 de janeiro de 1816, na cidade fronteira de Kelso, onde seu pai era jardineiro e mordomo do falecido Sr. Innes, agente então Duke de Roxburgh. Aos seis anos de idade ele foi enviado para a escola confessional, única escola privada da cidade. Sob a tutela de Mr. Scott, que mantinha a escola, ele obteve progresso rápido, especialmente em aritmética e mensuração básica. Aos doze anos seu pai o tirou da escola e o colocou para fazer trabalhos na fazenda e trabalhar com jardinagem, com a intenção de que ele se tornasse um jardineiro paisagista. Nessa época, ele entrou em contato com o Sr. Alexander J. Adie, que costumava frequentar a casa de Sr. Innes para tratar de assuntos relacionados a levantamentos para ampliação das estradas e outras melhorias nas propriedades de Roxburgh. Ele acompanhava Sr. Adie em seu trabalho, e acabou recebendo um teodolito de presente como reconhecimento pela valiosa ajuda prestada. Foi com esse teodolito que, depois, o jovem Brunlees fez um levantamento da fazenda Broomlands nas noites de verão. Após mostrar seu mapa pronto ao Sr. Innes, ele foi instruído a fazer um levantamento da propriedade do Duke. Ele realizou a tarefa de maneira satisfatória e, trabalhando de sol a sol, conseguiu economizar dinheiro suficiente para frequentar a Universidade de Edinburgh em vários cursos.

Em 1838 Sr. Brunless foi contratado pelo Sr. Adie como assistente na construção da Rodovia Bolton e Preston, que agora formava parte do sistema de Lancashire e Yorkshire. Seu salário era de £40 por ano e, para continuar se qualificando, ele

dedicou todo seu tempo livre aos estudos, além de aproveitar todas as oportunidades de analisar os trabalhos com os inspetores, para assim ganhar conhecimento prático dos detalhes. Ele então conseguiu uma entrevista com a equipe do Messrs. Locke e Errington e ajudou na linha Caledonian, de Beattock to Carstairs, e nas extensões para Edinburgh e Glasgow. Ao completar esse trabalho ele se tornou engenheiro atuante, sob supervisão do falecido Sir John Hawkshaw, na Companhia Ferroviária Lancashire e Yorkshire, posto que teve por seis anos. Em 1850 ele atuou como engenheiro na construção de 36 milhas da ferrovia Londonderry e Coleraine no norte da Irlanda. Essa construção contou com a formação de um aterro ferroviário atravessando a Baía Rosse no rio Foyle. Esse trabalho foi realizado com considerável dificuldade devido à profundidade incomum e à natureza traiçoeira dos depósitos aluviais ao redor da baía. Em 1851 as ferrovias Ulverstone e Lancaster foram incorporadas, com o objetivo de completar uma linha direta desde Whitehaven e a costa oeste de Cumberland até o sul da Inglaterra. Sr. Brunless foi nomeado engenheiro, e tanto os importantes aterros marítimos quanto os viadutos de ferro na baía de Morecambe, atravessando os estuários de Kent e Leven, por ele construídos para aquela ferrovia, foram descritos em trabalhos apresentados por ele para a Instituição em 1855 e 1858. Nesses viadutos ele introduziu uma nova forma de fundação, que se adaptava melhor à situação do que as hastes rosqueadas comuns.

O trabalho seguinte do Sr. Brunlees foi o levantamento e construção da São Paulo Railway, uma das importantes linhas anglo-brasileiras. Esse projeto foi colocado em suas mãos no começo de 1856 pelo Barão de Mauá, principal responsável pelas concessões. Ele ficou responsável pela preparação dos planos, seções, relatórios e estimativas necessários para a organização de uma empresa localizada na Inglaterra. Sob os termos da concessão, a linha começaria em Santos, na costa, passando através da cidade de São Paulo, e terminando em Jundiaí, uma distância de aproximadamente 88 milhas. Os levantamentos preliminares foram feitos pelo Sr. D. M. Fox, enviado do Sr. Brunless, e que subsequentemente atuou como o engenheiro residente principal durante a construção da linha. Esse trabalho foi descrito pelo Sr. Fox em um trabalho lido perante a Instituição em março de 1870. Uma das maiores

dificuldades foi a construção de uma estrada de primeira classe nas encostas íngremes da Serra do Mar, que corre paralela à costa e formando um ângulo reto com a linha férrea, e que sobe abruptamente para uma altitude mínima de 2500 pés acima do nível do mar. Não era possível construir, dentro dos limites do orçamento previsto, uma ferrovia comum sobre a Serra. Sr. Brunlees decidiu, portanto, adotar planos inclinados com um gradiente de 1 em 10 que deveriam ser operados por motores estacionários, e esses planos são a característica distintiva da ferrovia. Após a conclusão da ferrovia ele recebeu a Ordem da Rosa do Imperador do Brasil.

Em 1865 Sr. Brunless foi nomeado o engenheiro da Mont Cenis Summit Railway, concessão que foi perdida, no entanto, na abertura da linha do túnel de Mont Cenis. A Summit Railway tinha 50 milhas de comprimento e estava conectada ao St. Michel, o ponto terminal da linha Victor Emmanuel em Savoy com Susa em Piedmont, o fim do sistema ferroviário no noroeste da Itália. Ela foi integrada ao sistema central ferroviário de Fell. O falecido Sr. Charles B. Vignoles descreveu brevemente essa linha no seu pronunciamento presidencial à Instituição. Entre as outras vias férreas nas quais Sr. Brunless atuou como engenheiro ao longo de sua carreira podem ser mencionados: Lynn e Sutton, e Spalding e Bourn, que agora fazem parte dos sistemas Great Eastern e do Great Northern; Solway Junction; a linha Cleveland Extension no sistema North Riding de Yorkshire, com um viaduto de treze arcos e 180 pés de altura sobre o Skelton Beck; e, em conjunto com o Sr. (hoje Sir) Douglas Fox, o Mersey; a Southport e Cheshire Lines Extension; a West Lancashire; e as Liverpool, Southport and Preston Junction. A mais importante entre estas, a Mersey Railway, com seu túnel sob o rio entre Birkenhead e Liverpool, foi descrita pelo Sr. Francis Fox em um trabalho apresentado à Instituição. Pela conclusão do trabalho, e 19886, Sr. Brunlees e Sr. Francis Fox, os engenheiros conjuntos, receberam as honrarias de pertencimento à Ordem de cavalaria. Além dessas linhas, Sr. Brunlees foi engenheiro nas seguintes vias ferroviárias em países estrangeiros: a Rio-Minas no Brasil; Central Uruguay e Hygueritas; Porto Alegre e Nova Hamburgo; e a Bolivar, que atende as minas de cobre Aroa na Venezuela.

O trabalho do Sir James Brunlees não esteve, no entanto, restrito às linhas férreas. Por muitos anos, o porto de Bristol, que havia sido o segundo mais importante, atrás apenas do de Londres, sofrera severamente com a falta de acomodações suficientes nas docas. Navios de grande porte, quando chegavam durante a maré morta, tinham que permanecer no ancoradouro na boca do Avon, aguardando a maré viva tornar a água suficientemente profunda nas proximidades das docas. Havia ainda risco na navegação do curso estreito e tortuoso do rio Avon do canal de Bristol até a cidade. Embora diversos planos tivessem sido apresentados por diversos engenheiros eminentes, o Conselho Municipal invariavelmente tinha opiniões divididas e conseqüentemente não tomava nenhuma ação na direção de colocá-los em prática. Por fim Sr. Brunlees foi consultado e recomendou a construção de uma doca na boca do rio que deveria cobrir uma área de aproximadamente 16 acres. Seu plano foi aceito e obteve um Ato do Parlamento. As obras tiveram início em 26 de agosto de 1868 e, em 24 de fevereiro de 1877, a doca de Avonmouth foi aberta para o tráfego. Um relato do trabalho foi apresentado ao Instituto no ano seguinte pelo engenheiro residente, Sr. J. B. Mackenzie. Um relatório escrito pelo Sr. Brunlees para os diretores do Porto de Bristol e da Channel Dock Company em 1871 pode ser encontrado na biblioteca da Instituição. Em conexão com esse trabalho ele desenhou e construiu a linha Clifton Extension, que conectou a doca aos sistemas Great Western e Midland Railway. Sr. Brunlees também foi engenheiro na Whitehaven Dock Works, como descrito pelo Sr. J. Evelyn Williams, engenheiro residente, em um trabalho publicado ao mesmo tempo que o relato da doca de Avonmouth. Os trabalhos foram desenhados e conduzidos pelo Sr. Brunlees e, em adição à doca molhada e via férrea. Incluíram a construção de novos píeres no cais e a condução de outras melhorias importantes em conexão com o porto. Um relatório que ele fez para o Town and Harbour Trustees, em janeiro de 1870, pode ser encontrado na biblioteca da Instituição. Ele também desenhou e construiu a Lynn Dock em Norfolk, que cobre aproximadamente 6 ½ acres.

Além do trabalho das ferrovias e docas, Sir James Brunlees desenhou e erigiu píeres em Southport, Llandudno, New Brighton e Southend, tendo o de Southport ¾ milha de comprimento, e o de Southend, 1 ¼ milhas de comprimento. Entre

outras obras por ele projetadas podemos mencionar duas pontes sobre o Rio Ouse e o sistema de abastecimento e drenagem de água em operação em Kelso, sua cidade natal. Em conjunto com o falecido Sir John Hawkshaw, ele foi engenheiro na Channel Tunnel Company original, desde sua incorporação em 1872 até 1886, quando ela deixou de existir como companhia independente. Em adição a uma extensa prática parlamentar, ele atuava frequentemente como árbitro em processos que envolvessem interesses ferroviários importantes.

Sir James Brunlees morreu, após uma longa doença, em 2 de junho de 1892, aos 76 anos. Seu temperamento era reservado e silencioso, embora sólido e inabalável em suas amizades, sempre pronto para realizar uma boa ação ou estender uma mão amiga. Por meio de trabalho árduo, energia incansável e notável autoconfiança, ele ascendeu de uma posição relativamente humilde e conquistou distinção e honra como engenheiro de reconhecido valor e habilidade. Em 1845 ele se casou com Elizabeth, filha do falecido Sr. John Kirkman, de Bolton-le-Moors. Ele foi eleito Membro da Instituição em 7 de dezembro de 1852. Além dos trabalhos acima mencionados, ele apresentou em 1862 uma comunicação intitulada “Acidentes ferroviários – suas causas e meios de prevenção”. Ele foi eleito membro do Conselho em 1865, Vice-presidente em 1878, e exerceu a função de Presidente durante a sessão de 1882-83, proferindo, em 9 de janeiro de 1883, um discurso que tratava das mais importantes obras de engenharia recentemente completadas ou em progresso.

Anexo 2

Abaixo, matérias pesquisadas. Apresentadas descrevendo primeiramente o nome do periódico em que foram publicadas seguido de, quando consta: data, página, título da manchete, assunto e a transcrição.

1. A Província de São Paulo. 18/05/1878. P.1. Resultados do tufão. Tufão em São Paulo

No Pary, entre outros estragos, temos noticia de desmoronamento de um casarão de tijolos que alli estava levantando o sr. Dulley para depósito de madeiras, sendo orçado o seu prejuízo em cinco a seis contos de réis. Por aquellas alturas ainda nos informam que houve os seguintes estragos: queda do mastro de signaes, na porteira do Pary (linha inglesa), e ruína da casinha da casa do respectivo empregado; desabamento de uma cocheira; muitas arvores quebradas em diversas chácaras; muros cahidos, etc.

2. A Província de São Paulo. 15/07/1881. Bom Emprego. Venda de terreno

Vende-se um terreno em lotes, á vontade dos compradores, situado em logar alto e enxuto, na rua do Braz, perto da Estação do Norte, no caminho que acompanha a linha inglesa para a Luz, na primeira porteira. Na mesma frente vende-se uma casa de seccos e molhados, de 2 lances, 3 portas, duas janelas; ao lado uma dita de porta e janela fazendo frente para a rua que atravessa a linha inglesa para o Pary, ao lado da rua que se segue para a Estação; tem portas e janelas. Trata-se na mesma, do lado da porteira.

3. O Estado de São Paulo. 11/02/1890. São Paulo Railway Company. Propostas para o calçamento do pátio da nova estação de cargas no Pary

Esta companhia recebe propostas até o dia 18 do corrente mez, para o calçamento a parallelipipedos do pateo da nova estação de cargas – no Pary -, nesta cidade, sob as seguintes condições:

1. Os parallelipipedos serão da melhor pedra de Santos ou outras iguaes, devendo a respectiva amostra ser submetida à aceitação com a proposta à esta Administração
2. A área a calçar é de cerca de 13080 metros superficiais
3. O contractante fornecerá areia grossa de qualidade superior para o assentamento dos parallelipipedos
4. O contractante dará começo à obra até o dia 1º. de junho próximo futuro e concluir-a dentro do prazo de 4 meses
5. Os pagamentos serão feitos no fim de cada mez à vida de certificado do Engenheiro Residente da Companhia pelo calçamento feito

6. Destes pagamentos parciais serão deduzidos em cada um 23% para garantia da condição 5^o., sendo re-entregues 15% no fim de três meses após a conclusão total da obra, e os restantes 3% findo um anno da mesma data, preenchido o requisito daquela condição

7. O frete dos parallelipedos, areia, etc, será pré pago a estação do Braz pelo contractante, sendo dali conduzidos os vagões pela Companhia até o local das ditas obras, livres de frete.

8. As propostas serão dirigidas a esta Superintendencia em carta fechada, devendo notar se que a Companhia não se obriga a aceitar a proposta mais barata, porque tem de atender principalmente à melhor execução dos trabalhos. Superintendencia – São Paulo, 3 de fevereiro de 1890. William Speers. Superintendente.

4. O Estado de São Paulo. 06/04/1892. Página 2. Com a S. Paulo Railway C. Ao prezado Sr. Speers

Provado está que a Estrada Ingleza não faz o serviço em Santos como deve e como podia ser feito. Provado está que o commercio de S. Paulo não recebe com presteza a sua mercadoria dos armazéns no Pary por culpa da mesma estrada. Por tanto o commercio de S. Paulo protesta contra o annuncio que o amigo tem publicado a esse respeito. Para apreciação e sciencia sua damos em seguida a resposta da illustrada redacção do “Diario de Santos” ao sr. Loyola, chefe da estação de Santos.

Breve Resposta

Pelas columnas edictoriaes do *Diário da Manhã*, o sr. Ignacio de Loyola Carvalho veio defender a Estrada Ingleza, se defesa pode ter, das accusações que fizemos no nosso número de 29 do mez próximo passado. Em má hora tomada a si a tarefa ingrata da defesa, quando o commercio de Santos é constantemente prejudicado em seus interesses: o que é sabido em Santos e fora de Santos. Allega s.s. ser filho desta terra e doer a injustiça que parte da imprensa lhe faz. S.s está enganado. Não foi só o *Diario de Santos* que traçou algumas linhas, accusando a Estrada Ingleza da balburdia que existe no movimento de carroças, trolys, etc., dentro do *pateo* da estação, difficultando a marcha regular que deve ter a descarga das mercadorias que lhe são confiadas. O nosso collega *Diário da Manhã*, um dia depois de nós, abundou nas mesmas ideas, e a *Folha da Tarde*, do mesmo dia, apontou factos que confirmam a nossa noticia com o titulo – Com a Ingleza. Como é, pois, que s.s. diz que parte da imprensa praticou uma injustiça, quando toda ella manifestou-se do mesmo modo, em perfeito accordo de ideas? É visível o engano de s.s. Diz mais: “sem auxilio da polícia não é dado evitar entrada de carroças, etc.” Não procede a argumentação do illustre defensor, porque antes da falta de polícia, o que temos lamentado mais de uma vez, já existia a mesma balburdia no serviço. É a resposta que damos a Estrada Ingleza, representada na pessoa do sr. Loyola, distincto cavalheiro a quem só temos de elogiar pelo modo porque tenta abonar as faltas da Ingleza, deixando, contudo, escapar a negação da verdade. Um seu admirador.

Com a S. Paulo Railway C. Ao prezado Sr. Speers

Passando pelos armazéns no Pary, o amigo verá que há muito logar para descarregar, desde que se faça pilhas. O seu annuncio está sem razão nenhuma, pois o commercio tem os seus carroceiros no escriptorio da importação por 6 horas e mais sem poder pagar-se o frete. Há falta de empregados que recebem e despacham no escriptorio da importação. O amigo pague bem e terá bons empregados. Procure outra desculpa. Um seu admirador.

5. O Estado de São Paulo. 08/07/1893. Página 3. Negócio Convidativo

Chama-se a atenção dos interessados para a venda, em 2ª praça de 5 prédios que terá logar no dia 10 do corrente, ao meio dia, à porta do fórum, à rua do Trem, 49, sendo 4 sitos à Benjamim de Oliveira, sob os ns. 36, 38, 40 e 48 (chalet), em frente aos armazéns do Pary, e um na 5ª parada da E. de Ferro do Norte, no próspero bairro do Tatuapé, brevemente servido por bondes e junto a uma projectada grande avenida. Só os terrenos onde estão situados os prédios valem o preço da avaliação judicial, que sofre a redução de 10%. Quatro dos prédios dão 400\$000 de aluguel mensal. Há prédios desde 2:700\$000 até 13:500\$000. No escriptorio de advocacia dos drs. Netto de Araujo e Álvaro de Azevedo, largo da Sé, dão-se as precisas informações.

6. O Estado de São Paulo. 16/10/1894. Página 3. Armazens no Pary

Aluga-se ou arrenda-se bons armazéns próximos a nova alfandega no Pary próprios para depósitos ou qualquer negocio, tem sobrado e são calçados de pedra. Para tratar no Grande Hotel, n.40 com Guimarães.

7. O Estado de São Paulo. 11/07/1896. Página 3. Importante leilão

De caminhões de molas, com 4 rodas, carroças altas, grandes, com 2 rodas, ditas menores, carrocinhas com 2 rodas para transportar areia e rodas avulsas para carroças, tudo inteiramente novo. Hoje às 10 horas em frente aos armazéns do Pary. O Leiloeiro A.Q Chaves Leal.

8. O Estado de São Paulo. 01/02/1897 p. 3. Leilão. Leilão nos armazéns da Estação do Pary

Leiloeiro oficial da Companhia – J.A.Leal venderá ao maior lance obtido todos os gêneros existentes nos armazéns.

9. O Estado de São Paulo. 16/03/1897. Página 1. Desastre e Morte

Hontem às 4 horas e um quarto da tarde, deu-se perto da estação do Pary um lamentável desastre. O escripturario dos armazéns do Pary, João Caparica, que deixara o serviço, dirigia-se para a estação do Braz, pelo leito da estrada. Nesse momento vinha da estação do Brás em direção à do Pary a machina de manobras. O moço desviou-se para o outro lado da linha, mas o ultimo trem de passageiros que, desta capital parte para Santos, havia apitado e estava chegando à estação do Braz. O expresso transpoz a curva que alli existe e apanhou o infeliz moço. O machinista só pôde parar o trem depois do desastre. A victima ficou com os pés cortados e com o craneo fracturado, sendo transportado ainda com vida para o posto policial do Braz, onde falleceu momentos depois. Ao local do desastre compareceram logo o 2º sub-delegado do Braz, seu escrivão e alferes Germano, commandante do destacamento. Foi chamado o dr. Archer de Castilho, médico-legista, que verificou o óbito. O cadáver foi entregue à família e a Companhia Ingleza fará hoje o enterro. João Caparica dirigia-se para sua residência, donde, com sua senhora iria assistir ao casamento de um seu amigo. Deixa filhos menores.

10. O Estado de São Paulo. 27/06/1897. Página 5. Arrendam-se

Dois armazéns no Pary, S. Paulo, com chave da São Paulo Railway Company. Tracta-se em S. Paulo, à rua São Bento, 85.

11. O Estado de São Paulo. 06/07/1897. Secretaria da Agricultura. Concorrência para o fornecimento de 20000 barricas de cimento para as obras de saneamento da capital

Artigo 4º. Os concorrentes indicarão: o preço de cada espécie, em moeda esterlina, pelo qual se obrigam a fornecer o material entregue em perfeito estado na estação do Pary. As propostas devem indicam os preços até Santos e de Santos até a estação do Pary. Declararão também o prazo do fornecimento, em uma ou mais partidas e contado da data da assinatura do contracto, bem como a qualidade e proveniência do material.

12. O Estado de São Paulo. 06/07/1897. Superintendencia de obras públicas. Concorrência para o fornecimento do material metallico necessário às obras de abastecimento d'água do bairro do Braz

Artigo 4º. Os concorrentes indicarão: o preço de cada espécie, em moeda esterlina, pelo qual se obrigam a fornecer o material entregue em perfeito estado na estação do Pary. As propostas devem indicam os preços até Santos e de Santos até a estação do Pary.

13. O Estado de São Paulo. 27/03/1898. Página 4. Companhia Mechanica e Importadora de S. Paulo. Relatorio e contas submetidos à aprovação dos srs. acionistas em assembléa geral ordinária convocada para o dia 29 de março de 1898. Stock

O nosso *stock* de mercadorias e machinas importadas, de machinas fabricadas aqui e de materiaes existentes em oficinas, elevava-se, em 31 de dezembro a importante somma de 3.871:042\$605, existentes nos seguintes logares:

Armazéns do Pary (ruas Monsenhor Andrade e Americo Brasiliense) – 1.477:060\$830

Armazém Central (rua Quinze de Novembro, 36) – 422:558\$130

Officinas de machinas agrícolas e Fundição (Pary) – 772:831\$825

Officinas mecânicas (ruas Triumpho, Gusmões e Pary) – 587:720\$860

Santos (em trânsito) e em viagem da Europa – 609:952\$900

Total - 3.871:042\$605

14. O Estado de São Paulo. 20/10/1898. Página 3. Vendem-se

Um terreno com a área de 5 alqueires approximadamente, com matto, no sitio denominado Boa Vista, bairro dos Pinheiros, subúrbios desta capital. Um lote com 12 metros de frente, por 30 de fundo, na rua Mixta, próxima aos armazéns do Pary. Tracta-se na chácara Esmeraldina, fundo da Villa America, com José Ferreira Teixeira.

15. O Estado de São Paulo. 27/08/1899. Página 2. Notícias diversas. O policiamento

Na varzea do Carmo aquellas auctoridades effectuaram a prisão de 5 vagabundos, á porta da igreja do Coração de Jesus 3 e próximo aos armazéns do Pary 3.

16. O Estado de São Paulo. 08/02/1900. Página 2. Notícias diversas. Facada

Antonio Duarte e Manoel Teixeira Justo, de nacionalidade portugueza, carroceiros da casa commercial Neves, Botelho & Companhia, da rua Florencio de Abreu, hontem, às 4 horas da tarde, achando-se com os respectivos vehiculos próximo dos armazéns do Pary, tiveram animada troca de palavras por questões de superioridades de animaes de carroças e dessa contenda resultou ficarem de relações um tanto extremecidas. Às 6 horas da tarde, pouco mais ou menos, na occasião em que, na cocheira da avenida Rangel Pestana, desatrejavam os

animaes, Manoel Teixeira Justo, expandindo certos ressentimentos que lhe ficaram da discussão, começou a dirigir-lhe indirectas pesadas, às quaes Antonio Duarte repetiu com energia, estabelecendo-se de novo entre os dois violenta troca de epithetos acerbos. Perdendo a calma, Teixeira avançou para Antonio Duarte e tentou arremessal-o a uma valla que divide os terrenos da cocheira. Não conseguindo o seu intento, devido à intervenção de José Magalhães e Manoel Cortezão, carroceiros também. Teixeira correu ao quarto que occupa, e pouco depois voltou armado de cacete e faca, tentando de novo aggreir o companheiro, que, para evitar que elle o esbordoasse, se lhe aproximou. Teixeira, aproveitando a situação, abraçou violentamente Antonio Duarte e cravou-lhe uma facada nas costas, evadindo-se em seguida. O offendido, depois de dar conhecimento do caso ao sr. Tenente Anastacio Andrade, 2º. Sub-delegado da 5ª. circumscripção, foi submettido a corpo de delicto na repartição central. O dr. Archer de Castilho, medico-legista, que o examinou, considerou grave o ferimento, por ser penetrante, attingindo a pleura. A respeito do facto foi aberto inquérito.

17. O Estado de São Paulo. 12/06/1900. Página 2. Notícias diversas

Alguns trabalhadores dos armazéns do Pary, da S. Paulo Railway, magoados com o facto de terem sido despedidos, por não serem necessários os seus serviços, reuniram-se hontem, às 3 horas da tarde, nas proximidades do armazém. Parecendo-lhe que fosse aggressiva a attitude dos trabalhadores despedidos, o sr. William Speers, superintendente da S. Paulo Railway Company, oficiou ao dr. Telles Rudge, delegado da 3ª. circumscripção, pedindo-lhe providencias. A auctoridade fez seguir para o local um sub-delegado que, acompanhado de força, dispersou os trabalhadores.

18. O Estado de São Paulo. 19/03/1902. Página 4. Sorocabana. Discussão entre Sorocabana e SPR

Foi suprimido o texto original da matéria. A versão do sobre o acontecido se encontra no corpo do texto, citada ao final do *Capítulo 3*.

19. O Estado de São Paulo. 06/04/1902. Página 1. Depoimento do fazendeiro Antonio de Carvalho Barros

[...] o governo não pôde impedir o rompimento do trafego mutuo entre a Sorocabana e a Ingleza. Desta anomalia surgiram logo efeitos desastrosos. Já existem na estação da Sorocabana em São Paulo 150 wagons cheios de café sem se poder fazer sua baldeação em carroça pela grande distância em que fica o Pary. É por isso que muitas das victimas se voltam indignadas contra o governo por não querer ou não poder por paradeiro a semelhante estado de coisas. Nós não queremos discutir sobre se assiste ou não à Ingleza o direito de seu actual procedimento. O que, entretanto, é indubitável, é que esta estrada procurou

exercer sobre a Sorocabana uma vingança. Quem sente os efeitos de taes caprichos somos nós, os fazendeiros. Mas é preciso também que se saiba que não somos os únicos atingidos. A Ingleza também o é, porque não só o trabalho de despacho e recebimento de avaliadas mercadorias nos armazéns do Pary se torna mais dispendiosos, como perderá a estima e a consideração que lhe votava o povo paulista.

20. O Estado de São Paulo. 23/08/1903. Página 5. Leilão. Leilão nos armazéns da Estação do Pary

Leiloeiro oficial da Companhia – Pedro Rocha venderá ao maior lance obtido todos os gêneros existentes nos armazéns

21. O Estado de São Paulo. 10/06/1908. Apropriação Indébita. Furto de mercadorias nos Armazéns do Pary

Foi suprimido o texto original da matéria. A versão do sobre o acontecido se encontra no corpo do texto, também no *Capítulo 3*.

22. O Estado de São Paulo. 05/08/1906. Página 5. Terreno para armazém

Vende-se, pelo diminuto preço de seis contos de réis, um magnificamente situado entre a estação da Luz e os armazéns do Pary, com onze metros de frente e com fundos suficientes para construcção de salões espaçosos, em rua calçada e próxima do bonde. É negócio urgente, para trata na Camisaria Mascotte, à rua Quinze, 59.

23. O Estado de São Paulo. 02/02/1911. Página 7. Uma vítima do dever. Acidente de trabalho na estação do Pary

Na estação do Pary, um foguista cai e fica com as duas pernas esmagadas pelas rodas da machina.

24. O Estado de São Paulo. 03/09/1911. Falecimentos. Morte da filha do subchefe da estação

Com numeroso acompanhamento, realizou-se hontem o enterro da inocente Marina, filha do sr. Joaquim de Paula Lemos, sub-chefe da estação do Pary, saindo o féretro da rua Prates, 70, para a necrópole da Consolação. (na notícia constam os nomes de cerca de 65 pessoas que acompanharam o funeral)

25. O Estado de São Paulo. 31/07/1913. Página 5. Assistência policial. Ocorrências relatadas por diversos locais da cidade

Marco Orchini, 33 annos, carroceiro, rua Ruy Barbosa, 60. Escoriações na região malar direita e contusão na região parietal esquerda, por agressão na estação do Pary. Caetano Donadio, 25 anos, carroceiro, rua Anna Nery, 53. Escoriações na mão esquerda por agressão na estação do Pary. Luiz Donadio, 21 anos, rua Anna Nery. Escoriações no nariz, produzido em agressão na estação do Pary.

26. O Reporter. 02/07/1896. Página 1

Deu-se hontem na linha de bonds do Braz, via Pary, um desastre do qual foi victima Antonio Vallero, que indo num daqueles vehiculos no estribo, esbarrou-se com a ponte do Pary ficando bastante contundido na cabeça. Vallero veio ainda no mesmo bond até à polícia sendo ahi medicado pelo dr. Xavier de Barros, medico legista.

27. A Nação. 03/08/1889. Conquista... a faca. Crime de agressão

Brasilina Maria da Conceição, residente em um cortiço sito à rua Florida, para ali se dirigia hontem, às 11 horas da noite, em companhia de um preto de nome Euphrasio, quando, na várzea do Pary, foi acercada de um individuo desconhecido, que lhe dirigiu alguns gracejos. Como fossem estes repelidos, o desconhecido sacou de uma faca com a qual fez diversos ferimentos em Brasilina, evadindo-se em seguida. A ferida foi medicada na Central, tendo tomado conhecimento do facto o sr. Carlos Martins, 1º. Subdelegado do Braz.

28. O Autonomista. 21/07/1892. Vendem-se. Anúncio de imóvel

Vendem-se quatro prédios sitos à rua Benjamin de Oliveira n. 2, 2A, 2B, 2C, esquina, em frente aos armazéns do Pary. Os prédios são próprios para armazéns, com terrenos para a edificação de outros. Trata-se com o dono dos mesmos, no n. 2A.

29. O Commercio de São Paulo. 17/09/1898. São Paulo Railway. Fornecimento de 100.000 parallelepipedos de Peroba-Mirim

Esta companhia recebe propostas até o dia 22 do corrente, às 4 horas da tarde, para o fornecimento de 100.000 parallelepipedos de peroba-mirim nas seguintes condições:

[...] 5. Serão entregues em sua totalidade no armazém do Pary, no lado da rua São Caetano, dentro de quatro mezes contados da aceitação da proposta

30. O Democrata Federal. 02/06/1895. Leilão. Leilão nos armazéns da Estação do Pary

Leiloeiro oficial da Companhia – J.A.Leal venderá ao maior lance obtido todos os gêneros existentes nos armazéns. Constando do seguinte:

Quantidade de caixas com líquidos diversos, ditas com sardinhas, comestíveis e águas de Selters, rolos de arames, caixas com machinas, ditas com ferragens, décimos, quintos e quartoles com vinho, sacos com assucar, café, milho, feijão e sal, quartolas e tinas com sebo, rolos de fumo, caixas com querosene, barras de chumbo e muitos outros gêneros, encomendadas e bagagens não retiradas conforme foi detalhadamente publicado no Diario Popular e no Diario de Santos.

Lavoura e Commercio. 28/01/1890. Página 2. Repartições federais. Lista de alguns equipamentos públicos federais

Alfândega, no Ray, perto dos armazéns da Ingleza; caixa econômica, rua do Carmo,8; cartório do juízo federal, idem; correio.

31. O Mercantil. 25/09/1890. Companhia Cantareira. Renovação contratual

Por ordem do governo, a superintendência de Obras Públicas está estudando as bases para a novação dos contractos de água e de esgotos d´esta importante companhia, nos termos da lei votada na última sessão da Assembleia Provincial, devendo brevemente os “papeis” subir despacho. Pelo novo contracto se estenderá o perímetro dos serviços de aguas e esgotos aos bairros do Bom Retiro, Santa Cecilia, Pary e outros, com cerca de 3.000 predios, assim como deve ser melhorado o serviço da rede geral de esgotos, pelo estabelecimento de aparelhos próprios para a lavagem das bacias.

32. O Mercantil. 13/09/1890. Linha de Bonds. Companhia Paulista de Transportes

A Companhia Paulista de Transportes fez aquisição, pela quantia de duzentos e cinquenta contos de réis, da concessão, que a Intendência Municipal fez ao dr. Guilherme Rudge para estabelecer linhas de bonds nos bairros da Penha, Braz e Pary, sendo a venda condicional, até que seja decidido pelo Governador do estado o recurso, que interpoz a Companhia Carris de Ferro de São Paulo do acto da Intendência.

33. O Mercantil. 11/10/1890. Exposição Continental. Questionamento acerca do local

Para conseguir o fim proposto o aterro precisa abranger toda a baixa região urbana, isto é, a Mooca, o Braz e a Luz, até o Pary: e mesmo sem termos à mão os precisos orçamentos, não será grande audácia garantir que um encargo d'esta monta demanda para a sua execução capitais excessivamente superiores aquelles que para tal fim há de possuir a Empresa em via de organização.

34. O Mercantil.. 19/02/1891. Página 2. São Paulo Railway Company. Retirada de cargas dos armazéns e pateos das estações do Pary, Luz e Braz

Materiais depositados nos pateos das estações

Aumentando diariamente a importação de materiaes para construção para esta capital, necessariamente se accumularão vagões carregados nas estações d'esta cidade, com grave detrimento do público, se os consignatários não procederem a prompta retirada dos materiaes, logo que avisados de sua chegada; n'este sentido peço, no próprio interesse dos consignatários, a bondade de darem suas providências. Roga-se aos srs. consignatários notar que, as cargas que devem ser retiradas dos armazéns do PARY levam os avisos a declaração de PARY e as que o devem ser da LUZ, os avisos levam a indicação de LUZ. São Paulo, 16 de fevereiro de 1891. William Speers, superintendente.

35. O Mercantil. 28/02/1891. Página 2. São Paulo Railway Company. Recebimento e entrega de cargas no armazém do Pary e da Luz

Para melhor comodidade publica no serviço de cargas e transportes por esta estrada de ferro, scientifico que no dia 1º. de março próximo em diante, as horas para este expediente serão como abaixo segue:

Armazém da luz

Recebimento de cargas

Das 6 às 10 horas da manhã

De 11 da manhã às 5 da tarde

Armazém do Pary

Entregas de cargas

Das 6 às 10 horas da manhã

De 11 da manhã às 5 da tarde

36. O Mercantil. 20/12/1890. Página 2. Companhia de Transporte. Aquisição de concessão

Esta companhia fez aquisição por compra, da concessão Rudge, que compreende o serviço de bonds nos bairros do Braz, Mooca, Pary e Penha e o serviço, por essa linha dos armazéns novos da *Companhia Inglesa*, ligados pela rua de S.Caetano e novas ruas que vão sahir na rua Florencio de Abreu. Esta compra representa já um grande valor para a Companhia e importa em todo o serviço do próspero bairro do Braz. Consta-nos que a Companhia já teve uma oferta de mil contos pela concessão o que recusou.

37. Diário de São Paulo. 08/07/1870. Leis Provinciaes

Art.20. ficão prohibidos, neste Município, os parys e qualquer espécie de cercos no rio e ribeirão, para pegar peixes. O contraventor será multado em 20\$000, além da obrigação de destruir o pary ou cerco.

38. The Rio News. 24/04/1880. Página 2. Daniel M. Fox, M.I.C.E..

Reportagem sobre Daniel M.Fox

Breve relato sobre a vida de Daniel M.Fox na SPR (texto em inglês, tradução livre)

39. O Pharol. 12/04/1908. Página 2. Notícias telegraphicas. Londres, 10.

Os accionistas da “The Rio de Janeiro City Improvements Company Ltd” reuniram-se hoje em assembléa geral e approvaram as contas apresentadas pela Directoria. Procedeu-se a eleição dos directores para o próximo anno social. Da nova directoria faz parte o sr. Daniel Fox, reeleito. A companhia distribuiu um dividendo de 5 por cento.

40. Correio Paulistano. 22/11/1854. Vende-se. Venda de chácara

Vende-se uma chácara no lugar denominado Pary com muito boa casa de taipas bem repartida com grande plantação, e mais terreno de vulto para planta, com dois grandes porteiros para animaes passando-lhe por dentro o rio Tamanduatehy, quem a pretender dirija-se a rua da Boa Morte número 33 que achará com quem tratar.

41. Correio Paulistano. 16/05/1855. Página 2. Expediente da Presidência. Comunicado ao engenheiro William Elliot

Ao engenheiro William Elliot. – Em quanto não chegam os instrumentos de que Vmc. necessita para o começo dos trabalhos de que o encarreguei em data de 30 de abril examine Vmc. o rio Tamanduatehy e sua varzea, e dê um plano para o dessecamento dela e encanamento de suas águas; outrossim cumpre que Vmc. leia os papéis relativos ao abastecimento de água potável, que existem no archivo das obras públicas, afim de que estude a melhor forma de resolver-se essa questão e dê a respeito o seu parecer.

41. Correio Paulistano. 29/05/1855. Expediente da Presidência. Orçamento para ponte no rio Tamanduateí

A câmara da capital. – Não existindo na lei vigente d'orçamento quota por onde possa ser feita a despesa com a factura de uma nova ponte no canal, que divisa as águas do rio Tamanduatehy, na varzea do Carmo, e uma comporta na boca do mesmo para reter as águas no seu antigo leito, não é possível auctorisar-se pelo cofre provincial à entrega da quantia de 4:620\$000 rs., em que foi orçada esta obra. O que comunico a Vmes. para sua inteligência, e em resposta ao officio de 14 do corrente.

42. Correio Paulistano. 30/12/1862. Venda

Vende-se a chácara e olaria do Pary, na freguesia do Braz, a meia légua distante desta capital, para liquidação, por preço razoável, e condições que certamente agradarão ao comprador. Este estabelecimento acha-se montado com boas machinas tocadas a vapor, como a de fazer tijolos, moinho, engenho de serrar, todos os utensílios necessários para o estabelecimento sejam carros, carroças, carrinhos de mão, porção de canoas, inclusive duas pranchas para conducção de materiais e lenha, visto que o estabelecimento está colocado na borda do Tietê, tem na chácara grande plantação de capim, com dependência unicamente de um pessoal próprio para bem funcionar, e tirar vantagens. Esta olaria é bem conhecida de muitas pessoas desta capital, e mesmo do interior. Quem pretender dirija-se ao abaixo assignado. Olaria do Pary em S. Paulo, 30 de Dezembro de 1862. Mariano José de Oliveira.

43. Correio Paulistano. 16/12/1868. Página 3. Annuncios. Companhia da estrada de ferro de S.Paulo

Roga-se a todas as pessoas que tiverem contas com a companhia acima mencionada, hajão de remettel-as dirigidas ao sr. John Miller, armazém de materiaes, Santos, até o dia 25 do corrente inclusive. São Paulo, 15 de Dezembro de 1868. D.M.Fox, superintendente.

44. Correio Paulistano. 24/10/1880. Página 2. Câmara Municipal. Sessão ordinária de 30/09/1880

Officio do major Benedicto Antonio da Silva, 15 do corrente mez apresentando a conta da quantia de Rs. 30:223\$300 sendo Rs. 27:762\$160 de 3170m, 27 quadrados de calçamento a parallelipipedo feito na rua do Carmo, Direita, Estação da Luz desde a rua Alegre até o fim da Estação de bagagens da estrada de ferro inglesa, e Rs. 2:40\$110 de 59m, 35 lineares de guias assentadas como consta da conta que apresenta, com informação do engenheiro e contador. – Pague-se a metade em dinheiro e outra metade em letras de conformidade com o contracto.

Requerimentos

De outros assignados, moradores e proprietários do bairro do Pary de baixo, pedindo que se mande fazer o aterro e mais concertos na rua Travessa que partindo da rua do Dr. João Theodoro vai findar em frente a chácara do dr. Emilio Vautier, por se achar intransitável e ser aquela travessa de muito trânsito.

45. Correio Paulistano. 28/11/1880. Página 2. Infracção de posturas. Multa

Pelo fiscal do districto do norte da Sé foi multado em 30\$000 por infracção do art.30 do código de posturas de 31 de maio de 1875 o italiano Luige Fuse, no Pary, por ter cercado com um vallo terrenos do próprio municipal.

46. Correio Paulistano. 22/12/1880. Página 3. Lista geral de cidadãos da paróquia do Braz

O bairro do Pary corresponde ao 3º. Quarteirão, com 20 nomes.

47. Correio Paulistano. 05/04/1881. Página 2. Noticiário. Abertura da rua São Caetano

À sessão de hontem compareceram os vereadores srs. Mendes Filho, Elias Chaves, Abranches, Sertório, Augusto de Queiroz, Antonio Francisco e Braga. Lido o expediente, foi remetido à comissão de obras, depois de prévia informação do engenheiro, um officio do revd. arcipreste dr. Gonsalves de Andrade, pedindo que seja denominada – rua de São Caetano – uma das novas ruas entre a Luz e o Pary, assim como reparos e prolongamento de outras. Deliberou-se declarar de utilidade pública, para o efeito de ser desapropriado, o prédio pertencente à Ordem Terceira do Carmo, onde funcionava a secretaria do corpo policial.

48. Correio Paulistano. 10/08/1881. Criadas. Anúncio

Precisa-se de uma perfeita lavadeira e criada para tratar de creanças e arranjos de casa. Prefere-se que esta seja inglesa. Quem estiver nas condições dirija-se à rua da Imperatriz, n.2 escriptorio, ou ao Pary Chacara Fox.

49. Correio Paulistano. 13/11/1881. Página 3. Chácara Anúncio

Aluga-se ou arrenda-se no Pary, à rua do dr. João Theodoro, a dez minutos da Praça da Concordia, passagem com bonds, tem casa de morada acabada de novo, empapelada e muito arejada, fogão econômico, carroça e mais acessórios, terreno com água, muitas árvores fructíferas, grande quantidade de parreiras, etc. Para tratar na rua de São José n.65.

50. Correio Paulistano. 14/10/1881. Machinismo. Anúncio

O machinismo supra pode ser examinado no armazém do Pary, e será vendido barato em um lote ou em separado, à vontade do comprador. Trata-se no escriptorio de John Miller & C. rua da Imperatriz n.2

51. Correio Paulistano. 15/11/1881. Requerimentos. Parecer

Sobre a representação dos moradores do bairro do Pary, deu a mesma comissão o seguinte parecer. A comissão de obras, considerando:

- 1º. Que o bairro do Pary está augmentadíssimo, constando de muitas habitações e chácaras bem construídas;
- 2º. Que há um grande número de contribuintes moradores daquelas paragens;
- 3º. Que a grande porção de águas que se dirigem por alli até a varzea do rio Tietê devem ser convenientemente de modo a não inundarem as ruas;
- 4º. Que esta canalização é uma necessidade pela hygiene;
- 5º. Que além do mais há por ali grande trânsito de carroças. É de parecer que dando se escoamento as águas, sejam concertadas as ruas, que da praça da Concordia vae até a Luz e entroncar nos Lazaros, e a que vae até o lugar denominado Figueira: isto quando permitam os cofres municipaes. S.Paulo, 29 de agosto de 1881 – Sertorio – Elias Chaves. – Discordando do parecer supra, opino para que as obras sejam previamente orçadas pelo engenheiro. – Frederico Abranches – Aprovado.

52. Correio Paulistano. 17/05/1881. Página 2. Vinho Paulista. Anúncio

O sr. Custodio Fernandes da Silva, obsequiou-nos com algumas garrafas de vinho uva americana Izabella, cultivada pelo mesmo senhor na sua chácara no Pary. [...] encontra-se à venda na casa comercial dos srs. George Harvey & Silva e na chácara do fabricante.

53. Correio Paulistano. 19/07/1881. Página 4. Extraordinário Leilão Do primeiro estabelecimento industrial da Província de S.Paulo

Grandes oficinas com todas as suas machinas, carros, dependências e grande área de bello terreno no bairro do Pary margeando a linha da estrada Inglesa. Roberto Tavares encarregado pelo liquidante da firma Dulley, Miller & Brunton, o illmo sr. O.C.James.

54. Correio Paulistano. 25/08/1881. Página 2. Requerimentos. Alinhamento de rua

De D. Marianna Clementina de Vasconcellos Galvão, pedindo que se lhe mande dar o alinhamento já requerido, para o fecho de seus terrenos, à rua do Pary, contiguo à porteira da linha inglesa.

55. Correio Paulistano. 09/1881. Página 2. Belos terrenos. Leilão

São 200 metros de frente ao armazém do sr. John Miller e a venda é por conta e ordem do sr. André Johnson que autorizou o anunciante a dividi-los em lotes e vende-los a quem mais der.

56. Correio Paulistano. 14/04/1882. Página 3. Internação de imigrantes. Imigração

Existem no deposito do Pary alguns imigrantes portugueses que desejam encontrar ocupação nesta província. As pessoas que os quiserem contratar podem se dirigir ao mesmo depósito. S. Paulo, 13 de abril de 1882. O agente da colonização. Joaquim José do Rego Rangel.

57. Correio Paulistano. 11/05/1882. Página 3. Leilão de Madeiras

Na ex-hospedaria de emigrantes do Pary, Officina do Sr. John Miller 3:000\$000 (em valor) de madeiras constando de vigotas, vigas, vigotões, taboas de pinho, pranchões, barrotes, caibros, folhas de zinco, ditas de forro e assoalho e outros artigos da dita hospedaria extincta. A venda será feita em lotes divididos em porções à vontade do comprador, dando todo o arrematante um signal de seu lance.

58. Correio Paulistano. 08/11/1882. Página 3. Arrematação da casa 79

Herança da finada d. Maria Gonsalves das Dores, rua do commercio da Luz.

Entre os bens listados cito abaixo:

Dois pequenos quartos edificados ao lado direito dos fundos do portão que serve de saída do quintal da casa supra descrita, com frente para a varzea do Pary, avaliados a 300\$000 cada um, na quantia de 600\$000. São Paulo, 7 de novembro de 1882.

59. Correio Paulistano. 01/08/1883. Página 2. Pareceres de Comissões

A comissão de justiça, tendo examinado a petição de Alfredo Braga, em que pede permissão, por trinta annos, para construção, uso e gozo de uma linha de ferro carril, que, partindo da travessa do Rosario, junto ao escriptorio do jornal Província de São Paulo, se dirija ao Bom Retiro e freguesia do Braz, passando pelas ruas da Boa Vista, largo de São Bento, rua de São José, ladeira do Acú, rua Formosa, Barão de Itapetininga, na parte em que não existem trilhos assentes, Conselheiro Crispiniano, 24 de maio, largo 7 de abril, dobrando à direita junto à casa do dr. Vieira de Carvalho, ruas de S. João, Victoria, Andradas, Alameda Helvetia, atravessando as linhas Sorocabana e Ingleza, passará ao Bom Retiro, seguindo pela Luz, rua do dr. João Theodoro, Pary, atravessando as ruas mais convenientes, irá estacionar no largo da Concordia, é de parecer que se faça a concessão requerida, estipulando-se, no contracto que se lavrar, que só cobrarão de passagem o preço de 200 rs, sendo 100 rs da Luz ao largo da Concordia, que a câmara terá o direito de reformar as tarifas, logo que, em dois anos consecutivos, a empresa produza 12% líquidos, que ficarão sujeitos a multa de 2:000\$000 rs, se não levarem a efeito a obra, e as demais exaradas no contracto já lavrado com G. Rudge para a construção da linha para o Ypiranga.

60. Correio Paulistano. 10/04/1883. Página 2. Estação do Braz. Agressão

A ordem do subdelegado foi recolhido ao xadrez Joaquim Antonio de Amorim por dar um tiro de espingarda n'um individuo, cujo nome ignora porque fugiu do agressor que tentava dar-lhe segundo tiro, no logar denominado Pary.

61. Correio Paulistano. 11/10/1883. Página 3. Birth. Comunicado

October 11, at Chacara of Fox, Pary, the Wife of the Revd, dr. Cross, of a daughter

62. Correio Paulistano. 23/09/1883. Requerimentos. Reclamação

Do dr. Joaquim Francisco Ribeiro Coutinho, reclamando sobre o escoamento das aguas da rua do Pary, da freguesia do Braz, que prejudicam a sua propriedade, com informação do engenheiro sobre o allegado.

63. Correio Paulistano. 26/01/1883. Página 2. Expediente. Desapropriação

Do advogado dr. José Rubino de Oliveira, remetendo à câmara a declaração de Octaviano A. de Oliveira, da indenização de que lhe é devida pela desapropriação dos seus terrenos para abertura da rua que tem de seguir do Pary em direção ao rio Tamanduatehy, marginando com terrenos de Henrique Fox. Adiado.

64. Correio Paulistano. 04/06/1883. Página 2. Um formidável de conhecidos terrenos na conhecida chácara Bresser. Leilão de terreno

500 lotes habilmente distribuídos em diversas ruas comunicando com as ruas do Pary e do Braz, e fazendo belíssimos lotes de chácaras com pomar formado e outros com excelente água, jardins, etc, afora muitos prontos para receber edificação.

65. Correio Paulistano. 24/01/1884. Página 2. Requerimento

Abaixo assinado dos moradores do bairro do Pary, oferecendo donativos para que se abra uma rua que saia na varzea do Carmo. À comissão de obras.

66. Correio Paulistano. 28/02/1884. Página 4. Conferências morais e práticas em português. Convite

Todos os domingos da Quaresma até o domingo de Paschoa inclusive, as 2 horas da tarde em ponto, na igreja inglesa, rua do Bom Retiro. Todos são cordialmente convidados para assistir às conferencias, que tenciono fazer neste santo tempo da quaresma, começando no dia 2 de março próximo futuro, sobre assumptos morais e práticos, sem entrar em controvérsias dogmáticas ou ofender princípios religiosos. Chácara do Fox, rua do Pary, 28 de fevereiro de 1884. Dr. J. Cross, capelão inglês.

67. Correio Paulistano. 04/10/1884. Página 2. Evasão de Presos. Quinto evadido capturado

Um dos presos evadidos, João de Brotas, condenado às galés perpetuas e que, há tempos, tentara assassinar o carcereiro da cadeia, atualmente falecido, João Bonifácio de Siqueira, foi capturado, ontem, quando entrava em uma canoa, com o fim de atravessar o rio Tietê, no Pary. Effectuaram a prisão duas praças do corpo policial permanente.

68. Correio Paulistano. 13/08/1884. Incêndio

No bairro do Pary, anteontem, às 7 da noite, manifestou-se incêndio na fábrica de pixe, propriedade de Fortunato Pereira de Mello.

69. Correio Paulistano. 18/04/1884. Página 3. Arados Inglezes

Arados ingleses de Bansomes Head & Jeffries os mais acreditados fabricantes do mundo arados para limpar, sulcar, revolver e mais misteres. Chama-se a atenção dos srs. fazendeiros para o magnífico sortimento de arados que se encontra em casa dos agentes John Miller & C. Travessa do Collegio, Depósito no Pary. Depositários Henry, Rogers, Son & C.

70. Correio Paulistano. 18/09/1884. Requerimento. Alinhamento

Requerimento dos moradores do Pary, reclamando ali sobre um alinhamento dado naquele lugar.

À comissão de obras.

71. Correio Paulistano. 20/03/1884. Expediente. Requerimento e abaixo assinado

Requerimento de William Speers, superintendente da Estrada de Ferro de Santos à Jundiahy, alegando que tendo sido a companhia daquela estrada compreendida no lançamento de impostos de muros, vinha reclamar contra a inclusão da companhia, neste imposto, pelas razões que apresenta. À Comissão de Justiça.

De um abaixo assinado, moradores do Pary, freguesia do Braz, pedindo concertos na rua – Bella Oriente – que é aquella que, partindo da casa de João Ferreira Granja, vai finalizar em frente à chácara de Sampson. – Ao sr. Raphael de Barros para providenciar.

72. Correio Paulistano. 21/09/1884. Requerimentos. Abaixo assinado

Um abaixo assinado, moradores à rua de Santa Rosa e outros da freguesia do Braz pedindo que se reclame da companhia Cantareira e Esgotos o aterro daquela rua, que se acha intransitável, por não ter sido coberto o encanamento de esgoto que por ela passa. Outro dos moradores no bairro do Pary e Braz reclamando a mudança de uma porteira que com o alinhamento dado aos terrenos da chácara de D. Mariana Clementina de Vasconcellos Galvão e os limites marcados à uma casa de conserva da companhia Ingleza da Estrada de Ferro, tornou-se impossível o trânsito de veículos que passando pela rua de Santa Cruz iam sair na Rua Florida. – À comissão de obras.

73. Correio Paulistano. 23/09/1884. Comunicado

Da ordem da Camara Municipal e para cumprimento do artigo 77 § único, fica proibido o encosto de porcos nas várzeas do Carmo e Gazometro, ficando para

este fim designadas as várzeas do Pary e Marco da Meia Léguas para os merchantes de porcos fazerem seus encostos, sob pena de multa a todos que incorrerem no referido artigo. S. Paulo, 22 de setembro de 1884. O fiscal do Braz. Olegario Florindo Brasiliense.

74. Correio Paulistano. 29/02/1884. Indicações. Abertura de rua

O sr. Lopes de Oliveira indica que fique o engenheiro encarregado de examinar se é possível e se não será muito dispendiosa a abertura de uma rua que, da rua da Cruz, no Pary, venha sair na rua do Senador Florencio de Abreu em frente da do Barão de Souza Queiroz, ultimamente entregue ao público. Ao engenheiro para satisfazer. Levanta-se a sessão a 1 hora da tarde.

75. Correio Paulistano. 29/04/1884. Páginas 2-3. Terrenos na Ponte Grande. Depoimento de Couto de Magalhães

Aquisição de terreno e melhorias na região do Pary, com problemas em relação às enchentes do Tietê.

76. Correio Paulistano. 30/08/1884. Página 3. Birth Nascimento

August 29 th at chácara Fox, Pary, the wife of the Revd. dr. Cross, of a son.

77. Correio Paulistano. 31/07/1884. Requerimentos. Melhoramentos

De um abaixo assinado, moradores no bairro do Pary, pedindo que a câmara complete alguns melhoramentos já começados na rua que vai da Bella Vista à ponte Preta. – À comissão de obras.

Informação do engenheiro sobre o prolongamento da rua de Senador Queiroz ao bairro do Pary, partindo da rua do Senador Florencio de Abreu. À comissão de obras.

78. Correio Paulistano. 03/02/1885. Expedientes. Requerimentos

Ofício do revdo. Arcipreste João Jacintho Gonçalves de Andrade remetendo a conta apresentada por John Miller & Cia da importância da ponte de ferro da rua de São Caetano, com informação do engenheiro e contador demonstrando importar as duas terças partes do seu valor em rs. 3:889\$900 que deve ser paga. - Pague-se na conformidade do parecer do contador.

S.Paulo, 26 de Janeiro de 1885 – Manoel Antonio Dutra Rodrigues – Antonio Paes de Barros. – Aprovado.

A mesma comissão examinando a petição de diversos moradores do bairro do Pary, pedindo para que seja removido o batedor da porteira da Estrada de Ferro

Ingleza, na Rua Florida, é de parecer que seja a petição deferida, oficiando-se à companhia inglesa neste sentido.

79. Correio Paulistano. 03/06/1885. Requerimento

S. Paulo, 25 de maio de 1885. Manoel Antonio Dutra Rodrigues – Antonio Paes de Barros – Aquilino do Amaral. – Aprovado.

A mesma comissão tendo examinado um abaixo assinado dos moradores do Pary, pedindo vários concertos naquele bairro, é de parecer que seja a petição remetida ao dr. engenheiro para examinar e apresentar o necessário orçamento.

80. Correio Paulistano. 06/02/1885. Representação. Escola feminina

Uma das moradoras do Pary, pedindo a criação de uma cadeira de primeiras letras para o sexo feminino naquele bairro. – À comissão de instrução pública.

81. Correio Paulistano. 17/12/1885. Página 3. Capital bem empregado. Venda de chácara

Vende-se uma chácara, sita a freguesia do Braz, rua do Mendes, Pary, boas plantações de legumes, bem arborizados, pareirral, enxertos e boa agua etc, tendo uma casa assobradada que avista-se toda a cidade, distante do bond do Braz 5 minutos; quem pretender poderá dirigir-se a mesma chácara ou para maiores informações a rua da Esperança,

82. Correio Paulistano. 19/06/1885. Página 2. Casamento. Casamento inglês

Casou-se ante-hontem o sr. Peter Miller, irmão do conhecido negociante inglês, e sócio da firma John Miller & C, com a exma. Sra. D. Alice Rule. Grande número de amigos e parentes do noivo e da noiva, aliada à família Rudge, acompanhou-os até Santos, onde foi celebrado o dote civil de casamento perante o consul de Sua Magestade Britanica e após regressarem a capital, a cerimônia religiosa que teve lugar no templo dos Protestantes. À noite, na bela residência do sr. John Miller sita no bairro de Pary, realizou-se em esplêndido baile em horna dos noivos. À estes a sincera expressão de nossos votos pela felicidade de que são dignos.

83. Correio Paulistano 20/01/1885. Na Chacara das Flores. Venda

Rua do Braz, n.90. Há para vender terrenos excelentes entre os quais tem um lote de cem braças com frente na rua do Braz, com os fundos na rua do Pary, com ousio de córrego d'água corrente e bonds. O terreno é alto e muito enxuto. Há outros lotes com frente sobre as mesmas ruas e cuja divisões serão feitas à

vontade do comprador. As condições da venda são muito favoráveis. Dirigir-se a J. Joly na mesma chácara.

84. Correio Paulistano. 28/07/1885. Página 3. Editaes. Limpeza

Para cumprimento do art.66 § único das posturas municipaes intimamos a todos os proprietários de terrenos sitos as ruas do Cambucy, Mooca, Braz e Pary e outros, para no prazo de 15 dias, a contar da presente data mandarem roçar e descortinar as beiradas de seus terrenos que dão frente para as referidas ruas, sob pena da multa de 20\$000 todo aquelle que não o fizer até o fim do praso marcado. S. Paulo, 27 de julho de 1885. O fiscal do Braz. Olegario Florindo Brasiliense. O fiscal do districto do Sul, A. C de Santa Barbara.

85. Correio Paulistano. 28/07/1885. Requerimentos. Abertura de rua

De Custódio Fernandes da Silva, oferecendo à câmara uma rua que abriu em terrenos seus entre a varzea do Carmo e o bairro do Pary, em continuação da rua Benjamim Constant. – Com informação do engenheiro à comissão de obras.

86. Correio Paulistano. 02/12/1886. Página 3. Editaes. Aviso

Para cumprimento do art.57 do cod. de posturas municipais, aviso aos srs. moradores e proprietários dos prédios e terrenos das ruas do Braz, Pary, Mooca e etc, que são obrigados a conservarem limpas e desobstruídas, as valas d'exgoto existentes na frente dos mesmos, afim de não embaraçarem o cargo das aguas pluviais. Os infractores sofrerão a multa de 20\$, se no prazo de 15 dias, a contar da presente data, não cumprirem a postura do mencionado art.57

87. Correio Paulistano. 11/03/1886. Expediente. Officios e Requerimentos

Do inspetor de saúde pública tornando a reclamar sobre o não escoamento das águas estagnadas no bairro do Pary. – Ao engenheiro para dar parecer com urgência.

88. Correio Paulistano. 13/05/1886. Página 3. Limpeza de terreno

De ordem da Câmara Municipal e para cumprimento do art. 66 paragrapho único intimo a todas os proprietários de chácaras e terrenos no bairro do Pary e ruas na freguesia do Braz, para mandarem roçar e descortinar as beiradas de seos terrenos que dão frente pelas respectivas ruas, sob pena de multa de 20\$000 mil réis a todos aquelles que não os fizerem até o prazo de 15 dias a contar da presente data. São Paulo, 12 de maio de 1886. O fiscal do Braz. Olegario Brasiliense

89. Correio Paulistano. 18/06/1886. Leis Provinciaes. Orçamento municipal n.125 (continuação)

Cortiços fora do primeiro perímetro dos muros e dentro do seguinte perímetro: da Ponte Grande ao Bom Retiro, Corrego das Palmeiras, Cemitério da Consolação, Alto do Caguassú, Morro do Telegrapho, esquina da rua do Cambuy com a rua Luiz Gama, e por esta à rua da Mooca, até a porteira da linha Ingleza,

e Marco de Meia Legua, Pary, e deste último ponto a fechar na Ponte Grande, se cobrará por cada cortiço ou cubículo (15\$000) – 4:998\$000

90. Correio Paulistano. 22/07/1886. Página 3. Nivelamento de rua

Abaixo assignado, moradores no bairro do Pary, pedindo nivelamento das ruas do Pary, do Oriente e de Dr. João Theodoro, e diversos outros melhoramentos, concorrendo para isso sem quantias que subscreveram. – À comissão de obras.

91. Correio Paulistano. 23/05/1886. Requerimentos despachados. Remoção

De Brazilina Dias Coelho, professora da 4^a. Cadeira de Jacarehy, pedindo remoção para a de bairro do Pary, nesta capital. – Não existe a cadeira que requer a suplicante

92. Correio Paulistano. 23/12/1886. Página 3. Precisa-se. Anúncio

De cozinheira que não tenha vícios de beber, para tratar na rua do Monsenhor Andrade n.6 Pary.

93. Correio Paulistano. 24/07/1886. Página 3. Inspectoria de hygiene. Vacinações

O dr. Arruda vaccinará em sua chácara, no Pary, todas as segundas feiras, das 7 as 9 horas da manhã, e todas as quintas feiras, das 11 as 12 horas da manhã, no seu escriptorio, a rua do Thezouro n.9, onde funciona a secretaria da inspectoria de hygiene. Secretaria da inspectoria de hygiene, São Paulo, 23 de Julho de 1886. O secretario da inspectoria de hygiene, Francisco Carlos Augusto de Andrade.

94. Correio Paulistano. 25/08/1886. Página 2. Expediente. Officios, requerimentos e pedidos

Do dr. engenheiro da câmara enviando os orçamentos para a abertura da rua Conselheiro Pires da Motta (Bexiga), concertos na rua do Valle de Andorra e de serviços executados no bairro do Pary. – À comissão de obras.

A câmara aprovou que se fizesse os seguintes pagamentos que estavam devidamente informados:

À Pedro Caza Grande, por construção de dous bueiros no Pary com o visto do dr. engenheiro. 659\$000

Por 603m, 92c. de escavação para exgottos no mesmo bairro. 301\$950

95. Correio Paulistano. 26/02/1886. Companhia Cantareira e Exgottos

Predios que receberam exgottos no mez de Janeiro de 1886:

Travessa do Braz, nos. 2,4,6,8,10,12,14,16,18,20, Barão de Souza Queiroz, bacia e ralo.

Rua do Pary, nos. 2,4,6, Barão de Souza Queiroz, bacia e ralo.

96. Correio Paulistano. 27/06/1886. Página 3. Pareceres de Comissões. Officio

Nos officios do inspector da saúde pública reclamando providencias para o saneamento do bairro do Pary, a comissão é de parecer que seja o dr. engenheiro encarregado de mandar abrir a valla de que fala em sua informação. Sala das sessões, 23 de junho de 1886. Rafael de Barros, A. Paes de Barros. – Aprovado.

97. Correio Paulistano. 29/06/1886. Escola Primária

Entra em 1ª. discussão e projecto n.175, creando uma para o sexo feminino, no Pary, freguesia do Braz.

98. Correio Paulistano. 31/07/1886. Página 3. Expediente. Abaixo assinado

No abaixo assignado em que os moradores das ruas do Pary e do Oriente pedem que se mande nivelar estas duas ruas e fazer dous boeiros nos encontros delas, e da rua do Oriente com a do dr. João Theodoro, a comissão é de parecer, em vista da informação do engenheiro que seja atendida a segunda parte do pedido, mandando-se fazer os dous boeiros aceitando-se por isso a offerta que fazem alguns signatários do abaixo assignado e ficando o engenheiro encarregado da execução.

99. Correio Paulistano, 06/01/1887

Desde o meio-dia de ante-hontem até as 6 da tarde de hontem deixou de cahir sobre a cidade a pezada e constante chuva de que demos circumstanciada noticia, consignando, ao mesmo tempo, as alterações causadas no trafego das ferrovias, na comunicações postaes e, bem assim, os avultados prejuízos resultantes as habitações circunvizinhas da cidade e incommodos soffridos pelos moradores. Ao escrevermos a ultima noticia sobre o trasbordamento dos rios Tamanduatehy e Tieté, dissemos que, no caso de continuarem as chuvas, sobretudo nas cabeceiras desses rios, era muito de receiar-se maior somma de danos.

100. Correio Paulistano. 02/10/1887. Página 2. Expediente. Abaixo assinado

Pedindo que a câmara faça effectiva a deliberação que tomou em uma das sessões anteriores de mandar destruir uma plantação de bambús que existe nos

limites da rua da Cruz com terrenos do falecido J. Miller, no Pary, por muito prejudicar os moradores vizinhos.

101. Correio Paulistano. 05/02/1887 Página 2. Enchentes

O rio Tietê attingio um máximo nunca notado, inundando grande parte dos boeiros do Commercio da Luz e do Pary; e havia até habitações cujos moradores se viam obrigados a mudar de domicílio, mesmo debaixo de chuva.

102. Correio Paulistano. 11/11/1887. Página 2. Secretaria da polícia. Acidente em fábrica

Subdelegacia do Braz. Foi apresentado na respectiva estação Antonio Joaquim de Campos, com o dedo mínimo da mão esquerda esmagado, declarando ter sido machucado por uma machina da fábrica de cerveja do Pary, onde é empregado. A autoridade tomou conhecimento do facto.

103. Correio Paulistano. 17/08/1887. Página 2. Companhia Carris de Ferro de S. Paulo. Elevação de capital

Foram também unanimemente aprovados a elevação de capital a 2.000 contos de reis, assim como o orçamento e tudo o mais quanto propõe a directoria sobre novas linhas e estações, sendo as linhas e estações, sendo as linhas as seguintes:

[...] linhas pelas ruas da Luz, Pary, Braz e Mooca

104. Correio Paulistano. 22/04/1887. Página 2. Projecto n.180

A Assembleia Legislativa Provincial decreta:

Art.unico – fica creada uma cadeira mixta de primeiras letras no bairro do Pary, subúrbio da capital

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario. Paço d´Assembléa Legislativa, 15 de Março de 1887. – Silveira da Motta. A comissão de instrução publica. Vae a mesa, enviada pelo sr. Silveira da Motta, uma representação de 44 cidadãos residentes no bairro do Pary, e um officio do inspector do districto, no sentido do projecto supra. – A mesma comissão.

105. Correio Paulistano. 03/06/1888. Página 2. Providências tomadas pelo dr. Cantinho, na semana finda. Cortiços

Rua do Pary, no.6, três cortiços de Antonio Cardoso, achando-os em bom estado e fazendo remover o cisco existente na área.

106. Correio Paulistano. 05/02/1888. Página 3. São lidos os seguintes pareceres para a sessão próxima. Olaria e data

São Paulo, 27 de janeiro de 1888. Francisco Antonio Pereira Borges, Domingo Sertório, Silveira da Motta. A mesma comissão tendo examinado o requerimento de Adelino Mugnaini, pedindo uma parte de terra em frente a sua olaria na varzea do Pary, é de parecer que seja indeferido. A mesma comissão tendo examinado o que requer Abrahão Mugnaini pedindo data na varzea do Pary, é de parecer que seja indeferido.

107. Correio Paulistano. 05/06/1888. Página 3. Demarcação dos limites urbanos da capital

Lançamento do imposto predial nos exercícios de 1888 a 1889 e 1889 a 1890

Aos vinte e um dias do mez de Junho de mil oitocentos e oitenta e oito, em a sala do contencioso do tesouro provincial, reunindo-se a comissão demarcadora dos limites urbanos desta capital, composta dos drs. Francisco de Salles Oliveira Junior, diretor geral substituto das obras publicas, Bento Pinto de Rego Freitas, vereador da câmara municipal, devidamente designado, e Afrodisio Vidigal, procurador fiscal do tesouro provincial depois de haver decorrido os extremos da cidade, fez ella a seguinte demarcação para o lançamento do imposto predial:

Começando na rua da Liberdade, na bifurcação da linha Carris de Ferro de Santo Amaro com a antiga estrada, denominada Vergueiro, desce à esquerda pela travessa de S.Caetano, até entrar na rua do Hyppodromo. Continua pela rua Braz e Marco de Meia Légua até a Chacara do finado Thomaz Luiz Alvares, donde voltando até a praça da Concordia, segue pelo Pary, ruas do Monsenhor Andrade e do dr. João Theodoro e sahe no largo do Jardim. Desse ponto vae em linha recta pelo Commercio da Luz à Ponte Grande, donde, retrocedendo até o largo do Visconde de Congonhas do Campo, entra no Bom Retiro, abrangendo todo o bairro desse nome, continua pela Alameda do Conselheiro Antonio Prado, até encontrar a rua dos Bambús.

Desce dahi á Alameda Glette, vae a Santa Cecília, sóbe até as Palmeiras a encontrar o morro do Pacaembú, por onde se dirige a Caixa d'Água da Companhia Cantareira, e dahi segue ao alto do Caguassú, terminando na rua da Liberdade, na bifurcação da estrada velha com a da Companhia Carris de Ferro de Santo Amaro, onde principiou.

F. de Salles Oliveira Junior

Bento Pinto do Rego Freitas

Afrodisio Vidigal

108. Correio Paulistano. 07/04/1888. Página 2. Boletim. Exoneração

Solicitou exoneração do cargo de engenheiro da provincia o dr. Luiz Bianchi Betoldi, por ter aceito o lugar de inspector de immigração da província.

109. Correio Paulistano. 12/08/1888. Inspectoria de Hygiene. Intimação

Intimou: Antonio Marques e João de tal, moradores à rua da Cruz, para removerem o lixo existente em seus quintaes. Verificou acharem-se no conveniente estado de limpeza a cocheira pertencente a João Ferreira, no bairro do Pary, e os quintaes dos prédios ns. 2,4 e 6 da mesma rua.

110. Correio Paulistano. 17/06/1888. Página 2. Inspectoria de Hygiene. Comunicado

Communicou o falecimento de uma variolosa que, com assentimento de inspector, era tratada pelo dr. Ferreira Barbosa, na rua do Pary, em cujo prédio fizeram-se as precisas desinfecções.

111. Correio Paulistano. 22/06/1888. Página 2. Camara Municipal. Autorização

Que se pedisse à Assembléa Provincial, com urgência, autorização para ser vendido o terreno da rua Florencio de Abreu, que se acha fechado com um gradil de ferro, e bem assim os terrenos das ruas do Hospicio, Pary, Largo da Liberdade e rua do dr. João Theodoro.

112. Correio Paulistano. 25/11/1888. Página 2. Inspectoria de Hygiene. Divisão de distritos para fiscalização

Districto do dr. Meirelles

À partir do palácio Episcopal, segue pela rua Direita até a casa do barão de Tatuhy; d'ahi desce até o largo de S. Bento e rua Florencio de Abreu à chegar na ponte do Miguel Carlos; deste ponto segue pela rua Vinte e Cinco de Março até a ponte do Carmo e abrangerá todo o território além do Tamanduatehy, que são – Braz, Pary, Mooca, Marco da Meia Legua.

113. Correio Paulistano. 29/01/1888. Página 3. Expediente

Sala da Camara, 24 de janeiro de 1888. Francisco Antonio Pereira Borges, Theophilo de Azambuja, Vicente Ferreira da Silva. A mesma comissão, examinando o pedido de informações do governo da provincia sobre a representação da Companhia Carris de Ferro de S.Paulo, para prolongar os seus trilhos até o alojamento de imigrantes e rua Vinte e Cinco de Março, é de parecer que se informe favoravelmente, atenta a utilidade publica que traz esse melhoramento. Acresce, porém, que para tornar-se esse melhoramento completo, seria de toda a conveniência que se ligasse aquele alojamento com a estação da Luz e bairro do Bom Retiro passando pelo Pary. Considerando ponto

terminável da linha do Braz o largo do Thezouro, não há inconveniente em que a subida deixe de ser feita pelo quintal do palácio.

114. Correio Paulistano. 28/03/1890. Página 2. Alinhamento de rua

Á comissão de obras, em vista a indicação do intendente Mello e Oliveira em referência à desapropriação do prédio da sra d. Maria Rafaela de Paula Souza, para ficar em alinhamento com a rua Episcopal a nova rua que vem dos armazéns da Estrada de Ferro Ingleza, no Pary, é de parecer que se faça essa desapropriação de acordo com as propostas em cartas assignadas pelo dr. José Bento de Paula Souza, pelo preço de 20:000\$000, ficando a intendência com o material proveniente.

115. Correio Paulistano. 24/09/1890. Página 2. Cantareira e Exgottos. Renovação de contrato

Pelo novo contracto se extenderá o perímetro dos serviços de aguas e exgottos aos bairros do Bom Retiro, Santa Cecilia, Pary e outros, com cerca de 3.000 prédios, assim como deve ser melhorado o serviço da rede geral de exgottos, pelo estabelecimento de aparelhos próprios para a lavagem das bacias.

116. Correio Paulistano. 27/04/1890. Grave. Insalubridade

Os bairros do Pary, de Santa Cecília, do Bom Retiro e outros, especialmente os que citamos, acham-se em péssimas condições hygienicas. Quanto ao Pary, são os próprios moradores, principalmente os das ruas Benjamin de Oliveira, Santa Rosa, São Caetano, Florida, Monsenhor Andrade e dr. João Theodoro, que, em representação ao governo, dactada de 12 de novembro do anno próximo findo, já se queixavam do aparecimento de febres de mau character e solicitavam com empenho que a canalização de exgottos fosse ali estabelecida.

117. Correio Paulistano. 1890. Página 3. Venda de Terrenos. Terrenos

Terrenos da Chacara Bresser, comunicando com as ruas do Pary e Braz. A planta acha-se exposta no Escriptorio Mercantil de José Maria Diniz, rua do Commercio n.52^a, onde se trata qualquer lote

118. Correio Paulistano. 04/09/1891. Página 3. São Paulo Railway Company. Inflammaveis

Para os devidos fins faço publico que a principar do dia 10 do corrente mez em diante o recebimento e entrega de inflamáveis será feito no armazém do PARY, em todos os dias uteis, das 6 às 10 da manhã e das 11 às 5 horas da tarde. Superintendência, S.Paulo, 3 de Setembro de 1891. William Speers, superintendente.

119. Correio Paulistano. 08/10/1891. Página 2. São Paulo Railway Company. Porteira do Braz

Illm. Sr. Redactor do Correio Paulistano.

Em seu conceituado jornal de hontem vem uma reclamação contra o facto de se fazerem manobras no espaço compreendido pela porteira da rua do Braz. Sobre o assumpto cumpre-me dizer que esta administração tem procurado evitar o mais possível esse inconveniente, porém, enquanto não for totalmente removido para o Pary todo o trafego de mercadorias da estação do Braz, o que será logo que estejam concluídas as obras do armazém, nestes 2 ou 3 meses, impossível é evitar-se a manobra por alguns momentos naquele ponto. Não tem sido, pois, por descuido que esse facto tem dado e as alterações possíveis no desvio – já há tempo foram feitas e providenciado que a passagem da rua não fosse impedida para manobra senão em casos inteiramente inevitáveis. Com a inserção desta muito obrigará se. De v.s. Att. V.sr. William Speers, superintendente

120. Correio Paulistano. 08/11/1891. Leilão SPR. Armazem da Estação da Luz

J.A LEAL Leiloeiro oficial da companhia, devidamente autorizado pela digna administração, venderá no dia 11 do corrente, às 11 horas:

Encomendas não retiradas – Mercadorias não retiradas – mercadorias sem despacho.

121. Correio Paulistano. 11/08/1891. Página 2. Companhia Paulista de Materiaes para Construção

Balanço geral extrahido em 30 de junho de 1891

Activo Olaria do Pary – 8:609\$403

122. Correio Paulistano. 12/04/1891. Materias inflamáveis. Comunicado

Por officio de hoje o fiscal Azevedo pediu à intendência municipal a construção de um barracão nos terrenos de próprio municipal, na varzea do Pary, afim de evitar a acumulação de matérias inflamáveis nas casas de negócio. O (?) apropriado e junto às estações do Norte e Ingleza e perto da cidade, mas completamente isolado.

123. Correio Paulistano. 15/03/1891. Companhia Mixta. Compra de terrenos

Esta companhia por escriptura passada hontem, adquiriu dos srs. Guilherme P. da Silva & Possidonio Ignacio, os importantes terrenos do Pary e as edificações nelle existentes pela quantia de 400:000\$000. Estes terrenos estão situados próximo aos novos armazéns da S.Paulo Railway Comp, e medem 1.600 metros

de frente com uma área de 60.000 metros quadrados entre as seguintes ruas: Dr. João Theodoro, Miller, Bello Oriente, da Cruz, e a do Pary, servido por 2 linhas.

124. Correio Paulistano. 20/02/1891. Página 2. Intendência Municipal. Concorrência

Que se chamem concorrentes para o aterro do extremo da rua João Theodoro bem como a que vai ao Pary.

125. Correio Paulistano. 21/07/1891. Página 2. Annuncios. Cachorrinha

Achou-se uma cachorrinha de cor preta com colar de guizos ao pescoço. Na rua Monsenhor Andrade, 38, sobrado, ou no pateo dos armazéns do Pary, com o conferente Raçon, pode-se procurar para entregal-a, pagando-se o annuncio.

126. Correio Paulistano. 21/10/1891. Página 2. Convenio de olarias. Comunicado

Os proprietários de olarias da Penha, Marco, Pary e Barra Funda, declaram que em vista da carestia da lenha, do milho, etc., combinaram em vender os tijolos a 90\$ o milheiro – e o que faltar ao contracto pagará 1:000\$ de multa, em vista do contracto firmado hoje. Os que ainda não assignaram serão procurados por estes dias. Os donos de olaria.

127. Correio Paulistano. 22/02/1891. Página 2. São Paulo Railway Company. Retirada de cargas

Conforme as disposições do art.111 do regulamento de tarifas, roga-se aos srs. consignatários a bondade de mandarem retirar das estações no prazo de 2 horas do respectivo aviso. Atendendo à grande affluencia de mercadorias a receber e a expedir nesta estrada de ferro, é impossível dar o preciso expediente ao movimento do tráfego, se os interessados deixarem demorada a retirada de suas cargas.

Materiaes depositados nos pateos das estações

Augmentando diariamente a importação de materiaes para construcções para esta capital, necessariamente se acumullarão vagões carregadas nas estações desta cidade, com grave detrimento do público, se os consignatários não procederem a prompta retirada dos materiaes, logo que avisados da sua chegada; neste sentido peço, no próprio interesse dos consignatários, a bondade de darem as suas providências. Roga-se aos srs. consignatários notar que, as cargas que devem ser retiradas dos armazéns do Pary levam a declaração do PARY, e as que devem ser da Luz levam os avisos a indicação de LUZ. São Paulo, 16 de fevereiro de 1891. William Speers, superintendente.

128. Correio Paulistano. 31/10/1891. Pareceres

A mesma comissão é de parecer em vista do que informa o sr. Contador que sejam pagos os nove tubos de ferro fornecidos pela Empresa de Obras Publicas no Brazil, na importância de 1:981\$245 e mais o frete de 192\$650 e reclama que com urgência sejam retirados os mesmos canos da Estação do Pary, onde devem estar pagando estadia. - S. Paulo, 23 de outubro de 1891. – G. Rebouças, Manoel J. de Andrade Junior. – Aprovado.

129. Correio Paulistano. 16/03/1902. Sorocabana e Ingleza

O dr. José Maria Bourroul, juiz da 2ª. vara cível, decretou mandado de manutenção de posse requerido pela Companhia União Sorocabana e Ytuana contra a S. Paulo Railway, sobre as estações, chaves e plataformas vizinhas à estação da Luz, aplicando a multa de 30:000\$000 por dia, no caso de ser o mandado desobedecido.

130. Correio Paulistano. 20/08/1903. Página 3. Leilão na São Paulo Railway Company

No armazém do Pary no dia 4 de setembro de 1903 pelo leiloeiro da Companhia Pedro Rocha. (apresenta descrição das mercadorias)

131. Correio Paulistano. 27/03/1903. Página 5. Companhia Mechanica e Importadora de S. Paulo. Relatorio e Contas. Stock

As mercadorias e as machinas existentes em nossos depósitos, nas oficinas e em viagem importaram em 31 de dezembro próximo findo em reis 2.704:305\$820

Armazem do Pary (Ruas Monsenhor Andrade e Americo Brasiliense

Officinas de machinas agrícolas (Pary)

Officinas Mechanicas e Fundição (Ruas do Triumpho, Gusmões e Pary)

132. Correio Paulistano. 27/08/1912. Página 11. Leilão na São Paulo Railway Company

De conformidade com o que preceitua o artigo 158 do regulamento de tarifas desta estrada de ferro, serão vendidas em leilão para pagamento das despesas no frete e armazenagens a que estiverem sujeitas, todas as cargas sem fretes, encomendas e bagagens não retiradas, constando de:

Quartolas, quintos, décimos, e vigésimos com vinhos, caixas com vermouths, cognacs e vinhos de diversas qualidades, ditas com ferragens, manteiga, massa de tomate, sardinhas, goma, sabão, sabonete, formicida, papel, armarinho, livros, cachimbos, cigarros, charutos, phosphoros, cerveja, aguardente, encapado fumo, chinelos, cera, fardo de couro, ditos de papel, engradado calçados, sacco com arreios, sacos com café, cortiça, milho, maquina de costura, amarrado gomas, mesa, creado mudo, avatorios, latas com bolachas,

quantidade de quartolas, quintos e caixões vasis, malas com roupas, fardos com fazendas, armarinhos, trens de cozinha, louças e outros objetos que estarão patentes ao leilão. Tudo a vender-se a quem mais der. Quinta-feira, 12 de setembro, às 11 e meia horas. No armazém do Pary, conforme catálogo geral que será publicado na Platéia de 3,6 e 9 de setembro. Pelo leiloeiro da companhia Furtado de Mendonça.

133. A Noite. 13/06/1913. Página 3. Um grande incêndio em S. Paulo – Cerca de mil contos de prejuízo

A polícia abriu inquerito. Um vizinho afirmou que hontem às 11 horas da noite caiu uma mécha de balão sobre o telhado do prédio (fábrica de doces dos srs. Falchi Papini & Cia., na avenida Tiradentes). À hora adeantada de fechar o armazém do Pary, a casa retirou 4 vagões de mercadorias, levando-as para o depósito. Não foram encontrados o guarda nocturno particular e o cão que ficavam guardando a casa à noite.

134. Correio Paulistano. 16 de agosto de 1918, página 2. Necrologia. Engenheiro Daniel Fox.

Por telegrama recebido de Londres, sabemos ter falecido naquela capital o engenheiro Daniel M. Fox na idade de cerca de 90 anos. O ilustre morto, que tem o seu nome ligado ao progresso do Estado de São Paulo, por vários empreendimentos, em 1860 exerceu o cargo de engenheiro nos estudos dos planos inclinados da serra de Santos. Acompanhou a construção da estrada de ferro de Santos a Jundiahy (S.Paulo Railway) e exerceu por muitos anos o cargo de superintendente dessa linha sendo ainda, ultimamente, engenheiro consultor da directoria, em Londres. O engenheiro Fox era um espírito empreendedor e à sua iniciativa se devem a iluminação, águas e exgottos em Santos, de cuja empresa, a City of Santos Improvements Co., era até agora presidente. Em S.Paulo, ao lado de Falcão Filho, promoveu o serviço de águas e iluminação a gaz. Também à sua iniciativa se devem os estudos da estrada S.Paulo e Rio de Janeiro, entre esta cidade e a de Cachoeira, cuja estrada foi, depois de funcionar muitos anos, encampada pelo governo federal e passou a fazer parte da Estrada de Ferro Central do Brasil. O engenheiro Fox familiarizou-se muito com os costumes brasileiros, em cujo meio contava muitas sympathias. Conhecia bem a lingua portugueza e há uma tradução sua para o inglez da “Canção do exilio”, de Gonçalves Dias, feita depois de sua retirada do Brasil. O extinto deixa vários filhos, entre os quaes o sr. Dr. Charles Fox, que foi engenheiro auxiilair da S. Paulo Railway Company até 1889 e que agora substitui o seu progenitor. Com o passamento do venerando dr. Daniel Fox, perde o Brazil um grande amigo e a Inglaterra um dos seus mais ilustres engenheiros. A São Paulo Railway, nesta capital, ao ter notícia do falecimento do seu antigo superintendente, mandou hastear a bandeira inglesa a meio pau, em signal de pesar.

Anexo 3

Tabela com peças cerâmicas encontradas durante prospecção arqueológica nas dependências do Pátio do Pary, feita pela VK Restauro, atualizada em 05/02/2020 e que nos cedeu gentilmente para esta pesquisa.

PEÇAS CERÂMICAS										
FOTO	Nº	NOME	QUANT.	ALTURA	LARGURA	PROFUN.	POSSÍVEIS OLARIAS	POSSÍVEL LOCALIZAÇÃO	DATA	REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA
	1	500 BOZENBUR	1	1cm	~ 11 cm	5,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	2	+	1	6,5 cm	28,5 cm	11 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	3	0—	1	5 cm	22 cm	10,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	4	—	1	6 cm	~18 cm	11 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	5	* *	2	6 cm	25 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	6	*A*	1	7 cm	22 cm	11 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	7	* 1 *	4	6 cm	24 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	8	B.	1	6 cm	27 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	9	A38	1	4,5 cm	20,5 cm	10 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	10	A48	1	5 cm	21 cm	10 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX

	11	S2S	1	5 cm	21,5 cm	10 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	12	A*L	1	5 cm	21 cm	10 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	13	AM	7	7 cm	27 cm	13 cm	ABRAHM MUGNANI	PARY	1891	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 118
	14	BC	1	7 cm	28,5 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	15	Bloco cerâmico com 2 furos	1	6,5 cm	12 cm	25 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	16	Cerâmica SACOMAN	1	1,5 cm	~12 cm	13,5 cm	AMÉRICO SAMMARONE & CIA. LTDA.	IPIRANGA	1928	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 164
	17	CFB	5	6 cm	25,5 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	18	CM	5	7 cm	27,5 cm	13 cm	CARMINI MALATESTA	VARZEA DO PARY	1898	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 115
	19	COMPANHIA MELHORAMENTOS DE SÃO PAULO	1	7 cm	27,5 cm	13 cm	COMP. MELHORAMENTOS SP	CAIEIRAS	1883	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 120
	20	C.M.L.	3	7 cm	26 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	21	C.M.S.P.	5	6,5 cm	29 cm	14 cm	COMP. MELHORAMENTOS SP	CAIEIRAS	1883	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 120

	22	C.Z.	4	28,5 cm	13,5 cm	7 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	23	ES	2	5,5 cm	21,5 cm	10 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	24	E'S'	3	7 cm	27 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	25	FA	1	6,5 cm	27,5 cm	13 cm	FORTUNATO ARMANI E CIA.	BOM RETIRO	1886-2	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 97
	26	FB	1	22 cm	10 cm	5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	27	F.R.	2	7 cm	27,5 cm	13 cm	FERDINANDO RASSA	LAPA	XXX	XXX
	28	F.R.	1	7 cm	26 cm	12 cm	FERDINANDO ROSSI & C	BAIRRO MARANHÃO	XXX	XXX
	29	GE	2	8 cm	29 cm	14,5 cm	GUILHERME ENGELHARDT	R. D. BOM RETIRO	1886-2	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 98
	30	GL	1	5,5 cm	24 cm	11 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	31	G&F	4	7 cm	27,5 cm	13,5 cm	GOMES FONSECA	VARZEA ÁGUA BRANCA	1896	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 116
	32	G&r	1	7 cm	28 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX

	33	G * R	1	5 cm	23 cm	11 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	34	G.T	2	5,5 cm	24,5 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	35	D A	5	7 cm	27 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	36	J.B.	1	7 cm	28 cm	13,5 cm	JOÃO BENEDITO	BARRA FUNDA	1873-1	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 98
	37	J.C	1	7 cm	27 cm	13 cm	JOÃO CAMPANELLA	BOM RETIRO	1886-1	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 98
	38	J.F	1	7 cm	28 cm	13,5 cm	JOÃO FIOU	VARZEIA TATUAPÉ	XXX	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 126
	39	JGT	2	5,5 cm	24 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	40	JPP	1	6,5 cm	26 cm	12,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	41	LW	1	7 cm	28,5 cm	13,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	42	M&R	10	6,5 cm	26 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	43	NM	1	~ 6,5 cm	26 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX

	44	OH	1	7 cm	26,5 cm	12,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	45	O.H	1	7 cm	26,5 cm	12,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	46	PAULISTA.....CADA	1	6 cm	~ 11,5 cm	11,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	47	PLAR	2	7 cm	26,5 cm	12 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	48	P.B.	1	6 cm	25 cm	12 cm	PEDRO BIANCALANO	GUARANYPERANGA	XXX	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 126
	49	RZR	1	5 cm	22 cm	10,5 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
	50	RLC	4	7 cm	27,5 cm	13 cm	ROBERTO LECOQ	ÁGUA BRANCA		Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 200
	51	S'C	1	7 cm	29 cm	14 cm	SILVA e CIA	BOM RETIRO	1887	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 99
	52	SAN	2	5 cm	21,5 cm	10,5 cm	SANTOS LORESETTI	VARZEIA BARRA FUNDA	XXX	Produzir para construir (Natalia Maria Sala) - pág. 200
	53	SPR	3	7 cm	27 cm	13 cm	SÃO PAULO RAILWAY CO.	XXX	XXX	XXX
	54	T.C	2	7,5 cm	28,5 cm	13 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX

	55	X		1	7 cm	~22 cm	15 cm	INFORMAÇÃO NÃO ENCONTRADA	XXX	XXX	XXX
---	----	---	--	---	------	--------	-------	------------------------------	-----	-----	-----

ATUALIZADA DIA 05/02/2020

Referências Bibliográficas

- AMADIO, Decio. **Desenho urbano e bairros centrais de São Paulo: Um estudo sobre a formação e transformação do Brás, Bom Retiro e Pari**. Tese de Doutorado em Estruturas Urbanas, FAUUSP, São Paulo, 2004.
- AZEVEDO, Aroldo de. **A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
- BARBUY, Heloisa. **A cidade-exposição: Comércio e cosmopolitismo em São Paulo (1860-1914)**. São Paulo: Edusp, 2006.
- BEM, Sueli Ferreira de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. Dissertação de Mestrado em Estruturas Urbanas, FAUUSP, São Paulo, 1998.
- BERTOLDI, Luiz Bianchi, **Relatório**. Manuscrito. Museu do Instituto Geológico. São Paulo, 1887. Disponível em: <<http://www2.unifesp.br/himaco/#>> Acesso em: 2 fev 2020
- BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais**. Lisboa: Editorial Presença, 1990.
- BRESCIANI, Stella. **Imagens de São Paulo: estética e cidadania**. In: IV Seminário da História da Cidade e do Urbanismo. 2012
- BROCANELI, Pérola Felipette. **O ressurgimento das águas na paisagem paulistana: fator fundamental para a cidade sustentável**. 2007. Tese de Doutorado em Paisagem e Ambiente, FAUUSP, São Paulo, 2007.
- BRUNO, Ernani Silva. **Histórias e tradições da cidade de São Paulo**, vol II. Burgo de Estudantes (1828-1872). 4ª ed. Editora HUCITEC: São Paulo, 1991.
- BRUNO, Ernani Silva. **História e tradições da cidade de São Paulo**, vol III. Metrópole do café (1872-1918). 3ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1984.
- BUENO, Beatriz Siqueira. **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica**. São Paulo (1908-1950), São Paulo: FAUUSP, 2008.
- BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade/FAPESP, 1998.
- CALABI, Donatella. **História do Urbanismo europeu. Questões, instrumentos, casos exemplares**. Trad. Marisa Barda, Anita di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CAMPOS, Candido Malta. **Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo**. Senac, 2000.

CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo**. Campinas: Pontes Editores, 2010.

CAMPOS JR., Eudes de Mello. **Arquitetura paulistana sob o Império**. Tese de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, 1996.

CAPELATO, Maria Helena. **Imprensa e História do Brasil**. São Paulo: Contexto/Edusp, 1998.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda Teixeira e Josianne Francia Cerasoli. **A cidade como história**. In *História: Questões & Debates*, Curitiba, n. 50, p. 61-101, jan./jun. Curitiba: Editora UFPR. 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 de Doutorado. IFCH Unicamp, Campinas, 2004.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano – v.2 Morar, cozinhar**. Petrópolis: Editora Vozes, 2020.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte imperial**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **Nem tudo era europeu**. São Paulo: UFABC, 2015.
 _____ **O ideário urbano paulista na virada do século – o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)**. São Carlos: Rima, FAPESP, 2003.

CYRINO, Fábio. **Café, ferro e argila: A história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura**. São Paulo: Landmark, 2004.

DAECTO, Marisa Midori. **Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Cotidiano e Poder em São Paulo no século XIX**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

D'ELBOUX, Roseli Maria Martins. **Joseph-Antoine Bouvard, os Melhoramentos de São Paulo e a criação da Cia. City: ações interligadas**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP, São Paulo, 2015.

- EMPLASA. **Memória Urbana: a grande São Paulo até 1940**. São Paulo: Arquivo do Estado/IMESP, 2001 (3 v. inclui mapas)
- FONSECA, Daniela. **Praça do Mercado do Cais do Porto**. Trabalho Final de Graduação. FAUUSP, São Paulo, 2015.
- FREITAS, Marcos Cezar. (org.). **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998.
- GERAISSATI, Renata. **Um artífice na urbanização paulistana: Rizkallah Jorge Tahan (1895 - 1949)**. Dissertação de Mestrado em História. UNIFESP - EFLCH, 2016.
- GERIBELLO, Denise Fernandes. **A patrimonialização de estruturas industriais: o caso da Usina de Itatinga**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. FAUUSP, São Paulo, 2016.
- GERODETTI, João Emilio. CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.
- GOUVEIA, Isabel Moroz-Caccia, **Da originalidade do sítio urbano de São Paulo às formas antrópicas: aplicação da abordagem da Geomorfologia Antropogênica na Bacia Hidrográfica do Rio Tamanduateí, na Região Metropolitana de São Paulo**. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia da FFLCH - USP, 2010.
- GUARNIER, Orlando. **O Anhangabaú fora do mapa: a mudança do vetor de abastecimento de água em São Paulo e seus impactos sobre a vida social na cidade (1830-1940)**. Dissertação de Mestrado em História, UNIFESP - EFLCH, Guarulhos, 2021.
- GUINZBURG, Carlo. **Mitos, Emblemas e Sinais**. Trad. Frederico Carotti. São Paulo: Cia das Letras, 1989.
- HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. Trad. Beatriz Sidou. São Paulo: Ed. Vértice, 1990.
- JORDAN, Raquel Oliveira. **Previsão, embelezamento, fluidez: saberes e práticas em disputa na formação do urbanismo (São Paulo: 1890-1910)**. Dissertação de Mestrado em História, IFCH, Unicamp, Campinas, 2019.
- KOWARICK, Lúcio. **Cortiços** – A humilhação e a subalternidade. Tempo Social, Revista de Sociologia da USP, v. 25, n. 2, novembro 2013.

LANNA, Ana Lúcia Duarte [et. al] (orgs.). **São Paulo, os estrangeiros e a construção das cidades**. São Paulo: Alameda, 2011.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades. Conversações com Jean Lebrun**. Trad. Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Ed. Unesp, 1998.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord.) **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

LE MOS, Carlos A. C. **A República ensina a morar (melhor)**. São Paulo: Hucitec, 1999.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Edusp, 2001.

LUCA, Tânia Regina de. A história dos, nos e por meio dos periódicos. In PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Editora Contexto, 2005.

MARCONDES, Raissa Campos. **A urbanização da zona norte de São Paulo: agentes, paisagens e tensões em torno do Tramway da Cantareira**. Dissertação de Mestrado em História, UNIFESP – EFLCH, Guarulhos, 2021.

MARTINS, José de Souza. “O migrante brasileiro na São Paulo estrangeira” in PORTA, Paula (Org.) **História da Cidade de São Paulo v. 3: a cidade na primeira metade do século XX**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

MASTROMAURO, Giovana Carla. **Surtos epidêmicos, teoria miasmática e teoria bacteriológica: instrumentos de intervenção nos comportamentos dos habitantes da cidade do século XIX e início do XX**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho, 2011.

MAZIVIERO, Maria Carolina. **Memória e identidade urbana em Santos: usos e preservação de tipologias arquitetônicas da avenida Conselheiro Nébias**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. FAUUSP, São Paulo, 2008.

MORSE, Richard M. **Formação Histórica de São Paulo**. Editora Difusão São Paulo, Européia do Livro, 1970.

MOUSSA, Ager Nagib. **O Rio Tamanduateí e o desenho urbano**. Monografia individual apresentada à disciplina Organização urbana e planejamento da FAUUSP, 2005. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0272/6t-alun/2005/m4-moussa/index.html> Acesso em: 11 de jul 2006.

OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. **Entre a Casa e o Armazém**. São Paulo: Alameda, 2005.

PACCA, Penha Elizabeth. **A estagnação urbana como parte da metrópole paulistana no século XXI: o caso do Pari**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP, São Paulo, 2010.

PEREIRA, Paulo Cesar Xavier. **São Paulo – a construção da cidade – 1872-1914**. São Carlos: RiMa, 2004.

PINTO, Alfredo Moreira. **A cidade de São Paulo em 1900: impressões de viagem**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. Disponível em: <<http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=livrossp&pagfis=8261>>

Acesso em: 14 jul 2017.

PINTO, Maria Inez Machado Borges. **Cotidiano e Sobrevivência: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo (1890-1914)**. São Paulo: Edusp, 1994.

PRADO JUNIOR, Caio. **A cidade de São Paulo – Geografia e História**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

RAGO, Margareth. A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, Paula (Org.). **História da Cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do Século XX. v. 3**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

REIS, Nestor Goulart. **Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo – Grandes Obras e Urbanização – volume II: 1889-1930**. Edusp – Imprensa Oficial

_____ **São Paulo e outras cidades**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____ **Memória do transporte rodoviário. Desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo**. São Paulo: Editora CPA, 1997.

_____ “Algumas experiências urbanísticas no início da República: 1890-1920”, in **Cadernos de Pesquisa do LAP**, no 1, São Paulo: FAUUSP, jul-ago/1994

_____ **São Paulo vila cidade metrópole**. São Paulo, 2004.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução de Alain François. Campinas: Editora da Unicamp, 2008.

ROCHA, Antonio Penalves. **The Rio News de A. J. Lamoureux: Um jornal abolicionista carioca de um norte-americano.** Revista Projeto História, São Paulo, n.35, p. 141-159, dezembro 2007. Disponível em <http://www4.pucsp.br/projetohistoria/downloads/volume35/ATT06511.pdf>

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei.** São Paulo: Studio Nobel, 1999.

_____. “São Paulo na virada do século: territórios e poder” in **Cadernos de História de São Paulo.** São Paulo: Museu Paulista da Universidade de São Paulo, no 1, jan/dez 1992.

ROSIN, Maíra. **Nos becos, cortiços e bordeis: o uso das geotecnologias para a espacialização dos autos-crime de agressão em São Paulo (1890-1920).** Dissertação de Mestrado em História Social, FFLCH, USP, São Paulo, 2014.

SABOYA, Arthur. **Código.** 1929 - Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/SP/SAO.PAULO/LEI-3427-1929-SAO-PAULO-SP.pdf>> Acesso em: 14 de jul 2017.

SALLA, Natália Maria. **Produzir para construir: a indústria cerâmica paulistana no período da primeira república (1889-1930).** Dissertação de Mestrado em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.

SALGADO, Ivone. BERTONI, Angelo (orgs). **Da Construção do Território ao Planejamento das Cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930).** São Carlos: RiMa Fapesp, 2010.

SALMONI, Anita & BENEDETTI, Emma. **Arquitetura italiana em São Paulo,** São Paulo: Perspectiva, 1981.

SANT’ANNA, Denise Bernuzzi de. **Cidade das águas.** São Paulo: Senac, 2007.

SANTOS, Fábio Alexandre dos. **Domando águas – salubridade e ocupação do espaço na cidade de São Paulo (1875-1930).** São Paulo: Alameda Editorial, 2011.

SAVIO, Marco A. C. **A cidade e as máquinas: Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930.** São Paulo: Annablume, 2010.

SEABRA, Odete Carvalho Lima de. **Os meandros dos rios nos meandros do poder: o processo de valorização dos rios e das várzeas do Tietê e do Pinheiros**

na cidade de São Paulo. Tese de Doutorado em Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1987.

SECCO, Gustavo Rodrigues. **Instalações Operacionais da São Paulo Railway – O Pátio do Pari**. Trabalho de Iniciação Científica. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2010.

SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da Metrópole. Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX**. Ateliê Cultural. São Paulo, 2004.

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

SILVA, Gustavo Pereira da. **Imigrantes e fazendeiros no alvorecer da indústria paulista: a formação da Cia. Mecânica e Importadora de São Paulo (1882-1892)**. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2020v29n3art11> acesso em 01/02/2022.

SILVA, Janice Theodoro da. **São Paulo 1554-1880: discurso ideológico e organização espacial**. São Paulo: Moderna, 1984.

SILVA, João Luiz Máximo da. **Cozinha Modelo. O impacto do gás e da eletricidade na Casa Paulistana (1870-1930)**. São Paulo: Edusp, 2008.

SIMÕES JR, José Geraldo. **O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo**. Revista de Estudos Regionais e Urbanos Espaço & Debates, nº 34, ano XI. São Paulo: NERU, 1991.

SODRÉ, Nelson Werneck Sodré. **História da Imprensa no Brasil**. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. São Paulo: Edusp/Studio Nobel/ Fapesp, 1997.

SOUZA, Adelita Araújo de e SABATÉ BEL, Joaquin. **Evolução no tratamento das paisagens culturais na Espanha: um caso paradigmático: o plano das colônias têxteis do rio Llobregat**. Revista Oculum Ensaio. POSURB PUC Campinas, maio – agosto, 2017.

SZMRECSANYI, Tamás e SILVA, Sérgio S. (org). **História Econômica da Primeira República**. São Paulo: Hucitec, 2002.

TEIXEIRA, Palmira Petratti. **A ferrovia “The São Paulo Railway (SPR)” e a industrialização na cidade de São Paulo**. Anuario del CEH, n. 2-3, ano 2 e 3, 2002-2003.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Álbum iconográfico da Avenida Paulista**. São Paulo: Ex Libris, 1987.

_____. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Duas Cidades, 1981.

_____. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

TORRÃO FILHO, Amilcar. **Paradigma do caos ou cidade da conversão? São Paulo na administração do Morgado de Mateus, 1765-1775**. São Paulo (SP): Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, Annablume, 2007.

VILELA, Erika Soares Carvalho. **Cidade e Território. A trajetória profissional do Engenheiro Adolpho Augusto Pinto em São Paulo (1880-1924)**. Dissertação de Mestrado em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, 2018.

WILLIAMS, Raymond. **A Imprensa e a Cultura Popular**. Tradução de Ricardo B. Iannuzzi. Revisão Técnica de Heloisa de Faria Cruz. Revista Projeto História, São Paulo, n.35, p. 15-26, dezembro 2007. Disponível em <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/2202/1308>

Crônicas e Memórias

AMERICANO, Jorge. **São Paulo naquele tempo (1895-1915)**, São Paulo: Saraiva, 1957.

BRUNO, Ernani Silva. **História e tradições da cidade de São Paulo, vol III. Metrópole do café (1872-1918)**. São Paulo: Editora Hucitec, 1984, 3.ed.

FREITAS, Affonso A. de. **Tradições e reminiscências paulistanas**. São Paulo: Ed. da Revista do Brasil, Monteiro Lobato & Cia., 1921.

MARTINS, Antonio Egydio. **São Paulo antigo (1554 a 1910)**. Rio de Janeiro: Livr. Francisco Alves & C.; São Paulo: Typ. do Diario Official, 1911-12. 2 v.: 161, ii p. ; iv, 215, [3], iv. Disponível em:

<<http://docvirt.com/docreader.net/DocReader.aspx?bib=livrossp&pagfis=25686>>

Acesso em: 14 jul 2017.

PAULA, Eurípedes Simões de. **A Segunda Fundação de São Paulo** - De pequena cidade à grande metrópole de hoje. 1939. In: Revista de História, v. 8 n. 17. 1954.

PINTO, Adolpho. **A transformação e o embelezamento de S. Paulo: artigos publicados n'O Estado de S. Paulo, em novembro de 1912**. São Paulo: Typ. Cardozo Filho, 1912.

PINTO, Alfredo Moreira. **A cidade de S. Paulo em 1900: impressões de viagem**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

PÓVOA, Pessanha. **Annos academicos: S. Paulo, 1860-1864**. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1870.

Acervos Consultados

Arquivo Histórico Municipal de São Paulo – Secção Obras Particulares

Arquivo Público do Estado de São Paulo – Setor Iconográfico

Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

- ✓ A Nação (1889)
- ✓ A Noite (1913)
- ✓ A Província de São Paulo / O Estado de São Paulo (1878 a 1913)
- ✓ O Autonomista (1892)
- ✓ O Commercio de São Paulo (1898)
- ✓ O Democrata Federal (1895)
- ✓ O Mercantil (1890 e 1891)
- ✓ O Reporter (1896)
- ✓ Correio Paulistano (1854 a 1912)
- ✓ Diário de São Paulo (1870)

Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo
(<https://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/atas-e-anais-da-camara-municipal-2/>)

- Atas e anais da Câmara Municipal.