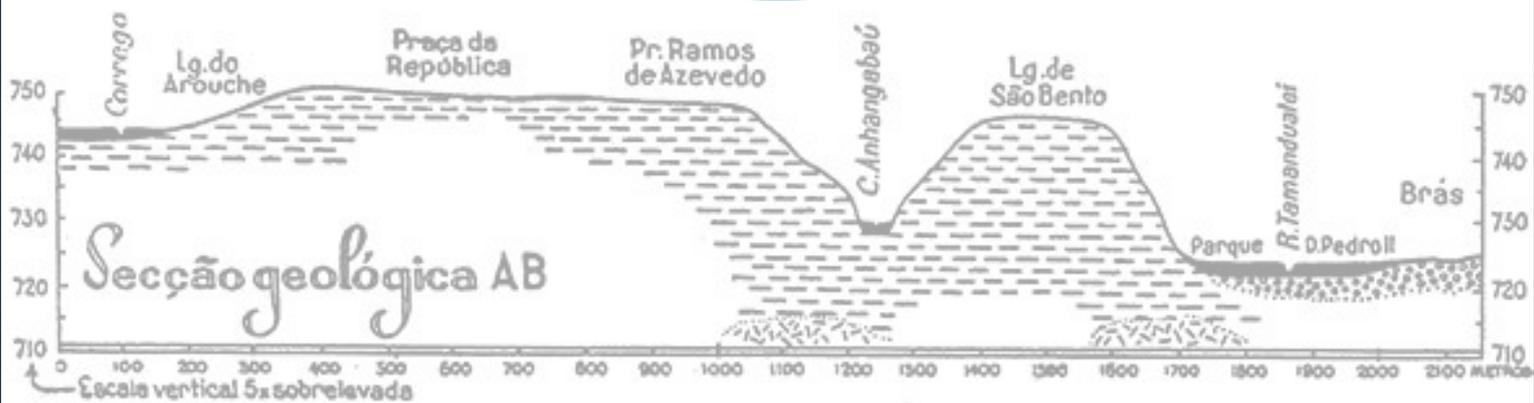




MESTRADO EM URBANISMO

CIDADE E TERRITÓRIO.
A TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DO
ENGENHEIRO ADOLPHO
AUGUSTO PINTO EM SÃO PAULO
(1880 – 1924)

ERIKA VILELA



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS – PUC-CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E TECNOLÓGICAS – CEATEC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO – POSURB

CIDADE E TERRITÓRIO. A TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DO ENGENHEIRO

ADOLPHO AUGUSTO PINTO EM SÃO PAULO (1880 - 1924)

ERIKA SOARES CARVALHO VILELA

Orientador: PROFESSOR DR. LUIZ AUGUSTO MAIA COSTA

CAMPINAS, FEVEREIRO DE 2018

Ficha catalográfica elaborada por Marluce Barbosa CRB 8/7313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4098161 Vilela, Erika Soares Carvalho.

V699c

Cidade e território: a trajetória profissional de Adolpho Augusto Pinto em São Paulo (1880-1924) / Erika Soares Carvalho Vilela. - Campinas: PUC-Campinas, 2018.

186 f.

Orientador: Luiz Augusto Maia Costa.

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.

Inclui anexo e bibliografia.

1. Planejamento urbano - São Paulo (SP) - História. 2. Pinto, Adolpho Augusto. 3. Urbanistas - São Paulo (SP) - Historiografia. 4. Transporte ferroviário. 5. Crescimento urbano - Brasil. I. Costa, Luiz Augusto Maia. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD – 22. Ed. t711.4098161

ERIKA SOARES CARVALHO VILELA

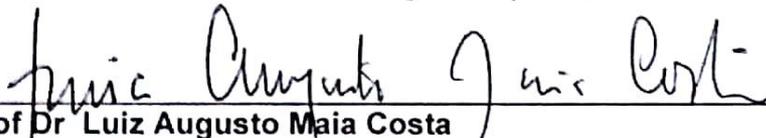
"CIDADE E TERRITÓRIO. A TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DO ENGENHEIRO ADOLPHO AUGUSTO PINTO EM SÃO PAULO (1880 – 1924)"

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Dissertação defendida e aprovada em 07 de Fevereiro de 2018 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Renata Baesso Pereira

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Maria Lucia Caira Gitahy

Universidade de São Paulo

À toda a minha família, em especial à memória de meu pai

AGRADECIMENTOS

A minha eterna gratidão ao professor Dr. Luiz Augusto Maia Costa, primeiro pela oportunidade de tê-lo como orientador e no decorrer da pesquisa, pelas suas pontuações, correções e paciência que muito contribuiu para a construção deste estudo, mas em especial, por ter se tornado uma referência de vida. Obrigada Luiz!

As professoras da Banca de Qualificação – professora Dr^a. Ivone Salgado e professora Dr^a. Maria Lúcia Caira Gitahy, os meus agradecimentos pelas críticas positivas e contribuições.

Agradeço à todos os colegas do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo que tive a alegria de compartilhar as ideias e desafios. Deixo a minha gratidão à coordenadora do curso: Professora Dr^a. Laura Machado de Mello Bueno, demais professores, NAU (Núcleo de Apoio ao POSURB) e secretaria do POSURB, em especial, secretária Paula.

Obrigada pelos ensinamentos, professora Dr^a. Patricia Samora. Agradeço também a professora Dr^a. Renata Baesso e a professora Dr^a. Ivone Salgado pelo tempo de estágio na disciplina de Arquitetura no Brasil da FAU PUC-Campinas.

A CAPES e ao CNPq, pela bolsa concedida.

Agradecimentos especiais à Beatriz Arruda, Samuel Mantovani e Caio Guedes, por terem dividido comigo suas ideias e projetos, e por serem meus grandes amigos. Obrigada por estarem sempre presentes nesta jornada e tornar estes dois anos ainda mais enriquecedores.

Um obrigada às amigas Alessandra Harumi Nishioka, Lorella Ferrarezi Barbi e Vanessa Rezende, pessoas iluminadas, que me acompanharam neste desafio. O meu obrigada ao casal de amigos que muito admiro, Beatriz Arruda e Eduardo Cauli. A todos da minha família: tios, tias, primos, primas, avó Inês e amigas de infância (Thays, Paula, Cléria e Bianca).

Agradeço também aos meus irmãos Ciro Vilela e Eduardo Vilela, tenho um carinho enorme por vocês. Por final, aqueles que sempre me guiaram para o melhor caminho possível a seguir, meus pais! Dedico este trabalho ao meu pai, Joaquim Vilela (*in memoriam*) meu grande amigo e companheiro, obrigada por sempre ter acreditado nos meus sonhos e por tê-los sonhado comigo até o fim, e à minha querida mãe, Diva Vilela, pelo carinho e compreensão. Meus eternos agradecimentos!

RESUMO

VILELA, Erika Soares Carvalho. *Cidade e território. A trajetória profissional de Adolpho Augusto Pinto em São Paulo (1880 – 1924)*. 186 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2018.

A presente dissertação de Mestrado visou investigar a relação entre cidade e território no processo de constituição da disciplina urbanismo em São Paulo. Para tal foi estudado a trajetória profissional do engenheiro Adolpho Augusto Pinto de 1880 à 1924 e seu legado para o estado de São Paulo durante o período de produção de suas obras. A metodologia adotada teve como base a leitura de planos, relatórios e mapas, utilizando materiais disponíveis em bibliotecas, acervos de obras raras, sebos, *sites* oficiais e arquivos do estado. Esta pesquisa está inserida na corrente historiográfica da História Social e contribui para o aprofundamento da historiografia paulista sobre as origens do urbanismo no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade e território. São Paulo. Adolpho Pinto. Urbanismo sanitaria. Transporte ferroviário.

ABSTRACT

VILELA, Erika Soares Carvalho. *City and territory. The professional trajectory of Adolpho Augusto Pinto in São Paulo (1880 - 1924)*. 186 f. Dissertation (Master in Urbanism) - Post-Graduate Program in Architecture and Urbanism. Pontifical Catholic University of Campinas, 2018.

This dissertation aimed at investigating the relationship between city and territory in the process of constitution of the discipline urbanism in São Paulo. For that, the professional trajectory of the engineer Adolpho Augusto Pinto from 1880 to 1924 and his legacy for the state of São Paulo during the period of production of his works were studied. The methodology adopted was based on the reading of plans, reports and maps of the period, using materials available in libraries, collections of rare works, sebum, official websites and archives of the state. This research is inserted in the current historiographical of Social History and contributes to the deepening of the historiography of São Paulo on the origins of urbanism in Brazil.

KEYWORD: City and territory. Sao Paulo. Adolpho Pinto. Sanitary urban planning. Railway transport.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Ofício (2 de maio de 1882)	21
FIGURA 2 - Mapa da marcha do povoamento e urbanização no Brasil (século XVI –XX)	31
FIGURA 3 - Planta Topográfica dos vales do córrego do Anhangabaú e rio Tamanduateí.....	33
FIGURA 4 - Situação topográfica indicado na Figura 3	34
FIGURA 5 - Vista panorâmica da Província da cidade de São Paulo, 1870 por Henrique Manso	37
FIGURA 6 - São Paulo <i>Railway Company</i>	38
FIGURA 7 - Carregamento de Café no Porto de Santos.....	46
FIGURA 8 - Fotografia de Adolpho Pinto publicada em 1914 (Revista A Cigarra)	57
FIGURA 9 - Alunos matriculados no ano letivo de 1867 no Colégio S. Luís em Itu – SP	60
FIGURA 10 - Alunos matriculados no Colégio S. Luís em 1867 em Itu e Adolpho Pinto	60
FIGURA 11 - Colégio São Luís – Itu, SP	61
FIGURA 12 - Membros do Relatório da Comissão, 1888	65
FIGURA 13 - Cena da Família de Adolpho Pinto, 1891.....	70
FIGURA 14 – Parte da Cena da Família de Adolpho Pinto, 1891. Destaque para bebê	71
FIGURA 15 - Mapa da Exposição Colombiana de Chicago, 1893	75
FIGURA 16 - Vista aérea da Exposição Colombiana Mundial de Chicago em 1893	76
FIGURA 17 - Túnel Ferroviário de <i>Simplon</i> , Itália	77
FIGURA 18 – Comissão selecionada para participar da Exposição Industrial – RJ	79
FIGURA 19 - Trajeto da São Paulo Railway Company	94
FIGURA 20 - Preparação do terreno na Serra do Mar para receber a via férrea, s/d	96
FIGURA 21 - Ferrovia São Paulo Railway - Ponte da Grota Funda, 1876	97
FIGURA 22 - Túneis nº 1 e nº 2, s/d.	98

FIGURA 23 - Trecho da Serra da São Paulo Railway Company	99
FIGURA 24 - Projeto de ponte sobre rio na Serra do Mar	99
FIGURA 25 – Logotipo da São Paulo Railway	100
FIGURA 26 – A estação do Pontal em 1918	118
FIGURA 27 - Vista aérea da cidade de Piratininga – SP (1970).....	122
FIGURA 28 - Vista aérea da cidade de Piratininga (2016)	122
FIGURA 29 – Largo 7 de Abril (atual praça da República) em São Paulo em 1890.....	149
FIGURA 30 – Várzea do Carmo na década de 1890 e 1930.....	152
FIGURA 31 – Anhangabaú na década de 1890 e 1930	152
FIGURA 32 – Praça da República na década de 1890 e 1930.....	152
FIGURA 33 – Área proposta para instalação do equipamento público e retificação do rio Tamanduateí em 1890	154

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - Mapa do Triângulo Histórico da cidade de São Paulo	35
MAPA 2 – Aumento da mancha urbana da cidade de São Paulo (1882 – 1914).....	40
MAPA 3 – Aumento da mancha urbana da cidade de São Paulo (1915 – 1929).....	41
MAPA 4 - Mapa da Província de São Paulo, 1886, pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo. Escala: 1:2. 000.000	48
MAPA 5 - Carta geral da Província de São Paulo, 1910	49
MAPA 6 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1870	88
MAPA 7 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1890	89
MAPA 8 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1910	89
MAPA 9 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1930	90
MAPA 10 - Mapa das Estradas de Ferro (SP) com a localização da São Paulo Railway	95
MAPA 11 - Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1970	102
MAPA 12 - Trajeto da Companhia Paulista em São Paulo, destaque para o trecho entre Rio Claro até São Carlos e Araraquara, passando por Itirapina	107
MAPA 13 - Recorte da Planta da cidade de São Paulo – 1881	111
MAPA 14 - Recorte da Planta da cidade de São Paulo – 1890	111
MAPA 15 - Estradas de Ferro de São Paulo, destaque para Ramal de Santa Verediana	116
MAPA 16 - Estradas de Ferro de São Paulo, destaque para o Ramal de Rincão	117
MAPA 17 - Planta da cidade de Piratininga – SP	120
MAPA 18 – Localização do município de Piratininga - SP	121
MAPA 19 – Setores e vetores de expansão da malha urbana da cidade de São Paulo pela proposta de Adolpho Pinto, 1890	132
MAPA 20 - Plano Geral de Obras – 1890	133
MAPA 21 – Plano Geral de Obras - 1912	135
MAPA 22 – Evolução da mancha urbana	139

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Evolução do percentual da população – São Paulo (1860 – 1920)	39
TABELA 2 - Prefeitos da cidade de São Paulo (1880 – 1930)	44
TABELA 3 - Construção de trilhos ferroviários entre 1854 e 1925 no Brasil	90
TABELA 4 - Relação entre a rede ferroviária brasileira e a paulista em 1889	91
TABELA 5 - Atuação de Adolpho na Companhia Paulista	124

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Obras publicadas de Adolpho Pinto	22
QUADRO 2 - Genealogia da família de Adolpho Augusto Pinto	58
QUADRO 3 - Principais atuações de Adolpho Pinto	66
QUADRO 4 - Obras publicadas por Adolpho Pinto	68
QUADRO 5 - Destinatários das Cartas escrita por Adolpho Pinto em 1906	81
QUADRO 6 - MELHORAMENTOS MUNICIPAIS [Correio Paulistano, 1890] População São Paulo: 64.934 mil habitantes	134
QUADRO 7 - A TRANSFORMAÇÃO E O EMBELEZAMENTO DE S. PAULO [O Estado de São Paulo, 1912] População: 410.702 mil habitantes	136

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABES – Associação brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental

CGGSP - Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo

POSURB PUC-CAMPINAS – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas

SPR – São Paulo Railway

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I Cidade e território em São Paulo no final do século XIX e início do XX	27
1.1 Breve conceituação de cidade e território	27
1.1.1 <i>Cidade</i>	27
1.1.2 <i>Território</i>	29
1.2 A formação espacial do território brasileiro e o território paulista	30
1.3 A cidade de São Paulo – Colonial e Imperial	32
1.3.1 <i>Crescimento populacional e da malha urbana</i>	39
1.3.2 <i>O processo de modernização e industrialização de São Paulo</i>	45
1.4 O urbanismo dos engenheiros sanitaristas no Brasil Republicano	50
1.4.1 <i>O saneamento público no final do século XIX e início do século XX em São Paulo</i> ...	51
1.4.2 <i>A influência positivista de Auguste Comte na formação dos engenheiros</i>	53
1.4.3 <i>As Escolas Politécnicas do Rio de Janeiro (1873) e de São Paulo (1894) e a consolidação de um saber sanitário</i>	55
CAPÍTULO II A trajetória profissional de Adolpho Augusto Pinto	57
2.1 A biografia do Engenheiro brasileiro Adolpho Augusto Pinto	57
2.1.1 <i>Os estudos e a vida delimitada pela “Ordem e Método”</i>	59
2.2 Atuação profissional – o engenheiro	63
2.2.1 <i>O engenheiro entre a técnica e a escrita</i>	67
2.3 As relações pessoais e sociais	69
2.4 As viagens para as exposições universais	72
2.4.1 <i>Exposição Colombiana de Chicago (1893)</i>	73
2.4.3 <i>Exposição Internacional de Milão (1906)</i>	76
2.4.3 <i>Exposição Industrial do Rio de Janeiro (1908)</i>	78
2.5 Os livros escritos nas viagens	80
2.5.1 <i>Viajando (1901)</i>	80
2.5.2 <i>Cartas da Europa (1907)</i>	80

CAPÍTULO III Adolpho Augusto Pinto e o Território Paulista: A rede ferroviária no final do século XIX e início do século XX	82
3.1 O transporte ferroviário no final do século XIX e início do século XX em São Paulo	83
3.1.1 <i>A implantação das Estradas de Ferro em São Paulo</i>	85
3.1.2 <i>A São Paulo Railway</i>	92
3.1.3 <i>A Companhia Paulista de Estradas de Ferro</i>	100
3.2 A atuação profissional de Adolpho Augusto Pinto nas redes de transportes	104
3.2.1 <i>Concessão da Estrada de Ferro de Rio Claro à Araraquara</i>	104
3.2.2 <i>Engenheiro Fiscal da São Paulo Railway</i>	108
3.2.2.1 <i>Primeira reforma do Regulamento Geral dos Transportes e a baixa das tarifas entre São Paulo e Santos</i>	108
3.2.2.2 <i>Escolha de um novo terreno para construção de novos Armazéns da Companhia</i>	110
3.2.2.3 <i>Abertura da Rua Paula Souza</i>	112
3.2.2 <i>Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria da Companhia Paulista das Estradas de Ferro</i>	113
3.3 As redes de cidades em São Paulo por Adolpho Pinto (1905)	118
3.3.1 <i>O projeto para Piratininga – São Paulo</i>	119
3.4 História da Viação de São Paulo por Adolpho Pinto (1903)	124
CAPÍTULO IV Propostas de Planos para a cidade de São Paulo (1890 - 1912)	127
4.1 O discurso higienista e os melhoramentos	128
4.2 O primeiro plano de urbanização da cidade por Adolpho Augusto Pinto (1896)	130
4.3 Planos de Intervenção (1890 – 1912)	130
4.3.1 <i>Análise dos Planos: Melhoramentos Municipais (1890) e A transformação e o embelezamento de S. Paulo (1912)</i>	139
4.3.1.1 <i>Obras de Saneamento</i>	142
4.3.1.2 <i>Obras de Embelezamento</i>	155
4.3.1.3 <i>Obras de Circulação</i>	156
4.3.1.4 <i>Obras de Habitação</i>	158
4.3.2 <i>Conclusões da atuação de Adolpho Pinto na cidade</i>	159
CONSIDERAÇÕES FINAIS	160
CRONOLOGIA	164
ANEXOS - OFÍCIOS	168
REFERÊNCIAS	175

INTRODUÇÃO

São Paulo, uma das maiores áreas metropolitanas dos tempos atuais e um dos mais importantes centros industriais e financeiros do mundo (IBGE, 2017), foi no pretérito palco de grande embate político, econômico e social.

Na segunda metade do século XIX e início do século XX a cidade de São Paulo foi palco de diversas tentativas de organização do seu espaço urbano, que passou por um acelerado crescimento populacional e a da malha urbana. Assim, os problemas de ordem sanitária eram agravantes, sendo produzidos planos e projetos para a implantação de melhoramentos urbanos. Tais providências foram tomadas por um grupo da população e principalmente pelos profissionais da área da saúde pública e da engenharia.

As transformações presentes na cidade e no território paulista eram guiadas pelas perspectivas do espírito positivista do momento, associado à atuação dos profissionais, com a visão de que o conhecimento científico era necessário ao desenvolvimento econômico, político e administrativo municipal. O poder cientificista aliava-se aos setores da economia e da política, que por sua vez promoviam as reformas urbanas-territoriais, sobretudo de ordem sanitária e ligadas ao setor de transportes, ou melhor, do sistema de ferrovias que estava em implantação. O desencadeamento das práticas sanitaristas definiu uma nova paisagem urbana para a cidade, a qual estava vinculada ao capitalismo industrial da então chamada Segunda Revolução Industrial.

Assim, o objetivo central deste estudo foi investigar a relação entre cidade e território no processo de produção do espaço construído em São Paulo entre a segunda metade do século XIX e as primeiras décadas do século XX, propondo-se resolver a seguinte questão geradora: De que forma a produção do Engenheiro Adolpho Augusto Pinto contribuiu para a constituição da cidade e do território de São Paulo do final do século XIX e início do XX? A resposta para esta indagação foi norteadora para a elaboração desse trabalho.

A questão geradora levantada buscou entender, através da análise da atuação de Adolpho Pinto, a ação dos agentes produtores do espaço na organização da cidade e do território, bem como o papel do positivismo na formação dos engenheiros e como suas ações repercutiam na cidade e no território da época.

Para isto, a pesquisa analisou um conjunto de obras e planos escritos pelo engenheiro Adolpho Augusto Pinto, no estado e cidade de São Paulo durante sua atuação profissional. Dentre suas obras, está a considerada fundamental: História da Viação Pública de São Paulo, publicada em 1903 e também a obra, Minha Vida (Memórias de um Engenheiro Paulista), escrita em 1929, porém publicada em 1970.

O quadro delimitado por esta investigação foi estabelecido através do tempo da atuação de Adolpho Pinto na cidade e no território de São Paulo entre 1880 e 1924. O recorte temporal da dissertação foi estabelecido a partir do tempo em que o engenheiro atuou nas companhias de saneamento e transportes.

Poucos trabalhos buscaram mostrar e analisar como um todo a atuação de Adolpho, portanto foram pesquisados estudos antecedentes sobre a figura deste engenheiro. Com isto, a pesquisa alicerçou-se inicialmente na leitura do Relatório Parcial de Pesquisa “Cultura e cidade na trajetória do Eng. Adolfo Augusto Pinto, 1879-1930”, apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 2003 por Luis Felipe Bernardini, orientado pela Professora Dra. Maria Lucia Caira Gitahy, mostrando a inserção do engenheiro Adolpho Pinto, sua atuação na reestruturação urbana e territorial, junto a construção de redes de transporte e saneamento. Segundo, Bernardini (2004), Adolpho Pinto foi pouco estudado, e o único trabalho que tratava-se de sua atuação, era o capítulo “A cidade de Adolpho Augusto Pinto” do livro Prelúdio da Metrópole de Hugo Segawa publicado no ano de 2004, que também foi utilizado como bibliografia do estudo.

No entanto, foram encontrados e lidos além destes, a dissertação de Eduardo Vieira Rabello, nomeada: O desenvolvimento ferroviário visto por Adolpho Augusto Pinto analisado sob as teorias de Georg Friedrich List e John Bernal de 2007, que estudou as ferrovias no estado de São Paulo e a visão de Adolpho da sociedade em que viveu. E o livro Adolfo Augusto Pinto. Ituano – Ação e Cidadania, escrito por José Carlos Higuel - membro da Academia de Letras de Itu (Acadil), lançado em 2009, em Itu.

Diante destes trabalhos, a pesquisa, buscou acrescentar e aprofundar as questões sobre a prática profissional deste engenheiro. Trazendo como contribuições em relação aos trabalhos anteriores, a citar:

- 1 - a análise de obras de Adolpho (que não foram analisadas anteriormente);

2 - e a construção de mapas contendo seus planos de melhorias para a cidade de São Paulo em dois períodos distintos – o primeiro de 1890 e o segundo de 1912.

Em suma, mostra como as ideias sanitaristas orientavam para a construção de um novo projeto urbano para o Estado. Projeto que integraria com o amplo plano de desenvolvimento regional do sistema de transportes (ferrovia) e que juntos funcionaram como instrumentos para o desempenho do escoamento de produtos e de alavanca para inserção do país na Segunda Revolução Industrial.

Portanto, realizar um estudo a par de alguém tão vinculado à todo o processo de modernização paulista em tempos republicanos esclareceu algumas das questões enfrentadas na cidade moderna e no seu processo de territorialização. Cidade e território foram vistos aqui sob a ótica de Adolpho Augusto Pinto.

O recorte temporal delimitado entre 1880 à 1924 – foi traçado a partir da relação tempo-espaço da vida profissional do engenheiro no território de São Paulo, com início em 1880 e o final em 1924, data de sua aposentaria. Ou melhor, o estudo, está marcado primeiramente pela entrada do Engenheiro Adolpho Pinto na Companhia Cantareira de Águas e Esgotos da capital em 1880, permanecendo até 1885, sendo contratado neste mesmo ano para trabalhar na São Paulo Railway, ficando na empresa até 1888, quando vai atuar na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, na qual trabalhou até a sua aposentadoria em 1924. Nesse período, foi observado um acréscimo demográfico extraordinário e também uma acentuada urbanização na cidade e no estado de São Paulo, desencadeando um debate de ideias, no qual diversos planos e projetos foram propostos por diversos profissionais.

O estudo da atuação de Adolpho Augusto Pinto no território, na construção de redes de transporte analisou as características e dinâmicas do espaço urbano-territorial e as inter-relações entre a expansão cafeeira, a criação e ampliação da rede ferroviária e o crescimento populacional na região paulista.

Para tanto, essa dissertação de mestrado em urbanismo está estruturada em quatro capítulos, que juntos esboçam o diálogo entre aspectos da implementação da disciplina urbanismo e das transformações do cenário urbano e territorial em São Paulo pela atuação de Adolpho Pinto nas redes de transporte e saneamento. Também foi anexada ao final da dissertação uma cronologia com as principais informações de Adolpho Pinto.

A fundamentação teórica pautou-se na leitura de livros, artigos, ofícios e relatórios do tema como fontes primárias, e textos de teses e dissertações usados como fontes secundárias pertinentes à revisão da literatura utilizada na pesquisa e para a compreensão do cenário urbanístico de São Paulo na época.

Após a coleta do material primário, realizou-se uma seleção e leitura das obras escritas pelo engenheiro Adolpho Pinto que eram relevantes ao presente estudo, e em seguida foram analisadas as questões abordadas pelo mesmo no conjunto de sua produção. Além disso, um levantamento iconográfico e cartográfico reuniu imagens, plantas da cidade de São Paulo e mapas do território. Essa etapa foi feita através de pesquisas nos arquivos, como o Arquivo Público do Estado de São Paulo, bibliotecas, site oficiais na internet e outros.

Os dados encontrados foram sistematizados e analisados no decorrer dos dois anos de pesquisa, que buscou ao final mostrar a compreensão dos processos sociais e o controle direto que alguns agentes estabeleciam perante a construção da dinâmica urbana e social, através das redes de saneamento e transportes da época, dando abertura para futuras investigações sobre o tema.

METODOLOGIA E MATERIAL COLETADO

Primeiramente foi desenvolvido o levantamento de fontes primárias que abordassem o assunto com objetivo de iniciar a compreensão da questão geradora. A fundamentação teórica é importante para entender como as relações entre cidade e território se figuravam no estado de São Paulo entre 1880 e 1924, procurando chegar a um maior aprofundamento na bibliografia sobre Adolpho e análise do cenário da urbanização através das obras e materiais acadêmicos.

Assim, a metodologia de desenvolvimento do trabalho consistiu na coleta, análise e cruzamento dos dados primários e secundários; dos quais estão incluídos artigos, mapas, ofícios, livros, dentre outros.

Das fontes primárias, inicialmente seriam usados os projetos desenvolvidos por Adolpho Augusto Pinto durante sua atuação como engenheiro, porém não foram encontrados os desenhos. Por outro lado, Adolpho escreveu artigos, ofícios e publicou diversas obras ao longo da sua vida, sendo estas então utilizadas como as fontes primárias desta pesquisa.

A primeira obra lida do autor foi: Adolfo Augusto Pinto. Minha Vida (Memórias de um Engenheiro Paulista), publicada na Coleção História pela Secretaria da Cultura, Esportes e Turismo, no qual escreveu sua autobiografia.

A análise dos planos propostos por Adolpho se deu através da leitura de dois conjuntos de artigos, o primeiro, denominado *Melhoramentos Municipais*, que foi publicado em 1890 no jornal *Correio Paulistano* e o outro foi publicado no jornal *O Estado de S. Paulo*, em 1912, nomeado como *A transformação e o embelezamento de S. Paulo*.

A princípio foi realizada a leitura e análise dos artigos nomeados de Melhoramentos Municipais, escritos nos dias 22, 24, 26, 31 de janeiro e o último no dia 08 de fevereiro de 1890; no qual o objetivo central era a realização de um Plano Geral de Obras na capital. Em 1912 escreveu uma outra proposta, desta vez com o foco na modernização e embelezamento urbano paulista que a preparasse para o centenário da Independência nacional.

Então selecionou-se dois mapas da cidade de São Paulo do momento correspondente aos planos urbanísticos e a partir da cartografia histórica foram desenhadas as suas propostas, utilizando-se a seguinte base cartográfica:

1. PLANTA DA CAPITAL DO ESTADO DE S. PAULO e seus arrabaldes desenhada e publicada por JULES MARTIN em 1890;
2. PLANTA DA CIDADE DE SÃO PAULO – Levantada e ordenada pelo Eng. Civil ALEXANDRE M. COCUCI E L. FRUCTUOSO F. COSTA, de Propriedade exclusiva da Companhia Lithographica Harthmann-Reichenbach, publicada em 1913.

Na “Planta da Capital de S. Paulo e seus arrabaldes”, desenhada e publicada por Jules Martin no ano de 1890 foi realizada a representação do conjunto de obras do plano de Adolpho para a capital do Estado de São Paulo descrita nos Melhoramentos Municipais – 1890. E na Planta da cidade de São Paulo, levantada e ordenada pelo engenheiro civil Alexandre M. Cocuci e L. Fructuoso F. Costa no ano de 1913, foi feita a representação do plano de Transformação e Embelezamento de 1912. Os resultados de ambos ajudam a compreender os problemas urbanos na época, principalmente o saneamento e o embelezamento, e as suas implicações no campo social e econômico da cidade de São Paulo.

As duas séries de artigos escritos pelo engenheiro estavam no Arquivo Público do Estado de São Paulo, na categoria Jornais. Os mesmos estão transcritos nos Relatórios Parcial e Final da Iniciação Científica do aluno Luis Felipe Jorge Bernardini, produzidos na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU-USP entre 2003 e 2004 sob orientação da Professora Doutora Maria Lucia Caira Gitahy, com seguinte tema: Cultura e cidade na trajetória do Eng. Adolfo Augusto Pinto, 1879-1930. Fontes para uma história social da Introdução do concreto em São Paulo.

Os artigos publicados em 1890 no jornal *Correio Paulistano* analisados foram:

“MELHORAMENTOS MUNICIPAIS” – 1890

- Melhoramentos Municipais – 22 de Janeiro de 1890
- Melhoramentos Municipais – 24 de Janeiro de 1890
- Melhoramentos Municipais – 26 de Janeiro de 1890
- Melhoramentos Municipais – 31 de Janeiro de 1890
- Melhoramentos Municipais – 08 de Fevereiro de 1890

Do conjunto de doze Artigos publicados no jornal *O Estado de São Paulo* no ano de 1912 foram analisados:

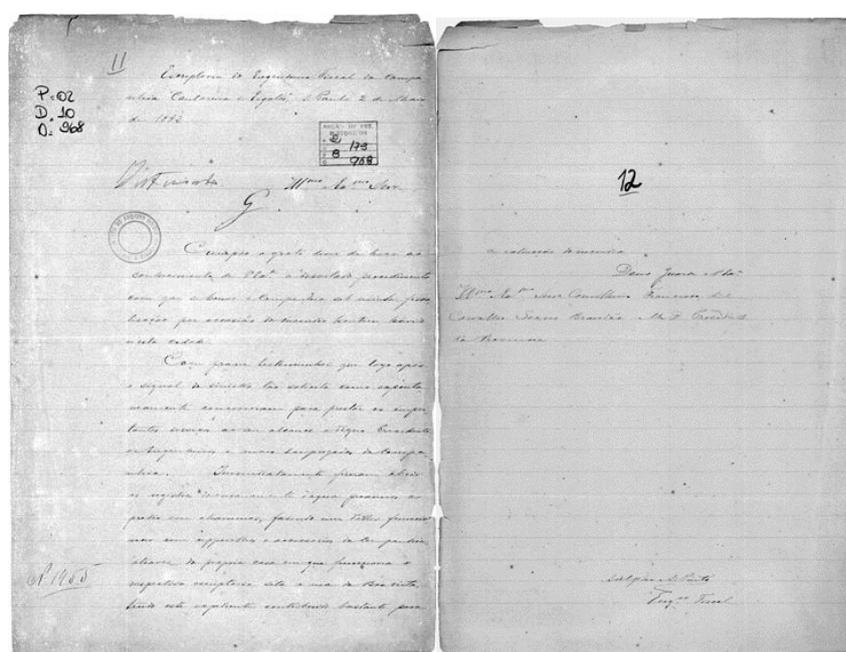
“A TRANSFORMAÇÃO E O EMBELEZAMENTO DE S. PAULO” – 1912

- A transformação e o embelezamento de S. Paulo I – 12 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo II – 13 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo III – 14 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo IV – 15 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo V – 16 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo VI – 17 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo VII – 19 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo VIII – 20 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo IX – 21 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo X – 22 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo XI – 23 de novembro de 1912
- A transformação e o embelezamento de S. Paulo XII – 24 de novembro de 1912

Também foram encontrados ofícios no Arquivo Público do Estado de São Paulo, cujo remetente foi Adolpho Augusto Pinto. Dentre eles, estão:

- **Escritório de Engenharia Fiscal da Companhia “Cantareira e Esgotos”, São Paulo 2 de maio de 1882.** Neste ofício relata ao Presidente da Província sobre um incêndio na data de 1 de maio de 1882 ocorrido na cidade.
- **Repartição Fiscal da Companhia Cantareira e Esgotos, S. Paulo 20 de Outubro de 1880.** Informa sobre o início do funcionamento da linha telefônica, em que a Companhia Cantareira e Esgotos realizou uma experiência fazendo uma ligação ao Presidente da Província Laurindo Abelardo de Brito.
- **Escritório do Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira e Esgotos, S. Paulo 19 de novembro de 1880.** Neste ofício informa ao Presidente da Província que após a conclusão das obras de abastecimento de água realizadas pela Companhia Cantareira e Esgotos será relevada a responsabilidade de remunerar o engenheiro fiscal.

FIGURA 1 - Ofício (2 de maio de 1882)



Fonte: Arquivo do Estado. Disponível em: <<http://www.arquivoestado.sp.gov.br/>>. Acesso: 14 de maio de 2016.

Além disto, coletou-se mapas da cidade de São Paulo de diversas décadas, no site Informativo do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís, mostrando a evolução da malha urbana. O Quadro 1 elenca a relação de todas as obras encontradas e que foram publicadas pelo engenheiro, no qual está destacado na cor azul as obras lidas e em negrito aquelas que constam em bibliotecas estrangeiras.

QUADRO 1 - Obras publicadas de Adolpho Pinto

Obras publicadas de Adolpho Pinto					
Nº	CATEGORIA	OBRA	ANO	EDITORIA	LOCAL ENCONTRADO
1	Livro	O novo abastecimento d'água de S. Paulo	1881		*Ver nota abaixo ¹
2	Relatório	Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da província de S. Paulo pela Comissão Central de Estatística composta dos senhores: Dr. Elias Antonio Pacheco e Chaves [et al.].	1888	Leroy King Bookwalter Typographia King	USP
3	Artigos	Melhoramentos Municipais	1890	Jornal "Correio Paulistano"	Arquivo do Estado de São Paulo
4	Livro	The state of São Paulo; or, The land of coffee (Brazil).	1893	Chicago, 1893	CHICAGO Connecticut Illinois
5	Artigos	O caes de Santos	1894	Officinas da Companhia Impressora Paulista	ITU
6	Livro	Viajando	1901	Typographia Vanorden	Stanford University Libraries – Stanford, California
7		Questões econômicas	1902	Typographia Vanorden & Cia. São Paulo	USP
8	Livro	Cartas da Europa	1907	Vanorden & Co	USP
9	Livro	Ainda a questão do café. A província final	1907		*Ver nota abaixo
10	Livro	Na Brecha	1911	Off. Typ. Cardozo Filho & C. Rua Direita, 35, São Paulo.	University of Wisconsin – MADISON
11	Artigos	A transformação e o embelezamento de S. Paulo	1912	Jornal "O Estado de São Paulo"	Arquivo do Estado de São Paulo
12	Livro	As estradas de ferro de S. Paulo: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos, a sua encampação	1916	Casa Vanorden	USP
13	Livro	Os jesuítas no Brasil	1917	Casa Vanorden	USP
14	Artigos	O problema monetário no Brasil	1919	Jornal "O Estado de S. Paulo"	USP
15	Livro	Questão de limites entre os estados de São Paulo e do Paraná; laudo dos peritos de S. Paulo.	1919	Casa Vanorden	UNICAMP
16	Livro	Homenagens	1926	Casa Vanorden	UNICAMP
17	Livro	A cathedral de São Paulo	1930	Empreza Graphica da "Revista dos Tribunaes"	PUC-Campinas
18	Livro	Minha Vida. Memórias de um Engenheiro paulista	1970	Secretaria da Cultura, Esportes e Turismo em São Paulo	SEBO
19	Livro	História da viação pública de São Paulo	1903 2 ed. 1977	Typografia e papelaria Vanorden & Cia. São Paulo 2 eds. Governo do Estado de São Paulo, São Paulo	SEBO

Fonte: Elaboração própria da autora com base na coluna "Local encontrado", deste quadro.

¹ Sabe-se que este livro foi escrito, porém não encontrou-se o mesmo em bibliotecas ou sebos. Estava escrito o título da obra na contracapa do livro Homenagens na seção: Do mesmo autor, no qual informa que outras obras foram escritas também por Adolpho.

Existem algumas obras que constam apenas em bibliotecas estrangeiras, principalmente nas norte-americanas, como foi o caso do livro: *The state of São Paulo; or, The land of coffee (Brazil)*, localizado fisicamente em bibliotecas de Chicago, Connecticut e Illinois, e o livro Na Brecha, que encontra-se na *University of Wisconsin* em Madison.

O terceiro deles, o livro Viajando, foi localizado em formato digitalizado na *Stanford University Libraries* em *Stanford* na Califórnia, através de um projeto do *Google* em parceria com bibliotecas que promoveram a digitalização de materiais para o domínio público, tornando-os acessíveis.

Outras publicações foram localizadas em sebos de diversos estados do Brasil, como o Minha Vida (Memórias de um Engenheiro Paulista) que estava em Dourados – MS. Além de livros encontrados em seções de obras raras das bibliotecas (USP, UNICAMP E PUC-Campinas), como o livro Cartas da Europa que está na Coleção Prof. Dr. Eurípedes Simões de Paula da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências humanas da Universidade de São Paulo.

A partir da análise destes dados, a dissertação de mestrado em urbanismo desenvolvida e organizada em quatro capítulos, procurou compreender como se davam as relações sociais, a estrutura administrativa e econômica paulista, e quais os dilemas enfrentados no processo de infra-estruturação pelo qual o estado e a cidade passaram no final do século XIX e início do XX. Portanto:

CAPÍTULO 1: O primeiro capítulo apresenta a cidade de São Paulo na passagem do século XIX e início do século XX, através do levantamento histórico da evolução urbana da cidade entre 1880 e 1924, com enfoque para a questão sanitária; utilizou-se a historiografia básica do território paulista e especialmente da capital do estado, fazendo o uso de autores como: Nestor Goulart, Cândido Malta, Benedito de Lima Toledo, Milton Santos, Luiz Augusto Maia Costa, dentre outros. Mostrou-se um pouco da parte histórica da cidade, os fatores físicos e locais que influenciaram na escolha do território de formação da urbe; as técnicas construtivas adotadas no período colonial até sua ascensão como a imperial cidade de São Paulo e a chegada da República, no qual foram realizadas diversas obras de infra-estruturação urbana e territorial.

Procurou-se retratar o papel da engenharia sanitária nas transformações do espaço da cidade e do território do período republicano e como as escolas politécnicas disseminavam

as ideias positivistas na formação dos engenheiros e conseqüentemente, o impacto do positivismo nos projetos urbanísticos.

Esse capítulo dedicou-se também ao conceito de território enquanto configuração de redes de cidades, amparado nas categorias conceituais da geografia, no contexto político e territórios urbanos, através de autores como Ratzel, Raffestin, Haesbaert, Milton Santos, Ruy Moreira, Jean Gottmann e outros.

CAPÍTULO 2: Aqui mostrou-se a biografia do Engenheiro Adolpho Augusto Pinto, ancorada no livro escrito pelo próprio em 1929, e publicada em 1970 com o título: *Minha Vida (Memórias de um Engenheiro Paulista)*; evidenciando sua formação e a vida delimitada na “ordem e método”.

Nessa seção, foram apresentadas as relações pessoais, profissionais e sociais de Adolpho, como também suas viagens de estudo para os Estados Unidos e Europa, realizadas enquanto servidor da Província de São Paulo. Além disso, o capítulo foi construído a partir da leitura do livro *Adolpho Augusto Pinto – ação e cidadania* de José Carlos Higuel e dos documentos primários: livros, artigos, publicações em jornais e ofícios escritos pelo próprio engenheiro.

CAPÍTULO 3: O capítulo apresentou a configuração do transporte ferroviário no final do século XIX e as primeiras décadas do século XX em São Paulo, identificando as primeiras implantações das Estradas de Ferro no país e analisa a criação de duas companhias: a São Paulo Railway e a Companhia Paulista. Como bibliografia foram utilizadas obras de autores como Luiz Augusto Maia Costa, Sidney Bernardini e Cristina de Campos e os livros escritos por Adolpho, bem como leis e decretos.

Posteriormente analisou a atuação profissional de Adolpho Pinto nas duas companhias citadas. A primeira delas, a São Paulo Railway, na qual atuou como Engenheiro Fiscal de 1885 à 1888 e a segunda, Companhia Paulista das Estradas de Ferro, atuando como Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria. Neste capítulo também expõe-se o plano do município de Piratininga, do qual Adolpho Pinto foi o autor do projeto.

CAPÍTULO 4: No quarto capítulo foi apresentada a prática profissional de Adolpho Pinto e suas propostas para os melhoramentos urbanos da cidade de São Paulo no final do século XIX e início do XX, em específico o plano urbano de 1896, o plano de Melhoramentos

Municipais escrito em 1890 e o de Transformação e Embelezamento de São Paulo escrito em 1912. Mostrou-se o papel do discurso higienista e a relação com as reformas urbanas na modernização, em principal, do sistema de recolhimento do lixo, abastecimento de água, coleta de esgotos, *aformoseamento* das áreas inundáveis, criação de parques e canalização de córregos. Estas questões surgiram no Brasil neste período sob a égide de uma cultura urbanística internacional em formação, em parte desenvolvida através de um debate de ideias de profissionais.

Como resultado dessa pesquisa, foram delineadas as questões que ocorriam no momento de atuação profissional de Adolpho Pinto, pretendendo-se que os pontos abordados auxiliem presentes e futuras indagações sobre a história do planejamento e infraestrutura paulista.



“E não deixarei de assinalar aqui que foi dos mais interessantes o período histórico em que me coube um lugar no mundo, não só quanto às transformações operadas no regime político, social e material da vida dos povos, como especialmente em relação à extraordinária mudança havida nas coisas e nos costumes da minha terra, coisas e costumes que eu ainda alcancei a muitos respeitos, tais quais eram em plena era colonial.”

[Adolpho Pinto sobre São Paulo em Minha Vida (Memórias de um engenheiro Paulista), 1970]



CAPÍTULO I

1 Cidade e Território em São Paulo no final do século XIX e início do XX

O propósito do Capítulo I é identificar o contexto histórico em que o objeto de pesquisa, Adolpho Augusto Pinto, estava inserido. Ou seja, a cidade e o território de São Paulo entre o final do século XIX e início do XX. Em primeiro lugar, foram realizadas algumas abordagens sobre o conceito de cidade e território, a partir do pensamento de estudiosos sobre o tema. Procurou-se retratar o urbanismo feito pelos engenheiros sanitaristas nas transformações da paisagem e do espaço do período republicano, as escolas politécnicas e as ideias positivistas dos engenheiros.

1.1 Breve conceituação de cidade e território

Tanto o conceito de cidade quanto o de território é produto da relação entre espaço e sociedade. A compreensão do conceito de cidade e território como algo que não se limita a uma só categoria, mas a várias, atesta a amplitude de compreensão de ambos, e contribui para a análise das dinâmicas e configurações do espaço urbano-territorial brasileiro, em especial do estado e da capital de São Paulo, em uma época de muitas transformações sociais.

1.1.1 Cidade

Provavelmente o vocábulo cidade data do século XIII, advinda da palavra latina *civitas-âtis*. No geral, o termo é utilizado para designar uma certa entidade político-administrativa urbanizada e segundo uma das definições contida no dicionário de língua portuguesa latina: Cidade é um núcleo populacional formado por um espaço amplo no qual ocorrem relações e fenômenos sociais, culturais e econômicos (CUNHA, 1982).

A compreensão do que é cidade transformou-se em diferentes períodos históricos, dependendo do contexto, do espaço e do tempo. Existem várias formas de cidade, com grandes diferenças entre elas, sendo foco de análise de estudiosos de diversos campos do conhecimento de todo o mundo, no intuito de entender a sua conformação, o seu espaço e os fenômenos que nela ocorrem.

Dentre muitos autores que discutiram o tema encontram-se o sociólogo alemão Georg Simmel (1858 – 1918), o historiador belga Pirenne (1862 - 1927), o historiador e economista alemão Max Weber (1864 – 1920), o historiador norte-americano Lewis Mumford, o filósofo

e sociólogo Henri Léfèbvre, o arquiteto historiador italiano Leonardo Benévolo e o geógrafo brasileiro Milton Santos.

É importante salientar que Georg Simmel, Pirenne e Max Weber atuaram na Europa exatamente no período da vida profissional de Adolpho Pinto em São Paulo. Estes dizem que o conceito de cidade está atrelado ao âmbito econômico. Simmel em sua obra *A metrópole e a vida mental*, pensa a cidade como sede da mais alta divisão econômica do trabalho, e que oferece uma diversidade de serviços e com uma “concentração de indivíduos”.

Dentre as diversas definições, a cidade é apresentada como “concentração humana” portadora de personalidade jurídica, vivendo do comércio e da indústria (RAMINELLI, 1997). De acordo com outro autor, a cidade se apresenta como uma “comunidade urbana”, com predomínio de um caráter industrial, comercial e um alto grau de autonomia, sendo resultado e ao mesmo tempo um pressuposto do desenvolvimento capitalista. Assim, as cidades são peculiares por apresentarem funcionalidades específicas e mistas. Ambos consideram a economia, as atividades comerciais e industriais como responsáveis pela vitalidade e a expansão das áreas urbanas (WEBER, 1958).

Outra definição apresenta a cidade como um local organizado economicamente e socialmente como uma unidade coletiva (MUNFORD, 1938). Para completar, pode-se pontuar que a mesma cidade pode desempenhar funções diferentes a partir das realizações dos habitantes e do período em que se encontra (BENÉVOLO, 1984; LÉFÈBVRE, 1991). Além disso, ela é um núcleo que exerce influência sobre o entorno (SANTOS, Milton, 1993).

Dentre estes vários sentidos para o conceito do termo, a presente dissertação considera que cidade é um arranjo espacial histórico, podendo ser entendida como o lugar da troca, do acesso aos bens e serviços - culturais, religiosos, de infraestrutura ou consumo - e que reúne os mais diversos fluxos e atividades humanas, estando inserida no território. Possui uma organização peculiar do seu espaço, e portanto, não há um padrão que defina todas as cidades.

Neste sentido, estudar a cidade de São Paulo no início da República exigiu uma análise minuciosa de seu espaço e de suas relações, compreendendo que a formação do território paulista é um processo histórico, no qual pode ser considerada como o *locus* de convergência das grandes correntes e interesses econômicos, políticos e ideológicos.

1.1.2 Território

Concomitante com as abordagens mais específicas e cientificamente sistematizadas sobre o tema ocorridas em 1960, houve um aumento no debate sobre a perspectiva conceitual do termo território. Etimologicamente a palavra território origina-se do latim *territorium*, que significa pedaço de terra apropriado. O vocábulo latino “terra” é fundamental para se entender o significado da palavra território, pois mostra-se como um fragmento do espaço em que se constroem relações tanto de base materialista quanto de base imaterialistas (HAESBAERT, 2009, p. 43).

Pode ser compreendido como uma área delimitada sob uma posse local ou global e está associada a diversos setores, estando presente na geografia, na política e no planejamento urbano e territorial.

Na geografia, o território define-se como a relação entre espaço, poder e domínio exercido pelo Estado dentro de uma área delimitada (RATZEL, 1900). Ainda nesse contexto, o território está diretamente relacionado aos processos de construção e transformação do espaço geográfico, unindo rural e urbano, variando de acordo com a corrente de pensamento adotada ou abordagem feita, ligando-se ao espaço apropriado e delimitado a partir de uma relação de poder. Em resumo, a relação social se dá através da tríade sociedade, espaço e território (RAFFESTIN, 1993; RATZEL, 1900).

No campo da geografia urbana, define-se território como a consequência de diversas formas de apropriação cultural, ideologias políticas e grupos sociais. Além disso, é o espaço construído historicamente, reorganizado e configurado pela população que o habita (SANTOS, 1978; HAESBAERT, 2007).

Na política, o território remete à jurisdição de ordem econômica das unidades governamentais sobre determinada área, ou seja, é o local físico no qual o Estado exerce sua influência (GOTTMAN, 1975).

Território pode ser considerado como um elemento de articulação das relações sociais, diversificando as formas de atuação no planejamento urbano. Para Spósito (2008), o território é um dos fatores que levam a conformação da rede urbana.

No presente estudo, considera-se território como um espaço que engloba diversas relações de poder, sociais, econômicas, culturais e políticas, e está vinculado as formas de apropriação e pertencimento.

1.2 A formação espacial do território brasileiro e o território paulista

A partir do entendimento dos termos cidade e território e qual a linha de pensamento adotada por este estudo buscou-se contextualizar a configuração do território brasileiro e paulista.

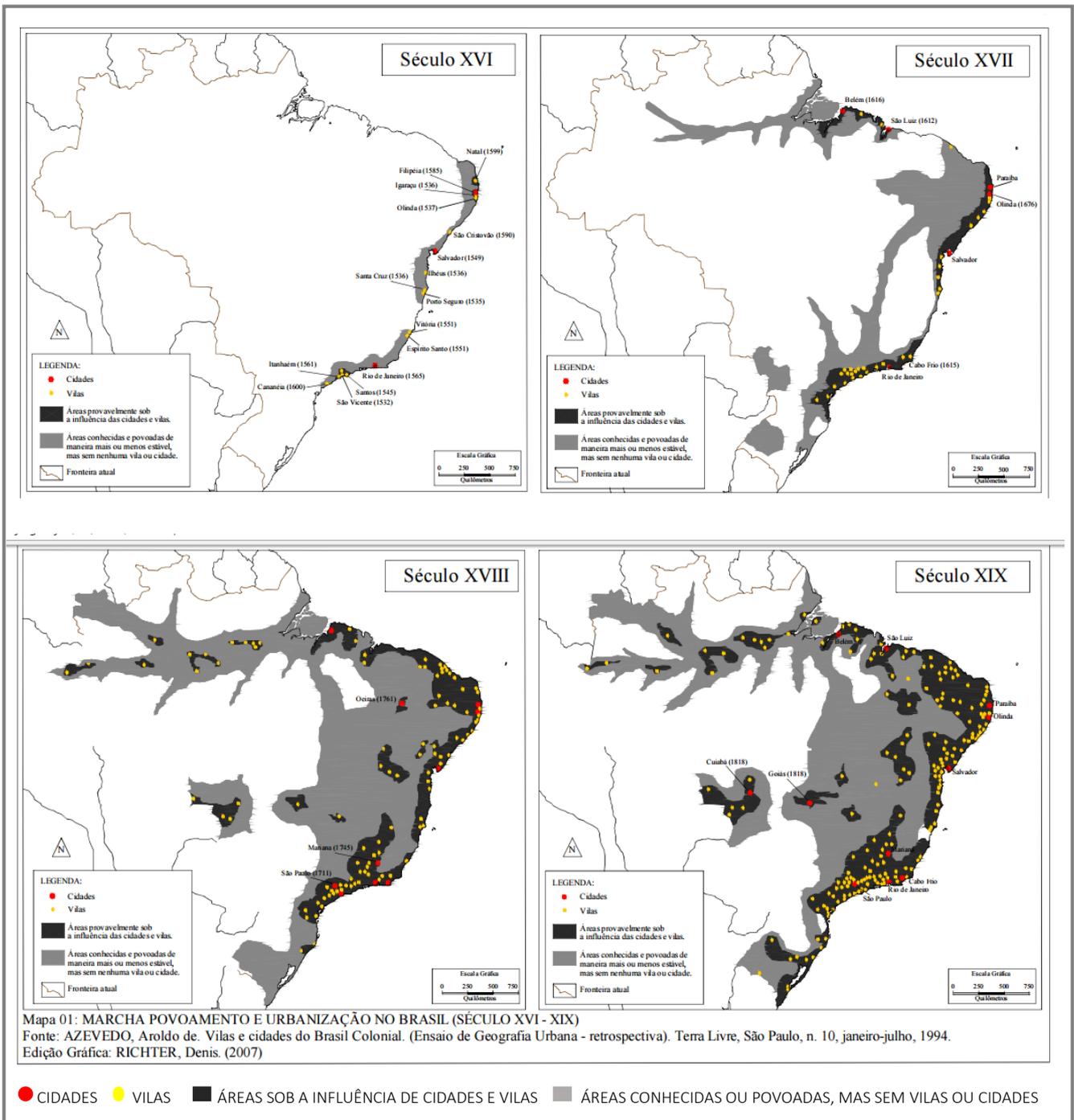
O território brasileiro é resultado de um longo processo de conquista iniciado no século XV e consolidado no século XX (STRAFORINI, 2007), no qual, a formação espacial brasileira foi marcada por fases e vetores, constituídos de hegemonias e conflitos. As fases são marcadas por um contraponto entre o modelo comunitário das sociedades indígenas, quilombola e camponesa e o modelo latifundiário de sociedade engendrado pela Coroa Portuguesa, que tencionou a formação espacial brasileira estruturalmente dentro de um caráter reiterado e constante até o século XVIII (MOREIRA, 2012; p. 11).

No início da colonização, grande parte dos núcleos urbanos se estabeleceram junto à faixa litorânea, e as vilas e cidades foram agentes fundamentais no processo de transformação dos espaços da América do Sul em territórios do Império Português (DERNTL, 2013). Aroldo Azevedo em 1994, produziu um conjunto de mapas intitulados de “A marcha de povoamento e a urbanização no Brasil – séculos XVI-XIX”, que mostram a formação espacial brasileira ao longo dos séculos (STRAFORINI, 2007).

A Figura 2 demonstra o mapa da marcha de ocupação das vilas (representadas em pontos na cor amarelo) e cidades (representadas em pontos na cor vermelha), datado entre os séculos XVI e XIX. Nota-se que entre o século XVI e XVII as vilas e cidades concentravam-se no litoral, sendo observada uma predominância de vilas em relação às cidades. Ainda nessa imagem, é possível observar que no século XVI haviam apenas as cidades de Salvador (1549), Rio de Janeiro (1565), Igaraçu (1536) e Filipéia (1585) e dentre algumas das vilas existentes estavam Natal (1599), Olinda (1537), Ilhéus (1536), Santa Cruz (1535), Vitória (1551) e Santos (1545). No século XVII foram estabelecidas as cidades de Belém (1616) e São Luiz (1612) ao Norte e é possível notar o surgimento de novas vilas.

Uma observação quanto ao mapa é que desde o século XVI já existia neste tempo a vila de São Paulo, fundada em 1554 no planalto de Piratininga, que entretanto, aparece somente no mapa do século XVIII como cidade de São Paulo (1711) e mostra ainda o núcleo urbano de Mariana (1745), localizado no interior do Estado de Minas Gerais, mostrando que o vetor de expansão volta-se para dentro do território brasileiro.

FIGURA 2 – Mapa da marcha do povoamento e urbanização no Brasil (século XVI-XIX)



Fonte: STRAFORINI, 2007, p.24.

Ainda na Figura 02, destacam-se em cinza escuro as áreas que estavam sob influência das cidades e vilas no século XVI, área essa que aumenta com o passar dos séculos. Em cinza claro são representadas as áreas já conhecidas geograficamente porém sem configuração de vila ou cidade². É importante salientar que as duas áreas apresentaram crescimento em direção ao interior do território brasileiro com o passar dos séculos. A ocupação do território brasileiro foi marcada por mudanças significativas no século XVIII, quando a quantidade de vilas aumentou, expandindo-se rumo aos estados atuais de Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás e Amazonas.

Desde os primeiros tempos da colonização até a segunda metade do século XVIII, ocorreu a criação de vilas e freguesias como um dos meios para a organização do território³. Essa nova conformação foi em parte iniciada através das expedições rumo aos sertões inexplorados, principalmente pelas missões jesuíticas. Durante o século XVI, no território paulista, os padres da Companhia de Jesus já haviam ultrapassado a Serra do Mar e chegado ao planalto interior, iniciando a formação da rede urbana paulista e nos séculos seguintes multiplicou-se suas vilas e cidades com intensa presença da administração portuguesa (DERNTL, 2013). Essa ocupação territorial transformou as relações de campo e cidade; formando-se uma rede urbana interligada, na qual a fundação da cidade de São Paulo teve um papel fundamental.

1.3 A cidade de São Paulo - Colonial e Imperial

O ato fundacional do núcleo urbano de São Paulo aconteceu no dia 25 de janeiro de 1554 através da missão jesuítica, reunindo no planalto paulista os habitantes de origem tanto europeia quanto os indígenas que já ocupavam esta área. Deste núcleo foram organizadas grandes expedições pelos bandeirantes rumo aos sertões inexplorados da colônia, em busca

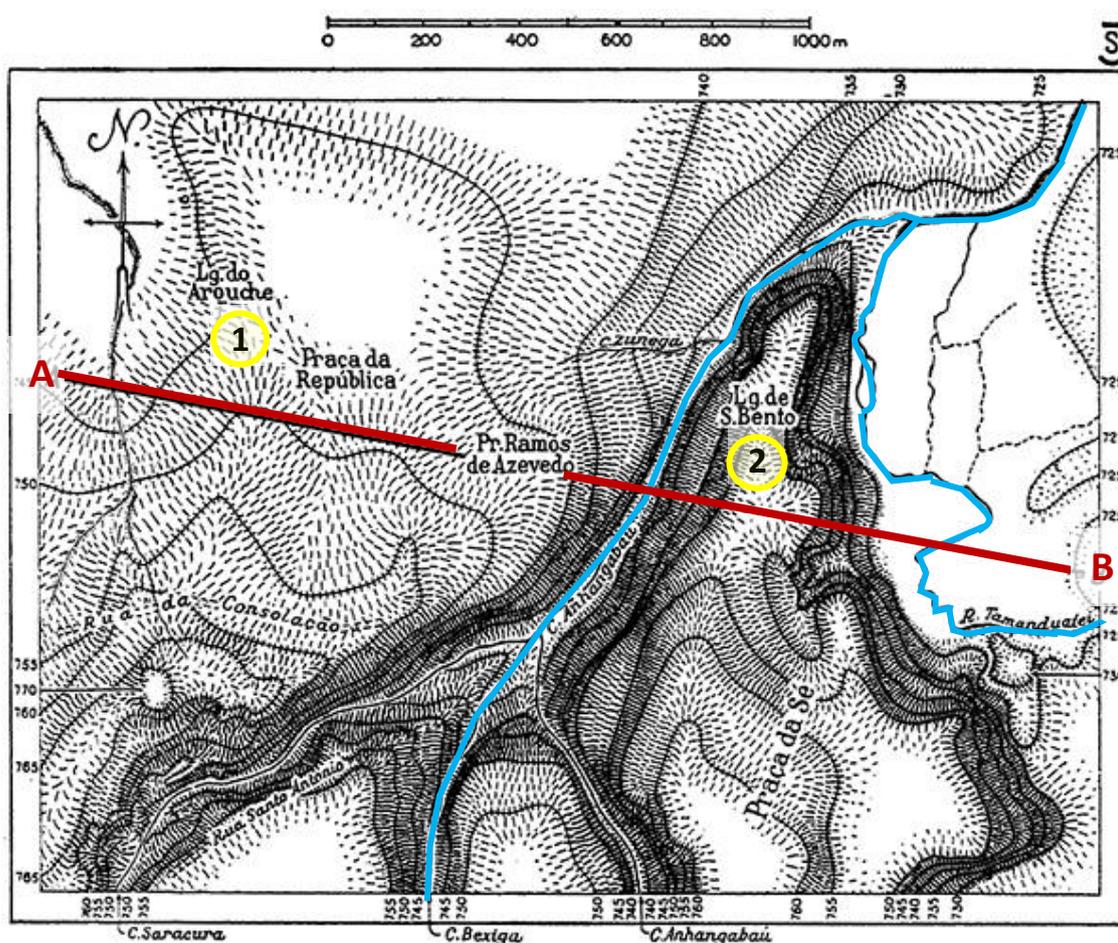
² O mapa da marcha do povoamento e urbanização no Brasil (século XVI-XIX) foi usado no estudo para mostrar que o povoamento do território brasileiro se deu do litoral para o interior do país, entretanto, os pontos em amarelo e vermelho não representam exatamente o tamanho e a quantidade de todas as vilas e cidades existentes neste período. Outro fator questionável é a mancha em cinza claro, pois, estudos posteriores mostram que estas áreas eram povoadas, podendo pertencer ao território demarcado por uma vila, ou seja, ao termo da vila (território circundante do núcleo urbano que está sob jurisdição deste), visto que o perímetro destas eram maiores do que o seu espaço urbano em si.

³ Uma nova geração de pesquisadores, segundo Beatriz Piccolotto (2012), produziu novos balanços historiográficos sobre a história da urbanização no Brasil, dentro dos quais, Nestor Goulart Reis Filho. Neste viés, esta nova área do conhecimento produziu novas respostas para os problemas contidos no espaço urbano e no rural. Lembrando que no território brasileiro a população rural e a urbana tornaram equivalentes em 1945, com o predomínio da urbana apenas a partir da década de 70 do século XX (BUENO, 2012).

de mão-de-obra indígena, pedras e metais preciosos. Num curto prazo, as bandeiras foram em boa parte responsáveis pela dilatação dos limites das fronteiras da colônia (DERNTL, 2013).

De 1554 à 1820 era considerado centro de convergência de caminhos de tropeiros, ao longo dos quais surgiram os “pousos”⁴ na forma de pequenos sítios e chácaras, modulados na distância aproximada de um dia de viagem e ao longo do tempo o crescimento da vila de taipa do período colonial foi sendo alvo de transformações que buscavam romper os limites do sítio de fundação, transpondo as várzeas e irradiando a expansão urbana (CAMPOS e col., 2004; HEREÑÚ, 2007; SEGAWA, 2004). As Figuras 3 e 4, mostram a situação topográfica e os seus principais cursos d’água.

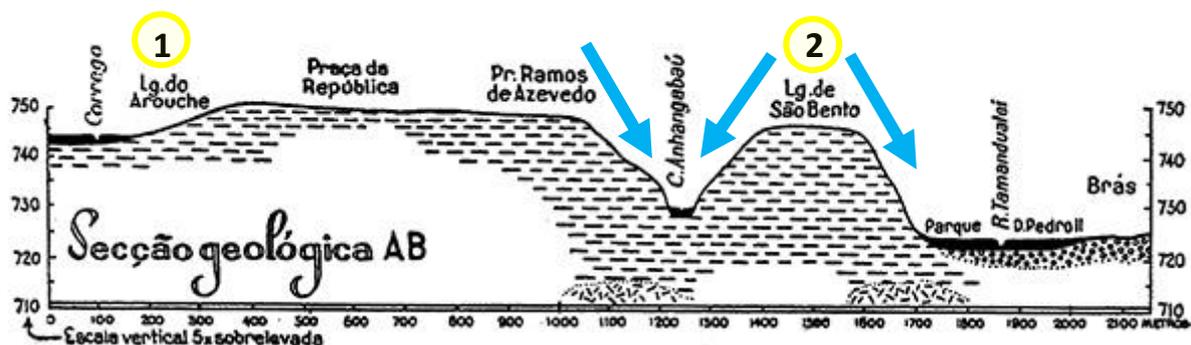
FIGURA 3 - Planta Topográfica dos vales do córrego do Anhangabaú e rio Tamanduateí



Fonte: AB'SABER, Azis Nacib. “Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo”. São Paulo, FFCLUSP, 1957.

4 POUSOS – “pouso” (do latim *pausare*, que deu também origem ao vocábulo “pausa”), territórios da espera, ver (Laurent Vidal, 2016, p.401) Artigo Tempo (Niterói, online) | Vol. 22 n. 40. p. 400-419, maio-agosto, 2016.

FIGURA 4 - Situação topográfica indicado na Figura 3



Fonte: Site do escritório SPBR Arquitetos. Disponível em: <http://www.spbr.arq.br/pt/wp-content/uploads/1998/09/06_web.jpg>. Acesso em 06 de outubro de 2016.

A cidade de São Paulo foi implantada mediante os principais caminhos para o interior e banhada pelo rio Tietê, estando situada no encontro do vale do Tamanduateí, a leste e do ribeirão Anhangabaú, a oeste (SEGAWA, 2004).

As várzeas que cercavam os limites de fundação deste núcleo urbano formavam o “triângulo” (SEGAWA, 2004, p. 12), ou seja, a figura geométrica tradicional usada para designar a região em acrópole, cujos vértices eram formados pelos Convento de São Francisco, do Carmo e do Mosteiro de São Bento. Observe que a situação topográfica possuía um acentuado desnível entre a região do Largo de São Bento e os rios Anhangabaú e Tamanduateí. Como descreve Benedito de Lima Toledo (2004):

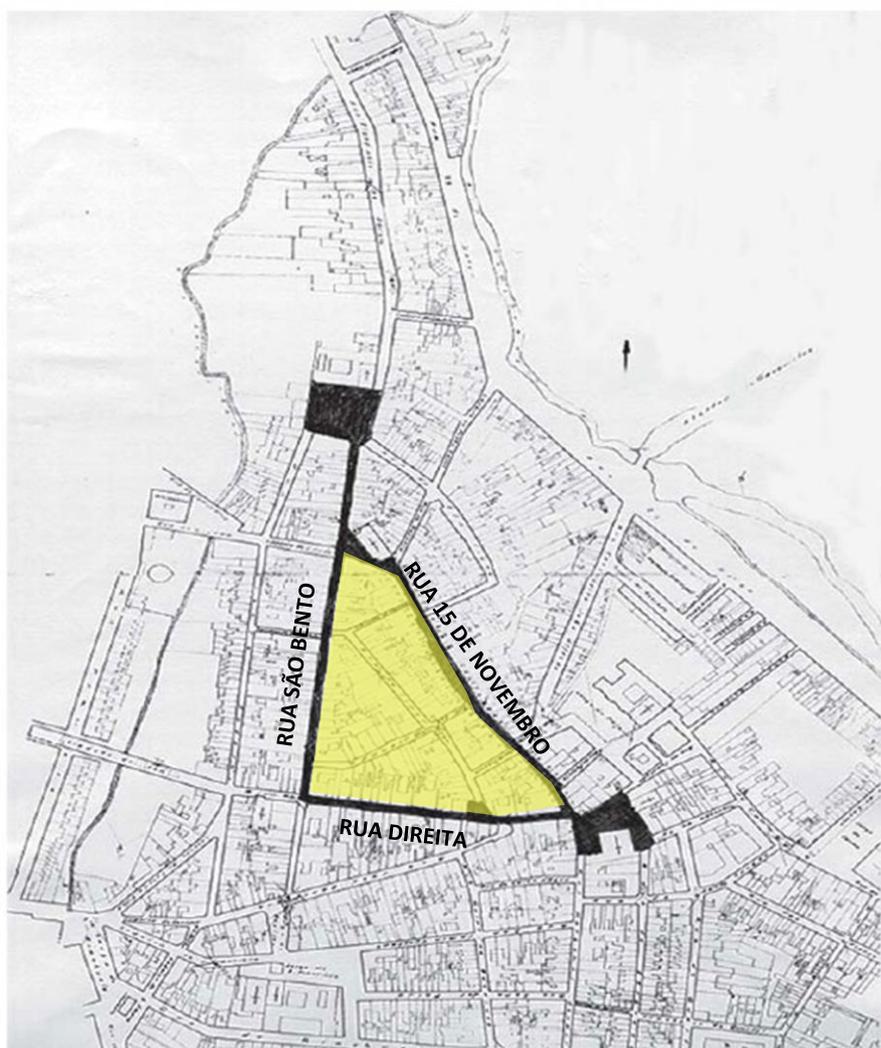
“Essa pequena colina triangular é quase plana, com altitudes variando de 750 a 766 metros, mas cercada por um **forte desnível**, de cerca de 30 metros em relação aos cursos d’água que o delimitam. É uma acrópole que abrigou a cidade em seus três primeiros séculos de existência. Dentro dessa colina três ruas configuravam o chamado Triângulo: a Rua Direita de Santo Antônio (atual Direita), a Rua do Rosário (depois da Imperatriz e, desde o início da República, 15 de Novembro) e a Rua Direita de São Bento (atual São Bento).” (TOLEDO, 2004; p. 09, grifo nosso).

O curso embrionário da marcha da ocupação da colina levou em consideração os aspectos físicos do território. Por muito tempo o distrito central de negócios permaneceu nas principais ruas deste triângulo, que são delimitadas pelas ruas: Direita, do Rosário (atual rua 15 de Novembro), e a São Bento (CAMPOS e col., 2004).

“As duas ruas ‘direitas’ (a de Santo Antônio e a de São Bento) eram planas, retas e cruzavam-se em ângulo reto, fato único na cidade, razão por que este ponto era conhecido como ‘quatro cantos’” (TOLEDO, 2004; p. 09).

A estruturação viária da cidade ocorreu em função da importância de determinadas vias de transporte, sendo baseada nas ladeiras que comunicavam a parte alta da colina com os portos junto à Várzea do Carmo (Tabatingueira, Glória e Carmo) e nos caminhos dos tropeiros, que passando pela capital, articulavam o interior da província com o porto de Santos (CAMPOS e col., 2004; HEREÑÚ, 2007). Na sequência, o Mapa 1 destaca a região do triângulo histórico:

MAPA 1 - Mapa do Triângulo Histórico da cidade de São Paulo



A denominação "Triângulo" deve-se à configuração geométrica resultante da interseção entre as três vias, destacadas na planta acima. Do largo da Sé (atual Praça da Sé), situado a sudeste, partem as ruas Direita e XV de Novembro. A primeira transcorre para oeste e a segunda, na direção noroeste, ligando o largo da Sé ao de São Bento. Levantamento do Engenheiro V. Huet de Bacellar, 1893 (Fonte: Benedito Lima de Toledo, *Prestes Maia...*, São Paulo, Empresa das Artes, 1996, p. 68-69).

Fonte: Benedito Toledo, *Prestes Maia...*, São Paulo, Empresa das Artes, 1996, p.68-69 in Frehse, F. Cartões postais paulistanos da virada do século XX: problematizando a São Paulo "moderna". *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, p. 132, jun. 2000.

Sua disposição espacial reproduz uma estratégia de implantação encontrada com frequência nas cidades fundadas pelos portugueses no Brasil. Na vila estavam presentes três ordens religiosas: a dos Beneditinos, a das Carmelitas e a dos Franciscanos (HEREÑÚ, 2007).

Assim, a cidade cresceu na colina histórica⁵ por quase três séculos. Do ponto de vista construtivo, até o advento da ferrovia o uso da técnica da taipa de pilão dava característica geral para a vila colonial, estando presente por exemplo nas construções das igrejas, conventos, residências urbanas e nas casas bandeiristas. As ruas eram sem calçamento e alguns pontos específicos, como o Largo do Palácio eram de barro pisado - técnica que consistia em apiloar argila misturada com seixos rolados obtidos em rios (TOLEDO, 2004).

A fomentação da atividade econômica do núcleo urbano num primeiro momento, ainda de maneira tímida, colocou-a em posição de entreposto comercial. O enriquecimento advindo das atividades bandeiristas levantaram recursos para a reconstrução e construções de novos equipamentos culturais, serviço público, religiosos, educacionais e parques. Nestas condições, o governo paulista passou a desenvolver um plano de fixação na capitania, e iniciou o fornecimento de incentivo à lavoura e a indústria (CAMPOS e col., 2004).

Em 11 de julho de 1711, assinada por D. João V, através de uma Carta Régia, a vila foi elevada à categoria de Cidade de São Paulo (NEVES, 2007), contando nesse ano com nove mil habitantes. A cidade permaneceu com características provincianas até meados do século XIX, quando a abertura dos portos às nações amigas em 1808⁶ ofereceu um incentivo à economia do litoral paulista, cuja rota obrigatória para o escoamento da produção, a princípio de açúcar, era São Paulo. A capitania ganhou importância política, e serviu de palco para diversos acontecimentos relevantes, a enunciar a proclamação da independência do Brasil em setembro de 1822, quando a cidade foi titulada: Imperial Cidade, outorgado por D. Pedro I em 1823 (CAMPOS e col., 2004).

⁵ COLINA HISTÓRICA – área que constituía-se o encontro dos Vales do Tamanduateí, a leste, e do Anhangabaú, a oeste, na qual a face leste desta colina, junto à Várzea do Tamanduateí desempenhou a função de frente da cidade até a metade do século XIX.

⁶ Documento assinado em 28 de Janeiro de 1808, todos os produtos brasileiros, a exceção do pau-brasil, passaram a poder ser exportados mediante o pagamento dos devidos impostos. Informações contidas na Biblioteca Nacional Digital do Brasil, disponível em: <<https://bndigital.bn.gov.br/artigos/a-carta-de-abertura-dos-portos/>>. Acesso: 11 de dezembro de 2017.

FIGURA 5 - Vista panorâmica da Província da cidade de São Paulo, 1870 por Henrique Manso**Fonte:** José Rosael / Hélio Nobre.

A obra retratada por Henrique Manso em 1870 revela um conjunto de aspectos ainda de uma vila rural-colonial. Pode-se perceber ao fundo a baixa ocupação do território, uma maior presença dos maciços arbóreos e os edifícios religiosos e residenciais. Mostra também a presença dos trilhos de ferro, que está sendo observado pelos indivíduos localizados no primeiro plano na tela.

No último quartel do século XIX a então chamada Imperial Cidade de São Paulo, passou por uma série de transformações aceleradas, quando conheceu um crescimento urbano e populacional que em poucas décadas a transformou na mais importante unidade de economia e política da federação. A pequena urbe colonial foi transformada em centro cosmopolita, cujo os melhoramentos refletiam a riqueza advinda do café (SEGAWA, 2004, pág. 12).

A modernização da área urbana ligava-se a um conjunto de fatores, dentre os quais estava o modo de organização da produção do sistema cafeeiro e a industrialização. Segundo Bernardini (2004) a partir de 1850 as plantações de café expandiram-se seguindo um crescente processo com o agrupamento de pequenas e médias propriedades, e são absorvidas pelos extensos latifúndios no oeste paulista.

No Brasil, a economia cafeeira promoveu diversas mudanças desde sua introdução no país no século XVIII, gerando enormes riquezas e recriando hábitos e costumes (GUNN, 1992). O plantio em superfícies de vales e montanhas proporcionou o surgimento de novas cidades

e a dinamização e crescimento de muitas outras (BASSANEZI, 1996; BERNARDINI, 2004; COSTA, 2005; HALL, 2004).

No Estado de São Paulo um ponto relevante consistiu na forma com que a sociedade se organizou para produzir e escoar o grão. Com isto, a ascendente industrialização presente na época e os moldes de produção do café no período republicano geraram grandes mudanças em São Paulo, impulsionando a economia, o crescimento urbano e populacional, além de avanços tecnológicos. A expansão da produção cafeeira foi quesito para a instalação da infraestrutura ferroviária e sua ligação com todo o território paulista. A primeira linha férrea no estado de São Paulo teve sua implantação concluída no ano de 1872, tratava-se da *São Paulo Railway*, ferrovia com 159 km de extensão realizada com investimentos ingleses, ligando Jundiaí, passando pela capital ao Porto de Santos. O sistema ferroviário transformou o escoamento da produção em um processo bem mais rápido, possibilitando a redução dos custos com transporte, e conseqüentemente, contribuiu para a consolidação do que Wilson Cano denominou de Complexo Cafeeiro; responsável pelo fortalecimento do sistema burguês de produção, voltado ao mercado internacional (CANO, 1977).

FIGURA 6 - São Paulo *Railway Company*



Fonte: Publicado no Jornal "O Estado de São Paulo" em 26/08/1892. Disponível em:

<<http://www.jornalolince.com.br/2012/out/img/sao-paulo-railway-company.jpg>>. Acesso: 06 de dez. de 2017.

O espaço urbano e o entorno da implantação desta estrada de ferro foram então impactados de várias maneiras. A transformação do solo rural em solo urbano, através do processo de urbanização levou ao crescimento das cidades e das práticas inerentes à ela, como a aglomeração de atividades comerciais e industriais. Tal modernização pretendia configurar a cidade em um centro apto para comandar a principal região cafeeira do país,

beneficiando-se do fluxo de trocas que conferia a São Paulo destaque como pólo do modelo agroexportador então vigente (CAMPOS e col., 2004).

Em um trecho de tempo relativamente curto, a fisionomia da cidade de São Paulo estava transformada, passando de assentamento colonial para um perfil moderno. A composição de três elementos foi importante no processo de modernização e infra-estruturação pelo qual São Paulo passou, são eles: a cultura do café, o complexo cafeeiro e o processo de urbanização (COSTA, 2005).

1.3.1 Crescimento populacional e da malha urbana

Arelado as transformações urbanas, especialmente nos anos finais dos oitocentos, a cidade experimentou um crescimento populacional sem precedentes na sua história, e em pouquíssimas décadas o número de habitantes multiplicou-se vinte vezes, tendo seu apogeu entre 1890 e 1900⁷. Os dados da Tabela 1 mostra o aumento populacional entre 1860 à 1920.

TABELA 1 - Evolução do percentual da população – São Paulo (1860 – 1920)

ANO	POPULAÇÃO	PERÍODO	PERCENTUAL	AUMENTO POP. BRUTO
1860	22.744*	-----	-----	-----
1872	26.020	1860 – 1872	14,40%	3.276
1886	47.697*	1872 – 1886	83,30%	21.677
1890	64.934	1886 – 1890	35,93%	17.237
1900	260.000	1890 – 1900	300,45%	195.066
1910	314.000	1900 – 1910	20,76%	54.000
1920	581.435	1910 – 1920	85,17%	267.435

Fonte: Dados da tabela, disponível em:

<<http://www.historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=alunos&id=416>>. *HUTTER, 1998:133 e 138) e editada pela autora.

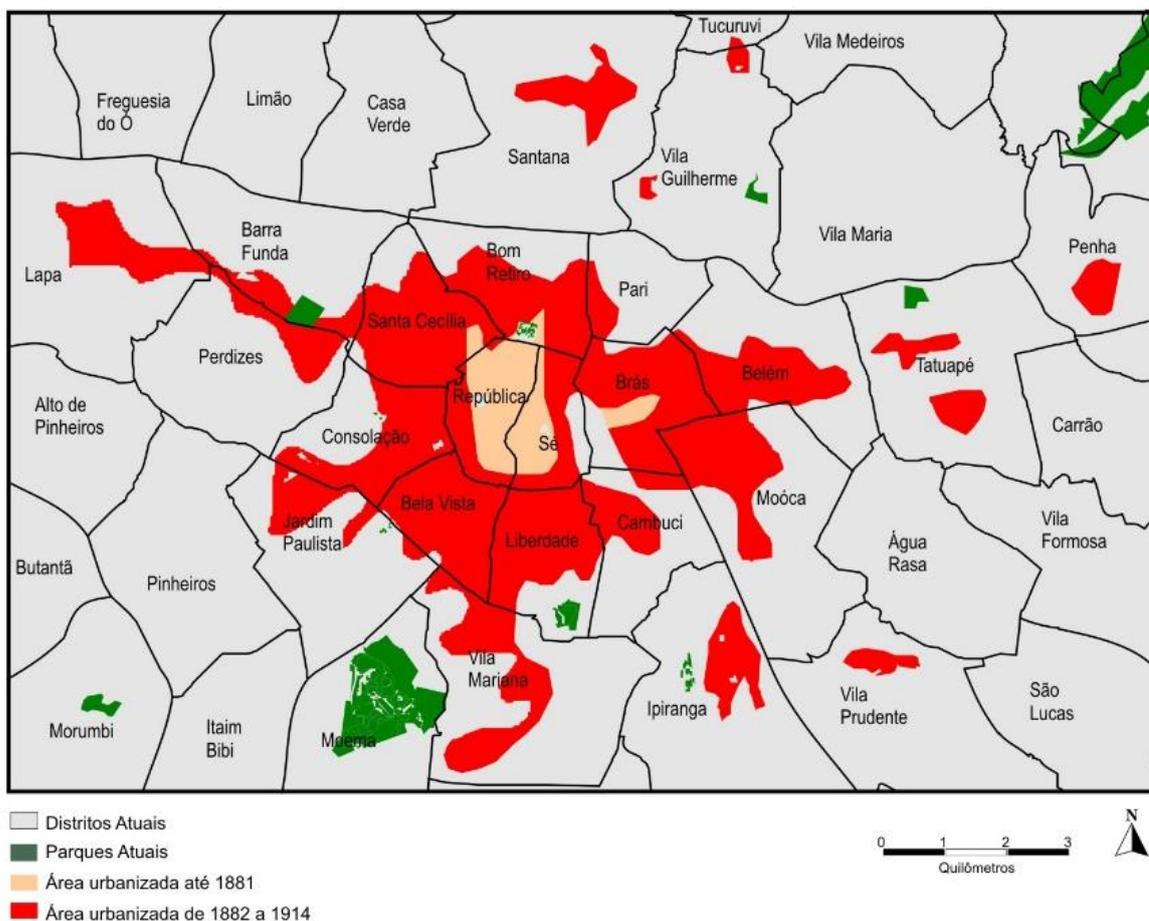
É notável a evolução populacional na capital no final do século XIX e início do século XX. De pouco mais de 20 mil habitantes em 1860 passou a abrigar mais de 500 mil habitantes no ano de 1920, dos quais muitos dos novos residentes eram imigrantes estrangeiros. Note que na década de 1900 foi registrado o maior percentual de crescimento (300,45%) em relação à 1890, passando de 64.934 mil habitantes para 260.000 mil habitantes em 1900, um

⁷ Exatamente nas décadas em que Adolpho propõe um plano de melhoramentos para São Paulo. Ver discussão Capítulo IV desta dissertação.

expressivo aumento de 195.066 mil habitantes. O maior aumento bruto da população se deu na década de 1920, com um número de 267.435 mil habitantes em relação a década de 1910. Juntamente com o crescimento populacional, a área urbanizada aumentou.

O Mapa 2 - Aumento da mancha urbana da cidade de São Paulo (1882-1914) representa o crescimento da cidade de São Paulo entre as décadas finais do século XIX e início do XX. Note como o centro está praticamente ocupado na sua totalidade e as novas áreas (em vermelho) são urbanizadas em diferentes direções, deixando vazios entre elas.

MAPA 2 - Aumento da mancha urbana da cidade de São Paulo (1882 - 1914)



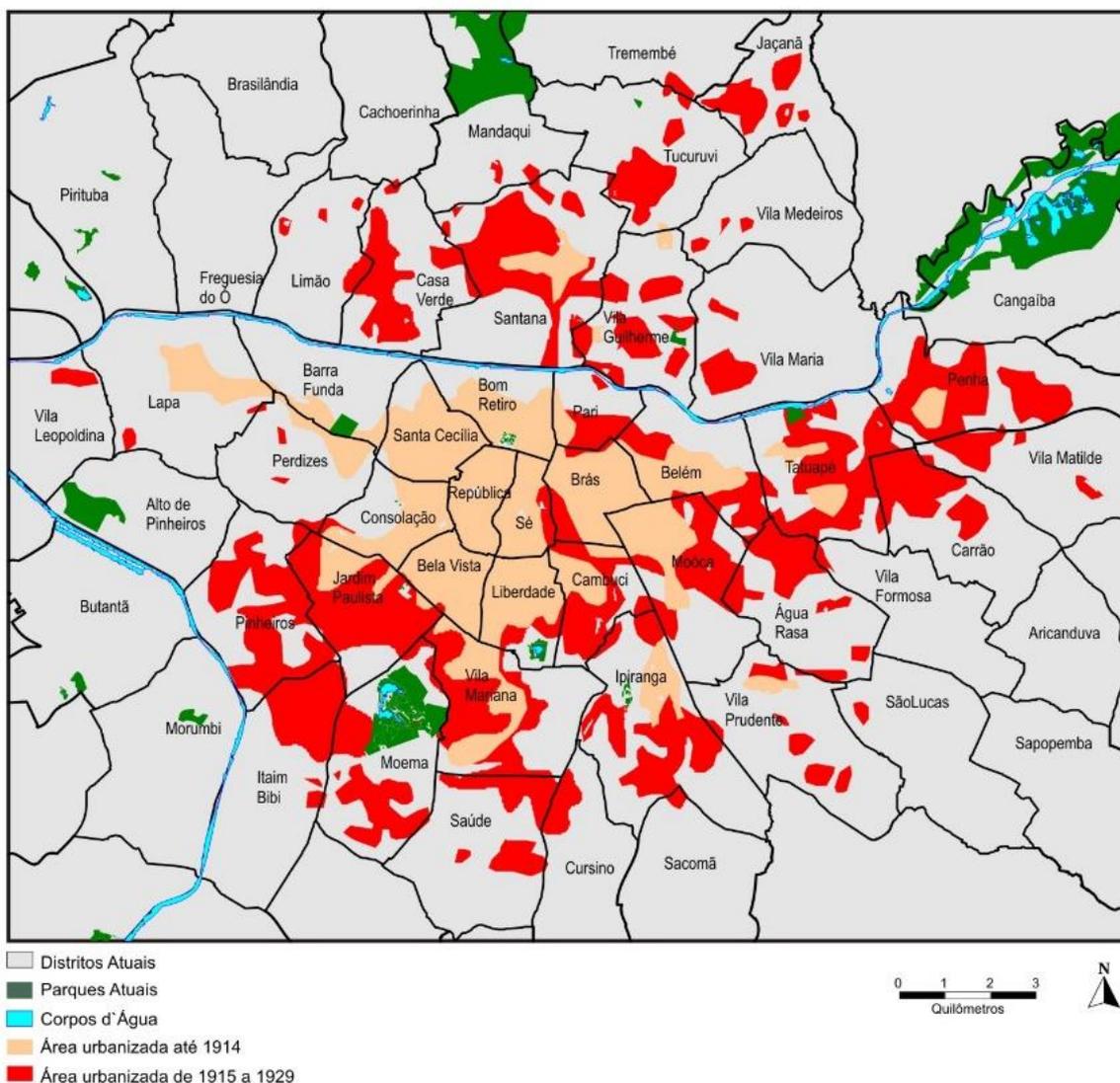
Fonte: Site da Prefeitura de São Paulo. Disponível em:

<http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1920.jpg>. Acesso: 06 de outubro de

2016.

Perceba a intensificação da ocupação de áreas depois do rio Tietê e no sentido sudeste do seu território no Mapa 3, que representa a área urbanizada entre 1915 e 1929.

MAPA 3 - Aumento da mancha urbana da cidade de São Paulo (1915 - 1929)



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

Fonte: Site da Prefeitura de São Paulo. Disponível em:

<http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1920.jpg>. Acesso: 06 de outubro de 2016.

No período de modernização da cidade de São Paulo houve um vertiginoso crescimento dos índices populacionais, que impulsionou o aumento da mancha urbana, mudanças sociais, culturais e das relações de trabalho, que alteraram sua paisagem. Diante isto, a classe dos

operários que se aglomerava, ficou à mercê das ações limitantes da capital voltados ao centro decisório, comercial e residencial da burguesia (CAMPOS, 2002).

A organização de São Paulo já no início dos tempos republicanos é caracterizada como um Estado burguês – capitalista, no contexto da Segunda Revolução Industrial (COSTA, 2005).

O processo de industrialização acompanhado da urbanização apresentou aspectos positivos, mas também negativos. A transformação de seu espaço de forma muito rápida, similarmemente, resultou em condições muito precárias de higiene e saúde pública no meio urbano. A coerência dos resultados era comprometida pela disputa entre projetos divergentes no qual o ritmo avassalador do crescimento urbano diluía esses esforços localizados em um quadro geral de fragmentação e precariedade (CAMPOS, 2002).

A Revolução Industrial gerou transformações significativas na cidade, dentro do qual, os problemas urbanos decorrentes do progresso fabril e comercial resultaram em péssimas condições de vida da população trabalhadora do meio urbano (ENGELS, 2008).

O objetivo de se adaptar às exigências do momento político, econômico e cultural brasileiro levou as elites de diversas cidades a se envolverem num processo que implicava na reformulação dos centros urbanos, por meio de uma série de obras. Assim a remodelação dos espaços das cidades foi realizada através de práticas de ordenamento que visavam o saneamento, embelezamento e a circulação no espaço urbano na virada do século XIX para o século XX (MÜLLER, 2002).

Como conseqüências positivas, este processo impulsionou o crescimento da economia, das redes de comunicações e melhorou os fluxos de produtos para o abastecimento das necessidades, houve também a movimentação do comércio, a infra-estruturação com chegada do abastecimento de água em domicílio e outros. Em 1872 houve mudanças na iluminação pública com a instalação de lâmpadas a gás e na década de 1880 aconteceu a inauguração do serviço telefônico em partes da cidade.

Além de um centro administrativo, comercial e financeiro, o ideário da capital do complexo cafeeiro exigia espaços salubres. Houve então a criação de um novo espaço construído, com remodelação estético-arquitetônica das áreas centrais e/ou privilegiadas; esta visão se explicitaria com o fortalecimento do poder municipal.

Em agosto de 1896 a *Lei nº 264*, criou uma comissão técnica para organizar um plano ou projeto geral para cidade, conforme consta nos nove artigos componentes do texto oficial.

A realização deste plano tinha por objetivo embelezar, melhorar a circulação e criar espaços públicos para a população. No Art. 2º e 3º, encarregava-se a realização do plano por uma equipe de profissionais engenheiros que seria contratada para os serviços e que seriam responsáveis por ampliar a carta cadastral da cidade.

A comissão técnica de melhoramentos criada por esses profissionais, ficou responsável por fazer um levantamento topográfico e cadastral da cidade, bem como aprovar novos alinhamentos de ruas e assumir o tombamento de terrenos municipais, ou seja, registrar os requerimentos de concessão (das datas), na qual a decisão estava a cargo da Intendência de Obras e da Intendência de Finanças⁸. Para a Comissão Técnica de Melhoramentos foi contratado o engenheiro João Pereira Ferraz, que nesta época já havia sido docente na Escola Politécnica e presidente da Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo entre 1892 e 1896.

O intendente de obras Pedro Augusto Gomes Cardim (1864-1932) elaborou a Planta Geral da Cidade em 1897, composta do sistema viário existente na época, com propostas para a criação de vias e alterações do sistema hídrico. Esta planta reflete os interesses particulares do intendente em relação ao interesse público, visto que nela aparece o loteamento de sua propriedade, nomeado de Vila Gomes Cardim, e estava situado em uma região em expansão, entre a 5.ª e a 6.ª parada da Estrada de Ferro Central do Brasil⁹.

O plano de ocupação de terras do município estava sendo guiado pelos interesses dos proprietários de terras, sendo umas das razões para a rápida infra-estruturação da cidade. Processo este, desencadeado pela Lei de Terras de 1850, que restringiu o acesso à propriedade de terra para a classe dominante, formada pelos fazendeiros e comerciantes e colocou o Estado a serviço desta classe (COSTA, 2003, p. 46).

A Lei nº 374 de 29 de novembro de 1898 reorganizou o poder municipal, aboliu o sistema anterior de intendências e criou os cargos de prefeito e vice-prefeito na Primeira República Brasileira. Ficando estabelecido no Art. 2 a divisão do serviço municipal em quatro secções, sendo: a) Justiça, b) Polícia e Higiene, c) Obras e d) Finanças, mostrando que para se ter a

⁸ Informações coletadas no texto da LEI 264 DE 20 DE AGOSTO DE 1896. Disponível em: <<http://leismunicipa.is/asqrk>>.

⁹ Conforme análise do mapa de 1897 disponível no site do informativo histórico de São Paulo.

almejada “modernidade”, as questões fundamentais eram a *limpeza, ordem e beleza*; que estavam presentes nas leis municipais de então (COSTA, 2016).

A primeira república brasileira teve início em 1899 e fim em 1930.

TABELA 2 - Prefeitos da cidade de São Paulo (1889 – 1930)

PREFEITO	DURAÇÃO DO MANDATO	FORMA DE ACESSO AO CARGO
Antônio da Silva Prado (1840–1929)	7 de janeiro de 1899 até 14 de janeiro de 1908 (9 anos e 8 dias)	Eleito anualmente pela Câmara Municipal
Antônio da Silva Prado (1840–1929)	15 de janeiro de 1908 até 15 de janeiro de 1911 (3 anos)	Eleito em 14 de dezembro de 1907
Raimundo da Silva Duprat (1863–1926)	16 de janeiro de 1911 até 14 de janeiro de 1914 (2 anos e 364 dias)	Eleito anualmente pela Câmara Municipal
Washington Luís (1869–1957)	15 de janeiro de 1914 até 14 de janeiro de 1917 (3 anos)	Eleito pela Câmara Municipal em 14 de janeiro de 1914
Washington Luís (1869–1957)	15 de janeiro de 1917 até 16 de agosto de 1919 (2 anos e 213 dias)	Eleito em 31 de outubro de 1916
Álvaro Gomes da Rocha Azevedo (1864–1942)	16 de agosto de 1919 até 15 de janeiro de 1920 (154 dias)	Vice-prefeito, assumiu após a renúncia do titular
Firmiano de Moraes Pinto (1861–1938)	16 de janeiro de 1920 até 15 de janeiro de 1926 (6 anos)	Eleito em 30 de outubro de 1919, reeleito em 30 de outubro de 1922
José Pires do Rio (1880–1950)	16 de janeiro de 1926 até 24 de outubro de 1930 (4 anos e 281 dias)	Eleito em 29 de novembro de 1925, reeleito em 30 de outubro de 1928

Fonte: Jornal Estadão. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,veja-a-lista-de-prefeitos-da-cidade-de-sao-paulo,12511,0.htm>>. Acesso: 10 de outubro de 2017.

O primeiro mandato iniciou-se com o paulista Antônio da Silva Prado, que foi um líder empresarial, advogado e membro da aristocracia cafeeira paulista. Dentre a lista de prefeitos, Prado foi o que maior tempo permaneceu no poder, ficando entre 1899 e 1911.

Pode-se dizer que os melhoramentos urbanos do final do século XIX foram realizados sob a égide dos interesses particulares, buscando por meio das obras de “melhoramentos” sanear e infra-estruturar as áreas para valorizá-las. Porém, este processo levou à expulsão de usos e moradores para áreas longe destas regiões.

Cidade e o estado de São Paulo passa a ser objeto de um projeto não só político como econômico, com um amplo planejamento urbano e territorial guiado pelos interesses dos capitalistas nacionais e internacionais (COSTA, 2005).

1.3.2 O processo de modernização e industrialização do Estado e da cidade de São Paulo

Os processos de infra-estruturação e urbanização no Estado de São Paulo, especialmente o saneamento, adquiriram urgência singular e importância estratégica na inserção do Brasil na chamada Segunda Revolução Industrial. Isto é, da constituição de um mercado de trabalho, da consolidação e institucionalização de um mercado de terras e da ampliação de um mercado de consumo, rumos ao estabelecimento dos fundamentos da modernização proposta na época (COSTA, 2003).

A urbanização durante a segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX está primeiramente associada à infra-estruturação urbana e territorial do estado, que englobava um conjunto de questões, das quais destacava-se a implantação do novo sistema de transportes – as ferrovias. Além de obras de saneamento, como retificação de canais, drenagem de rios e áreas alagadiças. A questão do saneamento se deu conjuntamente com a expansão ferroviária, que introduziu uma dinamização da produção cafeeira, buscando a produção do café para um mercado de massas internacional. O transporte antes das ferrovias era feito no lombo de burros; e o novo meio de transporte, permitiu um maior e mais fácil escoamento da produção. No estado de São Paulo, as ferroviárias acompanharam os divisores de água, formando um desenho que conduzia a produção para os grandes entroncamentos entre Campinas e São Paulo, diretamente para o porto de Santos (REIS FILHO, 2004).

A expansão da rede ferroviária possibilitou a criação de novas cidades e um novo modo de organização do território. O processo de expansão da produção cafeeira pelo oeste paulista criou uma dinâmica de implantação ou revalorização dos centros urbanos à medida que eles se tornavam entrepostos comerciais de produto que seguia via ferrovia para o porto de Santos; sendo caracterizado pela estabilização da ocupação e pelo desenvolvimento efetivo de núcleos administrativos, com esforço de retomada da aplicação dos recursos em atividades intrinsecamente urbanas (BERNARDINI, 2006).

A Figura 7, mostra o carregamento do Café no Porto de Santos, por volta de 1910.

FIGURA 7 - Carregamento de Café no Porto de Santos



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A eficácia da produção era influenciada pela ocupação das melhores terras, que se davam a partir da compreensão geológica e da investigação das condicionantes climáticas, meteorológicas e de relevo. Para desenvolver o conhecimento do território foi organizada e dirigida por Orville Derby a Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo (CGGSP), seguindo o modelo da Comissão Geológica do Brasil, assim a CGGSP atuou entre 1886 e 1930, com a finalidade de estudar o solo, os rios, a fauna e flora do estado (COSTA, 2005).

A lógica territorial da acumulação do capital advindo da economia cafeeira promoveu a articulação territorial entre as cidades importantes de forma a permitir o fluxo e a otimização do capital, com presença de uma ocupação do território de forma ordenada e em sintonia com os interesses da elite (COSTA, 2001).

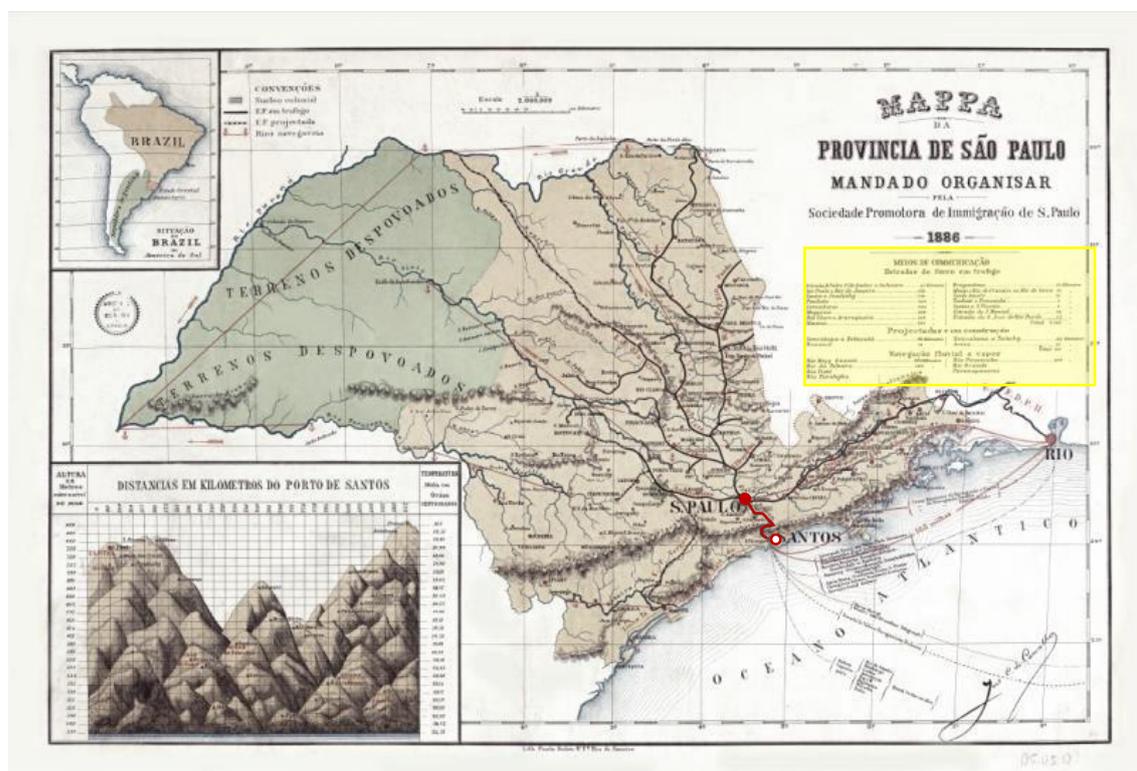
O conhecimento científico e técnico foi fundamental para a forma de ocupação do território com fins econômicos. Segundo avalia Bernardini (2006) houve o maior conhecimento e apreensão do território através da CGGSP, favorecendo a introdução da cultura cafeeira no sentido leste-oeste do Estado e a implementação do sistema de transporte ferroviário para dar vazão a esta produção, além da introdução de colônias agrícolas e sua organização, como uma estratégia de incremento à produção agrícola e adequação do trabalhador imigrante.

Assim, formaram-se diversas comissões de profissionais, que atuaram diretamente na elaboração de uma cartografia que orientasse a ocupação território do Estado de São Paulo, pautadas nos métodos de exploração geográfica e geológica norte-americanos. A CGGSP utilizava o modelo internacional do Survey, ou serviços geológicos para fazer o mapeamento, no qual o geólogo visava a obtenção de características do território (COSTA, 2003; BERNARDINI, 2006, LUCIO, 2014).

Os mapas na sequência mostram a província de São Paulo, destacando-se a rede de caminhos existentes, o uso do solo e as distâncias em relação ao Porto de Santos. O primeiro, o Mapa 4 foi produzido em 1886 e o segundo em 1910.

MAPA 4 - Província de São Paulo, 1886, pela Sociedade Promotora de Imigração de S. Paulo.

Escala: 1:2. 000.000.



Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Disponível em: <[http://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/ img/imperio4.jpg](http://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/img/imperio4.jpg)> Acesso: 30 de abril de 2017.

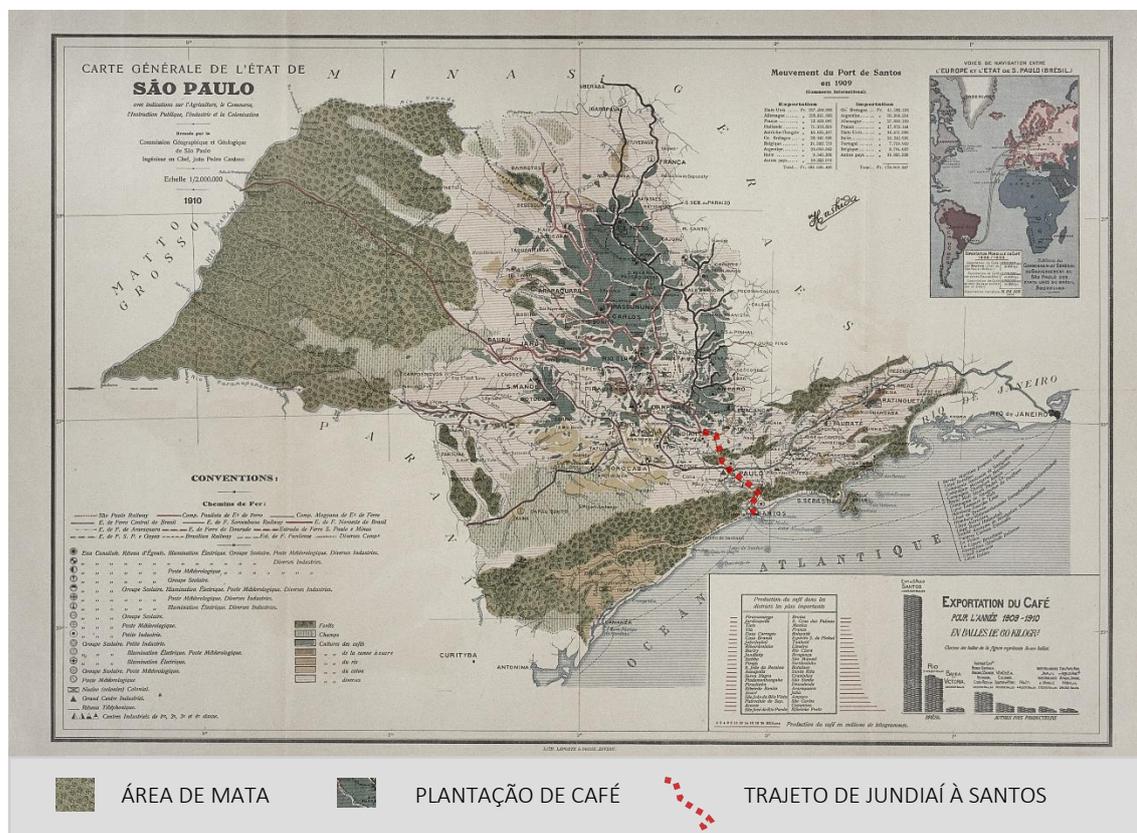
Em vermelho está o percurso entre a cidade de São Paulo à Santos. Destaca-se no quadro amarelo uma lista contendo a descrição dos meios de transporte; sendo marcados um total de quinze estradas de ferro em funcionamento, quatro Linhas férreas projetadas ou em construção e sete rios de navegação fluvial a vapor. As veias de circulação se enraízam rumo ao centro-oeste do Estado, no mapa em cor verde estão as áreas inexploradas.

O Mapa 5 foi produzido pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, quando o chefe era João Pedro Cardoso¹⁰. Aqui obtém-se um maior nível de detalhamento, e diferenciação das áreas não exploradas das exploradas. Note que a localização da produção

¹⁰ João Pedro Cardoso (1905 – 1931) nasceu em Pindamonhangaba, formou-se no curso de engenharia civil na Politécnica do Rio de Janeiro em 1895. Sua atuação é bastante densa na CGGSP, em que foi seu diretor. Para discussão completa deste engenheiro ver tese de doutorado João Pedro Cardoso e a ação da Comissão Geográfica e Geológica na apropriação e produção do território paulista, 1905-1931, defendida em 2014 por Silvana Pettinato.

do café sai sentido ao oeste paulista e encontra o trajeto de Jundiá à Santos, no qual era escoado para o Porto de Santos pela estrada de ferro São Paulo Railway Company.

MAPA 5 - Carta geral da Província de São Paulo, 1910



Fonte: Disponível em: <<https://capitaodomingos.files.wordpress.com/2011/01/mapa230g.jpg>>. Editado pela autora.

O interesse das lideranças do Estado em sua tarefa de construir uma nação sobre o vasto e diversificado território, foi despertado com a implantação do transporte ferroviário no segundo quartel do século XIX, acarretando a difusão da economia do estado e da cidade de São Paulo (LIMA, 2009).

Dentro deste panorama, a capital de São Paulo tornou-se um centro decisório, comercial, residencial e industrial. No qual, o seu processo de industrialização foi marcado por uma relação da infra-estruturação dos espaços da cidade e do seu território através da modernização dos meios de circulação e mudanças dos processos econômicos industriais. No território paulista houve uma mudança nas esferas do trabalho e certamente no campo da ideologia.

A burguesia por meio da exploração do mercado mundial transformou a produção e o consumo, buscando satisfazer outros mercados e criando uma interdependência das nações. Neste processo há uma ruptura da antiga reclusão e autossuficiência local e internacional. O fenômeno foi visto em diversas partes do mundo, outros países vivenciavam a mesma expansão da produção industrial sobre os territórios e o avanço tecnológico, que buscavam um melhor aproveitamento dos processos produtivos (MARX, 1848).

A produção capitalista e o acúmulo do capital empreendido pela especulação imobiliária e pela indústria do espaço construído justificavam e legitimavam a existência de um jogo de interesses, com tensões na esfera pública e na esfera privada. Entre teorias e o pragmatismo puro e simples do lucro, que se forjou um conjunto de práticas e experiências de intervir no urbano que geraram, por um lado, a cidade da Segunda Revolução Industrial, e por outro, o que é chamado de urbanismo moderno (COSTA, 2013).

Assim a industrialização evidenciada no estado de São Paulo, se deu através de um processo social complexo, com a mecanização da produção, modernização agrícola, expansão do mercado de consumo e o crescimento das cidades e suas populações, chegando a registrar um aumento de 43% no período do final do século XIX (SANTOS, 1993).

A cidade de São Paulo destacou-se das demais cidades inseridas na rede urbana paulista devido a sua função centralizadora, decorrente das suas relações econômicas, políticas, culturais e de base tecnológicas.

1.4 O urbanismo dos engenheiros sanitaristas no Brasil Republicano

O processo de modernização e industrialização geraram intensas transformações, como as reformas urbanas implantadas do final do século XIX no Brasil, levando a produção de melhoramentos nas cidades que abrangiam áreas pontuais as quais muitas vezes não correspondiam ao aumento da demanda populacional, privilegiando-se determinadas áreas da cidade (CAMPOS, et. al, 2004).

A frente dos planos e projetos estavam principalmente os engenheiros e os médicos, que atuavam nos setores de saneamento e transportes do estado e na cidade de São Paulo na época.

1.4.1 O saneamento público no final do século XIX e início do século XX em São Paulo

O urbanismo sanitário, exerceu um importante papel no processo de construção das principais cidades brasileiras no final do século XIX e início do século XX. Em 1829 foi criada a Sociedade de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro; e algumas décadas depois aconteceu a eclosão das primeiras epidemias de febre amarela que resultaram no aumento nas taxas de mortalidade. Diante do problema da salubridade urbana, o controle das doenças epidêmicas foi um fator importante para o processo de urbanização das cidades (SILVA, 2007).

A partir de 1850, o governo imperial procurou organizar a defesa sanitária aprovando comissões formadas pelos engenheiros e médicos para se ocuparem dos melhoramentos urbanos. Adolpho Pinto, após a conclusão do curso de engenharia civil no Rio de Janeiro, foi trabalhar com a implantação de infra-estrutura de saneamento na cidade de São Paulo.

Uma das teorias que esta equipe de profissionais se baseavam eram as miasmáticas, acreditando que o espaço social deveria ser estudado juntamente com o espaço físico. A questão da doença, das pestes foram tratadas pelo saneamento, que buscava por meio das medidas sanitárias impor uma ordem, um controle e uma conduta para população (COSTA, 2003).

A formação dos engenheiros se davam nas escolas politécnicas, no qual possuíam a visão de que o conhecimento científico era necessário ao desenvolvimento econômico, político e administrativo de um país, de um estado ou de uma cidade (SILVA, 2007). Mesmo pensamento que Adolpho tinha sobre como deveria ser a cidade e o país.

Médicos e engenheiros vieram a intervir na cidade através de planos de melhoramentos, buscando solucionar a questão chave do momento: a saúde pública.

A medicina na cidade se fazia em função da reorganização do mundo do trabalho e dos novos arranjos populacionais, colocando a saúde na cidade como parte deste processo de intervenção capitalista. As ações de ordem higiênica buscavam combater as epidemias com a finalidade de proteger a produção de riquezas.

Criada em julho de 1749, a Santa Casa de Misericórdia de São Paulo desempenhou um importante papel no tratamento dos enfermos, desta data até sua implantação na Chácara

dos Ingleses em 1835, a sua estrutura passou por modificações. Com isto, em 1875 foi escrito o primeiro relatório neste local, e um ano depois têm-se a ideia de construir novas instalações. Houve o aparecimento de uma série de inovações técnicas e equipamentos para edificações que permitiram a implantação de novos cuidados com o corpo, no momento que o saber higienista estava em construção. No período em que a própria profissão médica estava se reorganizando, a Santa Casa passou a estabelecer-se como um serviço de caráter público e assistencial, com participação na reordenação do entorno social (SILVA, 2007).

O trecho mostra que o papel da saúde pública era notório mesmo antes da disseminação das ideias sanitaristas e da crescente urbanização, evidenciando ser um importante fator nas etapas de ordenação urbana. Fica claro que antes mesmo que Adolpho nascesse já se tinha esta preocupação com a higiene urbana.

Dentre os profissionais encarregados de atuar na área sanitária estava o alemão Carl Friederich Joseph Rath¹¹. Contratado como engenheiro da província de São Paulo, foi responsável por administrar as estradas no tempo em que a economia do café na província se encontrava em um ciclo de expansão e no qual o seu governo adotava uma política de construção de uma rede de estradas para escoar a produção. Rath foi responsável por levantar através dos serviços geodésicos e hidráulicos o mapa da imperial cidade de São Paulo em 1855 (SALGADO, 2009).

Houve remodelação das estruturas de circulação, facilitando o acesso ao centro comercial, financeiro e administrativo e as zonas de expansão da cidade entre 1890 e 1920, quando o campo da saúde alcançou a maior atenção do governo republicano paulista. No qual, dois pontos importantes foram: a criação de um aparato sanitário de desinfecção para controlar as epidemias e a implantação de uma legislação sanitária abrangente (SILVA, 2007).

Em 1892 há a criação da Comissão de Saneamento do Estado, por um decreto do Governo Estadual de 30 de abril deste ano, que pretendia o saneamento, com vistas na

11 Carl Rath nasceu em 1802, em Stuttgart, reinado de Württemberg, Alemanha. Dedicava seus estudos à geografia moderna – paleontologia, geologia, mineralogia, antropologia, filiando-se à Associação de Geografia de Frankfurt – Frankfurt Geographische Gesellschaft, segunda fundada na Alemanha. Em 1845 chegou no Brasil pelo Rio de Janeiro. Brasileiro naturalizado, Rath como era conhecido, teve intensa atuação profissional de 31 anos em São Paulo e foi um dos engenheiros que atuou na Província de São Paulo em obras públicas, falecendo em 1876. (SALGADO, 2009).

potabilidade da água para consumo próprio e também para transportar seus dejetos (ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2017).

Cabe ressaltar que o Serviço de Limpeza Pública foi criado no mesmo ano da comissão, e em 1893 foi realizado um novo contrato com uma empresa de limpeza, que incluía além da coleta de lixo, os serviços de varrição e lavagem de ruas, limpeza de bueiros e bocas de lobo, incineração do lixo e limpeza dos mercados (ABES, 2006).

O primeiro Código Sanitário do Estado de São Paulo foi realizado em 1894 e contou com a participação do Engenheiro Theodoro Sampaio no seu processo de criação. O código pretendia a ordem (circulação), higiene (limpeza) e beleza (estética), que eram os alicerces da cidade moderna e da disciplina nascente: o urbanismo (COSTA, 2016).

Segundo Blount (1972) o novo modelo administrativo que o serviço sanitário de São Paulo seguia diminuiu verticalmente as estatísticas de mortalidade no Estado, controlando com eficácia as doenças epidêmicas. Assim, a articulação entre reforma urbana e intervenções sanitárias tomou caminhos com a criação de políticas de saúde pública e a construção de instituições de saúde.

No final do século XIX, Bresciani (1984), mostra que os centros urbanos representavam o lugar de culminância de novas sensibilidades, embebecida pelas ideias positivistas de progresso, transformação e melhoramento, resultado do domínio do homem sobre a natureza com a utilização da ciência e da técnica. Assim, o positivismo teve enorme importância na formação dos engenheiros, sendo a Escola Politécnica e outras instituições de engenharia locais indutores e veiculadores das ideias de Auguste Comte.

1.4.2 A influência positivista de Auguste Comte na formação dos engenheiros

O Positivismo surgiu na França no começo do século XIX como desenvolvimento sociológico do Iluminismo, tendo como principais idealizadores *Isidore Auguste Marie François Xavier Comte*¹² e *John Stuart Mill*. Esta corrente de pensamento alimenta o debate intelectual das camadas eruditas, portanto é fruto dessa classe social (JUNIOR RIBEIRO, 1982).

¹² AUGUSTE COMTE nasceu em Montpellier, França, no dia 19 de janeiro de 1798, quase nove anos depois do início da Revolução Francesa (1789-1799) e um ano antes da chegada de Napoleão ao poder; sendo filho de uma família pequeno-burguesa, católica e monarquista, vindo a falecer no dia 5 de setembro de 1857 em Paris (JUNIOR, 1982; MESQUITA, 2012).

Se define como uma filosofia que reconhece a ciência, negando que a explicação dos fenômenos naturais, assim como sociais, provenha de um só princípio. Dessa forma, a previsão científica caracteriza o pensamento positivo, que se constitui como preciso, exato, real e útil (MESQUITA, 2002).

A filosofia de Comte é fundamentada em três etapas, a qual denominou de *Lei dos Três Estados*. Segundo seu pensamento a compreensão intelectual da humanidade passa por três estados teóricos: primeiro estado, o *Teológico*, etapa que o mundo é explicado pela religião e preceitos religiosos (COMTE, 1978).

No segundo estado: *Metafísico* (além da física) os pensamentos filosóficos, ideias abstratas como fraternidade e igualdade guiariam o mundo. Depois do Iluminismo e da Revolução Francesa, os homens estariam mais evoluídos e o mundo era explicado pela filosofia, ideia de direitos naturais. E o terceiro estado: *Científico*, é a etapa positiva para Comte, que busca explicar o mundo pela ciência e técnica, e está ligada ao método e a forma de agir dos engenheiros, em que o progresso tinha um sentido bem definido (COMTE, 1978).

O positivismo chega ao Brasil na segunda metade do século XIX, trazendo ideias como o liberalismo político, as ideias republicanas, a luta contra a escravidão e um projeto de erguer uma elite intelectual na elaboração de um plano do desenvolvimento brasileiro. Uma das maiores responsáveis pela difusão do positivismo no país foi a elite intelectual da burguesia então nascente (MESQUITA, 2002, p. 122).

No campo político, os governantes eram ser homens ligados à ciência e no educacional o ensino tinha a ciência como determinante na forma de pensamento. Acreditava que através das ciências e de valores como a moral, a ordem e o progresso, poderia-se reformar a sociedade.

Deste modo, o positivismo de Auguste Comte influenciou diretamente o pensamento dos engenheiros, médicos e atuantes sociais na concepção da cidade e do território. A relação estabelecida entre o positivismo e o urbanismo muda maneira de entender e planejar a cidade.

O urbanismo surge enquanto ciência e o planejamento urbano como política e economia, sendo que o urbanismo tem sua base em três preceitos: arte, ciência e sociologia, que juntos são fundamentais para o desenvolvimento da sociedade (COSTA, 2014).

Ainda no Império, o sistema de ensino presente na formação dos cursos de engenharia recebeu influência de intelectuais positivistas franceses, discípulos de Saint-Simon, como Augusto Comte e Michel Chevalier. Esse pensamento positivo no Brasil foi absorvido pelos intelectuais que aspiravam transformações políticas e sociais da sociedade da época, com grande adesão dos docentes e engenheiros da Academia Militar do Rio de Janeiro¹³, que difundiam a filosofia positiva para o país. Uma das possíveis explicações para o sucesso da filosofia positiva nos meios acadêmicos militares no Brasil, foi em decorrência da falta de uma tradição de pesquisa científica e também por ser um país com condições propícias à sua difusão; visto o momento político de consolidação da burguesia formada por profissionais intelectuais, como os médicos, os engenheiros e os militares. Em consonância com tais influências, os intelectuais positivistas defendiam uma maior intervenção do Estado na ordem socioeconômica como parte de um projeto maior visando a ordem e o progresso nacional.

1.4.3 As Escolas Politécnicas do Rio de Janeiro (1873) e de São Paulo (1894) e a consolidação de um saber sanitário

O interesse da época era criar novas técnicas de produção de produtos e materiais, como as novas máquinas, aplicação da química à indústria e à agricultura, à navegação a vapor, as estradas de ferro e a canalização dos rios.

A república, na perspectiva positivista, deveria inaugurar uma nova era de progresso, de industrialização, de urbanização e de aumento da racionalidade nas decisões políticas e administrativas. Uma das referências urbanísticas mais importantes à época foi o modelo *haussmaniano* e seu foco na melhoria da circulação viária e de saneamento das cidades, assim como em seu embelezamento tendo por fundamentos os princípios estéticos estabelecidos pela *École de Beaux-Arts* francesa (D'ELBOUX, 2015).

Marcel Roncayolo citado por Sandra Ricci (2006, p. 17) afirma:

“Estou completamente convencido da ideia de que não há nada mais fundamental para compreender a cidade do que a medicina, mas não há

13 A Escola Politécnica do Rio de Janeiro veio da Academia Militar – em documento assinado no ano de 1792, o vice-rei D. Luiz de Castro, 2º Conde de Rezende, aprovou a criação da Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, que deu início ao ensino das disciplinas que seriam a base da engenharia no Brasil. Em 1810 a escola foi transformada em Academia Real Militar. Em 1858, passou a chamar-se Escola Central, e ano de 1874, transferiu-se do Ministério do Exército para o Ministério do Império, sendo denominada Escola Politécnica, atendendo apenas alunos civis. Informações contidas no site oficial da UFRJ. Disponível em: <http://www.poli.ufri.br/politecnica_historia.php> Acesso: 10 de novembro de 2017.

nada mais redundante. Os médicos representam um papel social enorme, mas não renovam seu discurso; e apenas quando de fato são descobertas as novas armas médicas propriamente ditas é que se sai de uma topografia médica inalterada desde 1780. As pessoas que renovam o discurso, o que aperfeiçoam são os engenheiros da *École Polytechnique*".

A Escola Politécnica no Brasil foi criada em 1873 no Rio de Janeiro. A formação de profissionais estava aliada às demandas do desenvolvimento econômico e material do território nacional. Logo a Escola Politécnica do Rio de Janeiro se notabilizou como um núcleo propagador das ideias positivas no Brasil (UFRJ, 2017).

Assim, o saber sanitário adquirido nas escolas politécnicas foram aplicados em diversos planos urbanos pelo país; como o Plano da cidade de Belo Horizonte (1894-1897), nos projetos de expansão urbana das cidades de Santos (1896-1910), de Vitória (1896), de Parayba do Norte, atual João Pessoa (1913), de Recife (1910-1914) e de Porto Alegre (1913), entre outros (ANDRADE, 1991).

A Escola Politécnica de São Paulo foi fundada em 15 de fevereiro de 1894, tendo sua primeira turma de graduação formada em 24 de junho de 1899. A escola teve um importante papel na formação dos profissionais que atuavam no território, na qual, Antônio Francisco de Paula Souza (1843 – 1917), foi um dos seus fundadores (COSTA, 2005).

A criação da POLI, como ficou conhecida, significou para São Paulo a possibilidade concreta de ter profissionais nacionais para apresentar propostas de transformações urbanas (RICCI, 2006). Dentro deste quadro de profissionais com formação de cunho positivista estava o engenheiro civil Adolpho Augusto Pinto, e muitas das suas ideias estão fundamentadas no positivismo.

CAPÍTULO II

2 A trajetória profissional de Adolpho Augusto Pinto

Neste capítulo apresenta-se a figura de Adolpho Augusto Pinto, personagem atuante no processo de transformações urbanas passadas pela cidade de São Paulo entre o século XIX para o XX. O principal objetivo é mostrar as relações sociais e profissionais que estabeleceu na época de sua atuação na constituição de redes de saneamento e de transportes, com ênfase na fase dos planos de “melhoramentos, transformação e embelezamento” da capital e a implantação do sistema ferroviário no estado.

2.1 A biografia do Engenheiro brasileiro Adolpho Augusto Pinto

Adolpho Augusto Pinto nasceu em Itu¹⁴, cidade do interior paulista, no dia 22 de abril de 1856 e viveu até o dia 27 de fevereiro de 1930. Era filho do comerciante Francisco José Pinto e de D. Ana Carolina Pinto (Paulistas da Capitania de São Vicente), sendo o 14º filho de um total de 17 filhos do casal. Seu pai faleceu no dia 3 de abril de 1865 aos 53 anos de idade, e a mãe veio a falecer em São Paulo em 16 de agosto de 1887 (PINTO, 1970).

Na obra “Genealogia Paulistana” escrita pelo seu amigo Dr. Luís Gonzaga da Silva Leme e publicada em 1904, descobriu ser descendente da oitava geração de Martim Fernandes Tenório de Aguiar, que segundo Adolpho era de origem nobre, povoador e célebre conquistador dos sertões, sendo também Capitão-Mor da tropa, além de ter participado do governo de São Paulo, falecendo em 1603 no sertão do rio Paraná (PINTO, 1970, p. 11).

FIGURA 8 - Fotografia de Adolpho Pinto publicada em 1914 (Revista A Cigarra)



Fonte: Site Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/a/fotos/fotos-peq/apinto9141-peq.jpg>>. Acesso: 04 de Junho de 2016.

14. ITU é um município do Estado de São Paulo, situado na Região Metropolitana de Sorocaba, localizado a uma distância de 101 km da cidade de São Paulo. Foi elevada à categoria de cidade em fevereiro de 1842, 14 anos antes de Adolpho nascer. Informações conseguidas no site da Prefeitura de Itu. Disponível em: <<https://www.itu.sp.gov.br/a-cidade/dados-gerais/>>. Acesso em 06 de agosto de 2017.

A família de Adolpho tinha raízes no território paulista desde o século XVI, com ascendente de membros da elite paulistana. O Quadro 2 - Genealogia da família de Adolpho Augusto Pinto disposto em seguida, mostra uma parte de seus familiares.

QUADRO 2 - Genealogia da família de Adolpho Augusto Pinto

Parentesco	Nome
Avós paternos	Victoria Luciana Pacheco Antonio José Pinto
Pais	Francisco José Pinto (1812) Ana Carolina Pinto
Irmãos (Foram localizados os nomes de 10 irmãos do total de 17)	Luis Augusto Pinto Gertrudes Carolina Pinto Neves Francisco José Pinto Anna Candida Pinto Francisca Eugenia Pinto Antonio José Pinto Vitória Pinto Serva Maria Amalia Pinto Maria Candida Pinto Dr. Luiz Augusto Pinto
Esposa	Generosa da Costa Liberal (30/09/1862)
Filhos	Águeda Liberal Pinto (22/02/1881) Ida Liberal Pinto (16/08/1882) Gastão Liberal Pinto (22/04/1884) Carmem Liberal Pinto (29/03/1886) Adolpho Augusto Pinto Filho (23/06/1891)

Fonte: PINTO, 1970; CAMARGO, 2003.

O período de sua existência coincidiu exatamente com os anos de intensas transformações na vida social, cultural, política e econômica de São Paulo. Os processos da expansão cafeeira, industrialização, infra-estruturação, crescimento populacional e da malha urbana (mostrados no capítulo I) foram acompanhados por Adolpho. Em suas palavras:

“Basta dizer que eu conheci a capital paulista com a população de cerca de dezoito mil almas, ainda desprovida de viação férrea, de iluminação pública e particular a gás, de calçamento regular, de bondes, de água canalizada, de esgotos, com os serviços domésticos exclusivamente a cargo de escravos, em suma, com a vida social em todas as suas manifestações inteiramente moldadas à feição dos usos e costumes de antanho” (PINTO, 1970, p. 9).

Seu conhecimento deu base para as suas propostas de planos e projetos de infraestrutura urbana e territorial paulista no decorrer de sua atuação, na época em que a cidade de São Paulo já era o centro de uma rede de cidades. Mas, como foram as etapas da sua formação que o levaram a se tornar um engenheiro?

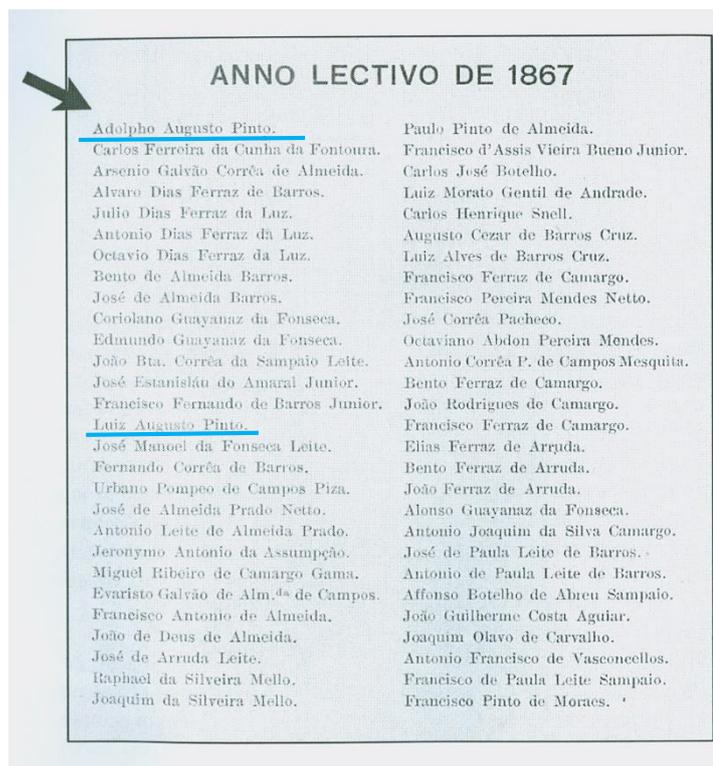
2.1.1 Os estudos e a vida delimitada pela “Ordem e Método”

O início dos estudos de Adolpho se deu através de sua irmã Ana Cândida, que posteriormente tornou-se religiosa da Congregação das irmãs de S. José em 1867, sob o nome de Irmã Josefina do S. Coração de Jesus. Aos 10 anos de idade concluiu o curso primário no “colégio do professor Joaquim Dias”, e na sequência estudou francês com o “padre Anthelmo Goud, sacerdote francês, capelão do Colégio de N. S. do Patrocínio” em Itu e quem o preparou para receber a sua primeira comunhão (PINTO, 1970; HIGEL, 2008, p. 25). Adolpho tinha a religião como uns dos pilares da sua vida, sendo um Católico praticante na sociedade paulistana.

Foi o primeiro aluno matriculado no Colégio S. Luís em 1867, implantado na cidade de Itu, dirigido pelos padres jesuítas, sendo o reitor o padre Antônio Honoratti e seus auxiliares os padres Bartholomeu Taddei e José Giomini. No decorrer dos seus três primeiros anos o instituto de ensino funcionava no antigo convento de S. Francisco, mesmo período em que era aluno, passando a funcionar em edifício próprio construído em outro terreno deixado pelo padre José de Campos Lara na cidade de Itu. No instituto, Adolpho cursou as aulas de “instrução secundária”, sendo premiado anualmente nas matérias estudadas (PINTO, 1970).

A Figura 9 mostra a relação dos alunos matriculados no ano letivo de 1867. Nesta lista do total de 56 alunos inscritos, aparece além de Adolpho Pinto, também o nome de seu irmão, Luiz Augusto Pinto.

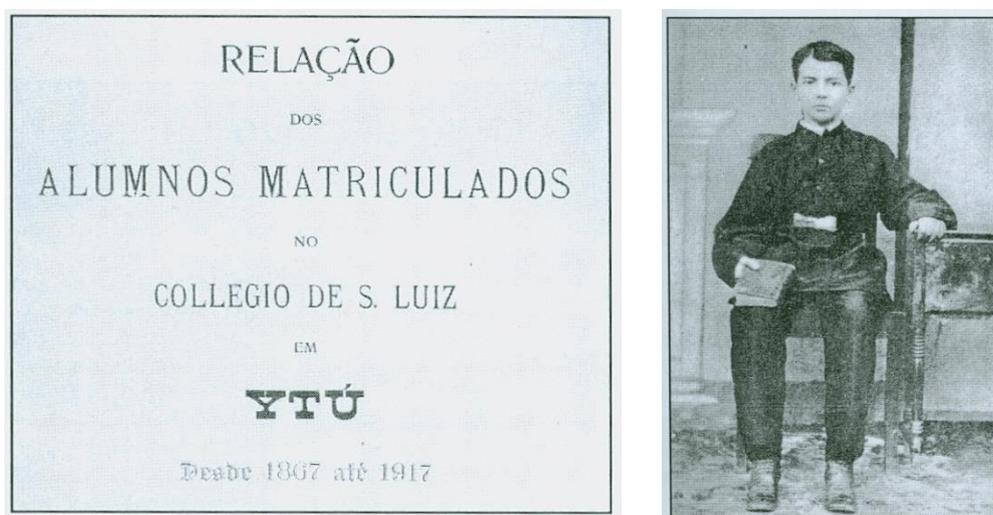
FIGURA 9 - Alunos matriculados no ano letivo de 1867 no Colégio S. Luís em Itu – SP



Fonte: HIGEL, 2008, p. 24.

Na imagem abaixo, Adolpho aparece sentado, com um olhar fixo, postura ereta e braço esquerdo apoiado em uma mesa, enquanto segura um livro em sua mão direita. As vestimentas ou possível uniforme davam uma visibilidade pública a escola, uma instituição social cada vez mais importante no século XIX.

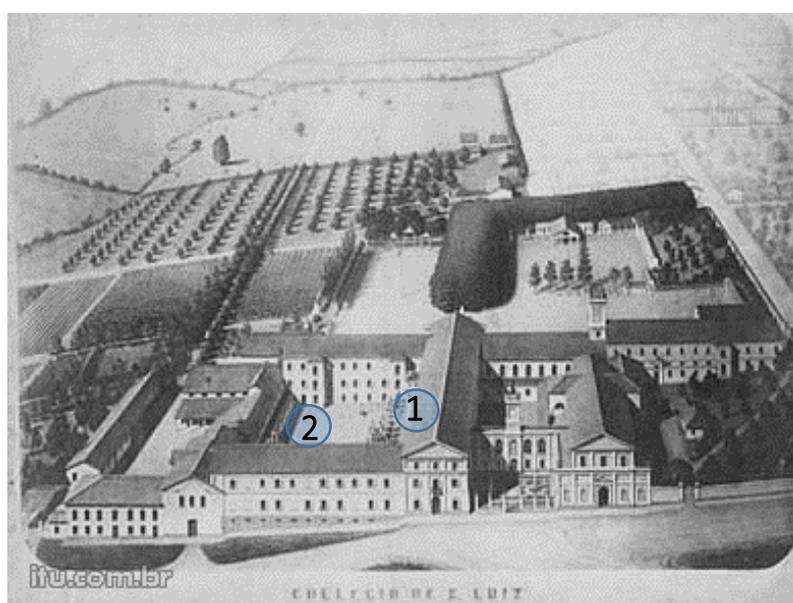
FIGURA 10 - Alunos matriculados no Colégio S. Luís em 1867 em Itu e Adolpho Pinto



Fonte: HIGEL, 2008, p.23.

Os jesuítas tiveram predomínio da educação ao chegarem no Brasil; ao se estabelecerem no país, os padres das Companhias passaram a fundar escolas e colégios, destacando o ensino do latim (HECK, 2013, p.11). Os ideais religiosos estavam presentes na educação, e nas escolas como o Colégio S. Luís estudavam a elite do país. O estudo de línguas, era um elemento importante na formação jovem, servindo também na preparação para a vida profissional. No caso de Adolpho, esse foi um quesito presente nos seus estudos, sendo útil depois nas viagens que fez ao exterior durante sua atuação profissional.

FIGURA 11 - Colégio São Luís – Itu, SP



LEGENDA: ① Corpo central do edifício ② Pátio Interno

Fonte: Portal de Itu online. Disponível em:

http://www.itu.com.br/img/conteudo/10596/10596_10.jpg. Acesso: 10 de outubro de 2017.

Depois de três anos de estudos no Colégio S. Luís, em 1870, Adolpho transfere-se para a cidade de São Paulo, próximo da época de prestar os exames das disciplinas preparatórias para o ensino superior. Na capital, frequentou o curso particular do Dr. Carlos Melchert, com quem continuou os estudos de Francês, Inglês e Latim (PINTO, 1970).

Passando a morar juntamente com seu cunhado Dr. Jaime Serva, natural da Bahia e casado recentemente com sua irmã Vitória, num sobrado da Rua de S. Bento, de propriedade do Dr. Eleutério da Silva Prado¹⁵.

¹⁵ Dr. Eleutério da Silva Prado – era membro da família Silva Prado, integrante da elite paulista colonial. Para melhor discussão sobre o assunto veja Listagem da Coleção Família Prado. São Paulo, Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica - NDPH do Departamento de História da PUC/SP.

Neste tempo, Rui Barbosa de Oliveira¹⁶ (1849 – 1923), também natural da Bahia, cursava o 5º ano de “jurídico” na Faculdade de Direito da Cidade de São Paulo, quando a pedidos de seu pai João José Barbosa de Oliveira foi morar com a família de Adolpho Pinto (PINTO, 1970, p. 13; HIGEL, 2008, p. 27).

Assim, Rui Barbosa aos 21 anos dividiu quarto com Adolpho, que tinha 14 anos em 1870. Concluído o curso de Direito, Rui Barbosa volta para Bahia e leva junto Adolpho. Através desta amizade conheceu figuras importantes da política na época, como Saldanha Marinho¹⁷, Pinto Lima e outros. Na Bahia, conheceu o poeta Castro Alves e o estadista Barão de Cotegipe¹⁸. Sua ida para outro estado tinha uma intenção a princípio definida: seguir carreira médica, ingressando na Faculdade de Medicina da Bahia, no qual estudou por um ano. Todavia, por motivos de saúde retorna a São Paulo, ministra aulas de álgebra para estudantes de Engenharia e acaba se interessando pela profissão. Aconselhado pelo professor de álgebra José de Nápoles Teles de Menezes decide seguir o curso de Engenharia Civil na Escola Central no Rio de Janeiro (PINTO, 1970).

Ingressa no 1º ano do curso em março de 1874, quando a Escola Central transferiu-se do Ministério do Exército para o Ministério do Império, e passou a ser denominada Escola Politécnica¹⁹, atendendo apenas alunos civis.

O curso de engenharia da escola central era voltado para as técnicas de construção de estradas, pontes e edifícios. Dentre as disciplinas, estudavam matemática, física, astronomia, geologia, química, botânica e hidráulica (PINTO, 1970).

16 Rui Barbosa de Oliveira (1849-1923) – foi um político, diplomata, advogado e jurista brasileiro. Sobre outras informações de sua biografia veja à versão eletrônica no “O livro na rua – Série: Diplomacia ao alcance de todos, Thesaurus Editora – 2008. Disponível em: <<http://funag.gov.br/loja/download/403-Livro-na-Rua-03-Rui-Barbosa.pdf>>. Acesso: 10 de outubro de 2017.

17 Joaquim Saldanha Marinho nasceu em Olinda (PE) no dia 4 de maio de 1816, filho de Pantaleão Ferreira dos Santos e de Ágata Joaquina de Saldanha e faleceu em 1895. O advogado e político, em abril de 1868 presidiu a província de São Paulo, no qual promoveu a criação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MARINHO,%20Saldanha.pdf>>. Acesso: 10 de outubro de 2017.

18 Barão de Cotegipe ou João Maurício Wanderley (1815-1889) foi um político, formado em ciências jurídicas e sociais em 1837 na Faculdade de Direito de Olinda, sendo presidente da província da Bahia (1852-1855), senador do império do Brasil (1856-1889). Foi Ministro da marinha de 1868 à 1870, Ministro da Fazenda de 1875 à 1878 e Ministro dos Estrangeiros de 25 de junho de 1875 à 15 de fevereiro de 1877 e do período de 20 de agosto de 1885 à 10 de março de 1888, da Justiça entre 27 de janeiro e 8 de fevereiro de 1887 e do Império de 19 de setembro de 1887 à 10 de março de 1888. Também foi presidente do Banco do Brasil. Site da Prefeitura Municipal Barão de Cotegipe, Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <<http://www.baraodecotegipe.rs.gov.br/site/historia/?pagina=5>>. Acesso: 10 de outubro de 2017.

19 Para ver história da Politécnica acessar site da UFRJ, seção História. Disponível em: <http://www.poli.ufrj.br/politecnica_historia.php> Acesso: 10 de outubro de 2017.

Ainda no decorrer dos estudos, no último ano do curso de engenharia em 1879, por indicação de seu professor Dr. L. R. Vieira Souto, foi nomeado aluno praticante da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil), servindo na repartição de chefe da linha (BERNARDINI, 2004). Neste tempo o diretor desta Companhia era Francisco Pereira Passos²⁰.

Adolpho Pinto concluiu em 1879 o curso de Engenharia Civil no Rio de Janeiro e casou-se com D. Generosa da Costa Liberal em 1880, ano de início de sua carreira profissional (PINTO, 1970).

Estudar em um colégio de elite, com valores voltados à religião, morar em umas das mais importantes ruas da São Paulo provinciana, ter laços sociais com uma das famílias mais enriquecidas da época, ser amigo de Rui Barbosa, além de estudar medicina durante um ano, e se formar em uma escola de engenharia de destaque do país são fatores que foram moldando a figura de Adolpho – seu pensamento e sua forma de ser, refletindo na sua atuação como engenheiro fiscal e chefe de grandes companhias presentes no país na época.

Sua forma de pensamento seguia uma lógica metodológica e racional, acreditando que para obter-se sucesso profissional era necessário o conhecimento técnico especializado, e que este o levaria ao progresso e a produção do bem social. Entretanto, suas propostas excluía grande maioria da população. É sobre sua atuação que o item 2.2 deste capítulo esboçará, de maneira geral, sendo analisada nos próximos capítulos desta pesquisa.

2.2 Atuação profissional – o engenheiro

Seu primeiro emprego se deu por indicação da Condessa de Lajes (casada com Alexandre Manuel Vieira de Carvalho – 2º Conde de Lajes) ao Conselheiro Laurindo Abelardo de Brito, então presidente da Província de São Paulo, sendo contratado como Fiscal do Governo da Província junto à Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, empresa que tinha concessão para explorar os serviços de abastecimento de água e de esgotos da capital (BERNARDINI, 2004; PINTO, 1970).

No cargo de Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos de 1880 à 1885 seus trabalhos foram voltados para canalização de água e esgotos. Naquele tempo a água era fornecida por meio de carroças que circulavam nas vias públicas conduzindo o

²⁰ Francisco Pereira Passos - havia sido nomeado diretor da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1876, considerado um dos cargos mais altos do escalão burocrático imperial, permanecendo por quatro anos.

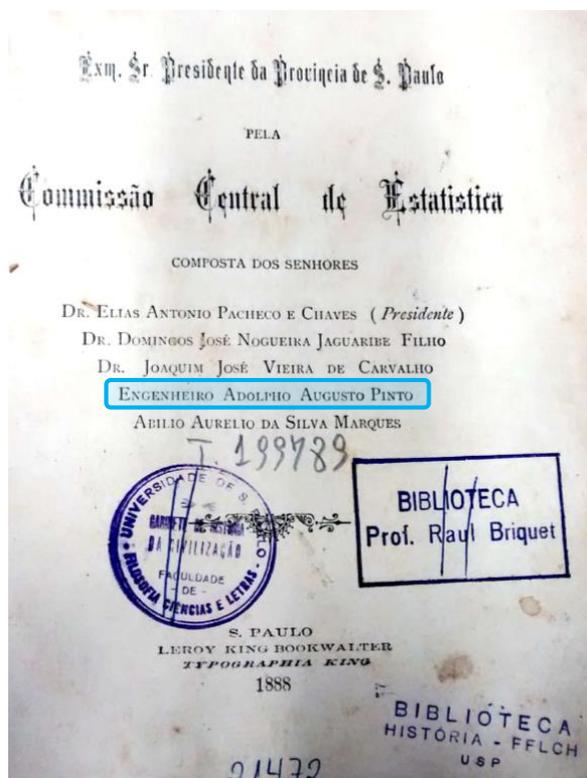
líquido em grandes pipas e o esgoto tinha um primitivo sistema de fossa fixa aberta no quintal de cada residência. Adolpho auxiliou na distribuição de água em domicílio, ventilação e desinfecção dos esgotos (domicílio e canalização pública) e também na implantação de taxas para estes serviços. Neste cargo, o engenheiro trocou ofícios com os presidentes da província, Laurindo Abelardo de Brito e Francisco de Carvalho Soares Brandão (PINTO, 1970).

Em 9 de outubro de 1885 foi nomeado pelo conselheiro Antonio da Silva Prado (Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1885) como Engenheiro Fiscal da São Paulo Railway Company, fiscalizando a Estrada de Ferro de Santos à Jundiaí. Adolpho morou em um sobrado que pertencia a Eleutério da Silva Prado, irmão de Antonio da Silva Prado – o responsável por nomeá-lo como Engenheiro Fiscal da São Paulo Railway Company.

De acordo com Bernardini (2004), em relato do próprio engenheiro, suas atividades na Companhia não se restringiram aos serviços ordinários da repartição fiscal. Procurou ter iniciativas benéficas para a população, como a redução das tarifas entre São Paulo e Santos, que resultou na diminuição de 14% nas tarifas. No cargo, agiu também na redução de impostos e promoveu a reforma do Regulamento Geral dos Transportes (PINTO, 1970).

Participou da Comissão Central de Estatística em 1886, composta além de Adolpho, por: Dr. Elias Antonio Pacheco e Chaves (presidente), Dr. Domingos José Nogueira Jaguaribe Filho, Dr. Joaquim José Vieira de Carvalho e Abilio Aurelio da Silva Marques. Desta comissão foi escrito e apresentado o Relatório ao Presidente da Província de São Paulo em 1888, que tratava de assuntos diversos sobre o aspecto da província neste momento, dos quais foram classificadas as seguintes informações: clima, geologia, mineralogia, flora, fauna, território e população, nascimentos, casamentos, óbitos, transformação do trabalho, imigração, colonização, agricultura, comércio, indústria, viação, instrução pública, finanças e sistema monetário. A obra foi dividida em três partes: 1ª Estatística, 2ª Descrição Geral da Província e a 3ª Municípios Paulistas (RELATÓRIO DA COMISSÃO, 1888).

FIGURA 12 - Membros do Relatório da Comissão, 1888



Fonte: RELATÓRIO DA COMISSÃO, 1888.

Em 1886 houve a criação da Comissão Central de Estatística pelo então presidente de São Paulo João Alfredo Corrêa de Oliveira, que empenhado em promover a organização da estatística geral da Província, além dos dados referentes a população e da taxa de natalidade, casamento e óbito, e também os ramos dos serviços públicos e atividade econômica. Assim, nomeou por Ato de 9 de janeiro de 1886, uma Comissão Central para realizar a tarefa, da qual Adolpho foi um dos membros (RELATÓRIO DA COMISSÃO, 1888). Em 31 de Dezembro de 1887, Adolpho entregou a obra denominada “A Província de São Paulo” ao Governo como resultados dos estudos da comissão. Neste tempo Adolpho era Engenheiro da São Paulo Railway.

Pode compreender-se que a realização da obra *A Província de São Paulo*, resultado da Comissão Central de Estatística da qual Adolpho fazia parte era abarcada por uma visão de que o conhecimento científico era fundamental para o desenvolvimento econômico e político-administrativo, com menção à necessidade de planejamento da ocupação territorial buscando melhor infra-estruturar o território para melhor explorá-lo. Esta empreitada, segundo COSTA (2000), tinha o objetivo de formar e consolidar um mercado de terras que adquiria, em muitos momentos, atividades voltadas à especulação.

Na data de 9 de junho de 1888 foi convidado pela Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, que em 1911 passou a denominar-se Companhia Paulista de Estradas de Ferro, para ocupar o cargo de Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria. Neste cargo permaneceu até sua aposentadoria em 1924 (PINTO, 1970). Sendo também secretário da Comissão Executiva da Igreja da Catedral da Sé, de São Paulo, tendo grande participação na sua edificação, e por longo tempo vindo a ser até mesmo o seu historiador (PINTO, 1929; PINTO, 1970).

Adolpho, defendia a construção de redes de saneamento e de transportes e apresentou um Plano de Melhoramentos para São Paulo em 1896, na administração de Campos Salles do qual foi realizado apenas o Viaduto Boa Vista. Segundo Segawa (2004, p.16), este pode ser considerado o primeiro Plano Oficial traçado para a cidade de São Paulo, as ideias que o compunham demonstraram ser urgente se tratar primeiro os problemas de “higiene e embelezamento”.

Dentre outras atuações, o engenheiro Ituano foi responsável pelo traçado da cidade de Piratininga no interior paulista em 1905, ao mesmo tempo em que participou do processo de construção de mais de mil quilômetros de ferrovias, trabalhando nas companhias do setor no estado. Trabalhou na urbanização da área central de São Paulo, na construção do Teatro Municipal e participou de inúmeros júris de concurso; sendo até convidado a ser candidato a prefeito de São Paulo (BERNARDINI, 2004; HIGEL, 2008). Observe a cronologia de atuação do engenheiro Adolpho Pinto:

QUADRO 3 - Principais atuações de Adolpho Pinto

ANO	LOCAL	ATUAÇÃO
1867	Itu, SP	Primeiro aluno matriculado no Colégio S. Luís
1874	Rio de Janeiro, RJ	Aluno Ingressante do curso de Engenharia Civil da Escola Central (transformada em Politécnica)
1879	Rio de Janeiro, RJ	Aluno Praticante da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil) Conclusão do Curso de Engenharia Civil
1880	São Paulo, SP	Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira e Esgotos Matrimônio com D. Generosa da Costa Liberal
09/10/1885	São Paulo, SP	Engenheiro Fiscal da São Paulo Railway Company
1886	São Paulo, SP	Membro da Comissão Central de Estatística
09/06/1888	São Paulo, SP	Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria da Companhia Paulista
1896	São Paulo, SP	Elaboração do Plano Geral de Melhoramentos da Capital paulista
	São Paulo, SP	Construção da Sé
1905	Piratininga, SP	Projeto do traçado da cidade de Piratininga no interior paulista
1924	São Paulo, SP	Aposentadoria

Fonte: PINTO, 1970.

Uma das características mais marcantes de Adolpho era sua enorme capacidade de administração e de análise econômica das empresas em que atuou.

2.2.1 O engenheiro entre a técnica e a escrita

Outra atividade esteve presente durante o tempo de sua atuação, Adolpho dedicava-se também a escrita. Era escrevendo que encontrava uma forma de expressar seus pensamentos, planos e projetos para a capital paulista e para o Estado de São Paulo. Assim, ao longo dos anos publicou uma série de obras sobre temas relacionados com as questões técnicas, econômicas e artísticas, dos quais: livros, crônicas, relatórios e artigos, os quais eram escritos para os principais jornais paulistanos (que eram um grande meio de comunicação dentro da cidade) como o *Diário Oficial de São Paulo*, o *Estado de S. Paulo* e o *Correio Paulistano*. Entre os quais, está a obra: *Adolpho Augusto Pinto - Minha vida (Memórias de um Engenheiro Paulista)* que o mesmo escreveu em 1929, sendo publicada pela Secretaria da Cultura, Esportes e Turismo de São Paulo em 1970 com prefácio de Hélio Damante. Nela, relata a história de sua atuação profissional, sendo utilizada como base primária para a pesquisa.

Em 1881, quando era engenheiro da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, escreveu o livro “O novo abastecimento d’água de S. Paulo”, em um momento em que a questão era um dos assuntos urbanos mais relevantes da época, pois, as cidades apresentavam sérios entraves urbanos de ordem espacialmente sanitária a serem solucionados, e na cidade de São Paulo as problemáticas estavam relacionadas, além do abastecimento de água, também principalmente aos sistemas de esgotos, ao problema das várzeas inundáveis e à canalização de córregos (CAMPOS, 2002, p. 61).

Na capital, Adolpho encontrou nos discursos higienistas o principal ponto de partida para suas propostas para reformas urbanas essenciais à reestruturação de sua área central. Os problemas urbanos estavam centrados na questão sanitária, continham a introdução da salubridade como premissa básica e fundamental para a solução da higiene devido ao crescimento populacional e as epidemias que assolavam as cidades brasileiras a partir do início do século XIX. As questões principais eram a higiene, a circulação, estética e habitação das cidades. Observe na sequência o QUADRO 4: Obras publicadas por Adolpho Augusto Pinto, a relação de obras escritas desde o ano de 1881.

QUADRO 4 - Obras publicadas por Adolpho Augusto Pinto

Obras publicadas de Adolpho Pinto					
Nº	CATEGORIA	OBRA	ANO	EDITORA	LOCAL ENCONTRADO
1	Livro	O novo abastecimento d'água de S. Paulo	1881		*Ver nota abaixo ²¹
2	Relatório	Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da província de S. Paulo pela Comissão Central de Estatística.	1888		USP
3	Artigos	Melhoramentos Municipais	1890	Jornal "Correio Paulistano"	Arquivo do Estado de São Paulo
4	Livro	The state of São Paulo; or, The land of coffee (Brazil).	1893	Chicago, 1893.	Illinois, CHICAGO Connecticut
5	Artigos	O caes de Santos	1894		ITU
6	Livro	Viajando	1901	Typographia Vanorden	Stanford University Libraries – Stanford, California
7		Questões econômicas	1902	Typographia Vanorden & Cia. São Paulo	USP
8	Livro	Cartas da Europa	1907	Vanorden & Co	USP – Acervo – FFLCH-HI, CE 4064 Coleção Prof. Dr. Eurípedes Simões de Paula
9	Livro	Ainda a questão do café. A província final.	1907		*Ver nota abaixo
10	Livro	Na Brecha	1911	Off. Typ. Cardozo Filho & C. Rua Direita, 35, São Paulo.	University of Wisconsin – MADISON
11	Artigos	A transformação e o embelezamento de S. Paulo		Jornal "O Estado de São Paulo"	Arquivo do Estado de São Paulo
12	Livro	As estradas de ferro de S. Paulo: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos, a sua encampação.	1916	Casa Vanorden	USP
13	Livro	Os jesuítas no Brasil.	1917	Casa Vanorden	USP
14	Artigos	O problema monetário no Brasil.	1919	Jornal "O Estado de S. Paulo"	USP
15	Livro	Questão de limites entre os estados de São Paulo e do Paraná; laudo dos peritos de S. Paulo.	1919	Casa Vanorden	UNICAMP
16	Livro	Homenagens	1926	Casa Vanorden	UNICAMP
17	Livro	A cathedral de São Paulo.	1930	Empreza Graphica da "Revista dos Tribunaes"	PUC-Campinas - Instituto de Ciências Humanas
18	Livro	Minha Vida. Memórias de um Engenheiro paulista.	1970	Secretaria da Cultura, Esportes e Turismo em São Paulo	SEBO
19	Livro	História da viação pública de São Paulo.	1903 2 ed. 1977	Typografia e papelaria Vanorden & Cia. São Paulo 2 eds. Governo do Estado de São Paulo, São Paulo	SEBO

Fonte: Elaborada pela autora, com base nos livros de Adolpho.

²¹ Sabe-se que este livro foi escrito, porém não encontrou-se o mesmo em bibliotecas ou sebos. Estava escrito o título da obra na contracapa do livro Homenagens na seção: Do mesmo autor, no qual informa que outras obras foram escritas também por Adolpho.

2.3 As relações pessoais e sociais

Adolpho Pinto desde muito cedo esteve em um meio social ligado à figuras públicas, membros da elite paulistana. Assim, muito de sua facilidade de engajamento social eram dadas pelas relações pessoais que mantinha com diversos membros da sociedade, incluindo personalidades da área de engenharia obviamente, mas também da economia e da política.

Durante sua formação na Escola Central do Rio de Janeiro, o então estudante de engenharia fez contatos com figuras que viriam a se destacar na reformulação do centro do Rio de Janeiro, a mencionar Paulo de Frontin²² e Teixeira Mendes, um dos grandes positivistas brasileiros (BERNARDINI, 2004, p.3). Dividiu quarto com Rui Barbosa, conheceu Campos Salles, na época Presidente da República e seu cunhado era o engenheiro civil Dr. João Pinto Gonçalves.

Trocou ofícios com o Conselheiro Laurindo Abelardo de Brito²³; presidente da Província de São Paulo de 1879 à 1881 - sucedido e sucedido por Joaquim Egídio de Sousa Aranha no período de 1881 à 1882. Manteve ligação com Eduardo da Silva Prado – advogado, jornalista e escritor e Dr. Alfredo Maia - Ministro da Viação, além de trabalhar com Washington Luís – advogado, historiador e político (PINTO, 1970).

A apreciação pelas artes levou Adolpho a fundar em 1911, juntamente com artistas e outros apreciadores, o *Conselho Geral das Exposições Brasileiras de Belas Artes* em São Paulo, com objetivo de se ter exposições periódicas para desenvolver o gosto pelas artes em São Paulo. Este era o início da Pinacoteca do Estado, do Conselho de Orientação Artística e da Escola de Belas Artes de São Paulo (BERNARDINI, 2004). Foi amigo do também ituano José Ferraz de Almeida Júnior, que nasceu em Itu em 1850 e faleceu em Piracicaba em 1899, e que embora tenha vivido um breve espaço de tempo, obteve grande sucesso profissional (PINTO, 1970, HIGEL, 2008). O pintor de destaque nacional Almeida Júnior a pedido do engenheiro,

22 PAULO DE FONTIN – político e engenheiro brasileiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, teve participação notável no governo de Pereira Passos na cidade do Rio de Janeiro, atuando na distribuição de água da cidade. Chefiou a construção da Avenida Central. No cargo de prefeito (de fevereiro à julho de 1919) realizou obras, alargamento de vias – como a Avenida Atlântica em Copacabana e a construção das avenidas: Niemeyer e Delfim Moreira.

23 CONSELHEIRO LAURINDO ABELARDO DE BRITO – nasceu em Montevidéu em 8 de setembro de 1828 e faleceu em São Paulo em 2 de abril de 1885, formou-se bacharel em Direito e foi político brasileiro filiado ao Partido Liberal.

retratou sua família em 1891. A tela em questão corresponde a Figura 13 - Cena da Família de Adolpho Pinto de 1891, com representação do interior da residência do engenheiro, um ambiente doméstico e burguês.

FIGURA 13 - Cena da Família de Adolpho Pinto, 1891



Fonte: Warburg, Banco Comparativo de imagens, CHAA – Centro de História da Arte e Arqueologia da Unicamp. Disponível em: <http://warburg.chaa-unicamp.com.br/img/obras/2012_10_15_22_35_410.jpg>
Acesso: 20 fevereiro de 2017.

Nota-se na pintura de 1891, que Almeida Júnior retrata uma cena da família Pinto, com destaque para a valorização dos artefatos vinculados à alta cultura letrada. Contendo diversos elementos que revelam isso: 1. ambiente doméstico; 2. o lar ou interior familiar; 3. um modo de vida burguês e 4. há presença de objetos que simbolizam o prestígio e certa modernidade como:

"o tapete da casa, que delimita o espaço das personagens; o piso de madeira, considerado sofisticado; alguns quadros na parede; o contrabaixo; o piano e, sobre ele, duas esculturas e uma partitura; os porta-retratos dispostos sobre a estante; um álbum de fotografias observado pela criança; o jornal de engenharia lido pelo patriarca" (PERUTTI, 2012, p.1).

Outro fator captura a atenção do observador ao fazer a análise do retrato: a presença de um bebê de cor de pele escura nos braços de uma das crianças, próxima do sofá, que teria

levado aos historiadores em leituras anteriores a pensarem na hipótese de ser um filho ilegítimo de Adolpho.

FIGURA 14 – Parte da Cena da Família de Adolpho Pinto, 1891. Destaque para o bebê.



Fonte: Warburg, Banco Comparativo de imagens, CHAA – Centro de História da Arte e Arqueologia da Unicamp. Disponível em: <http://warburg.chaa-unicamp.com.br/img/obras/2012_10_15_22_35_410.jpg>. Acesso: 20 fevereiro de 2017.

Que poderia ser segundo a análise feita por Natália Aquino (2015, p.126) em sua pesquisa sobre a obra em questão:

1. Uma criança negra acolhida pela família;
2. Possível filho do engenheiro fora do casamento, com uma ex-escrava, algo que poderia ser recorrente na época;

Todavia, a pesquisa de Natália Aquino mostra que este seria o filho mais novo do casal, sendo ele Adolpho Augusto Pinto Filho, nascido no mesmo ano de produção do retrato.

Possível escurecimento da tela ou tonalidade da pele do bebê, que é semelhante ao tom dos braços e das mãos da menina que sustenta em seu colo e curiosamente, se difere da tonalidade de sua face, visivelmente mais clara (ação do tempo e associado ao escurecimento do pigmento) resultaria na diferenciação da cor de pele entre os irmãos.

De fato, a possibilidade de ser o filho mais novo do engenheiro é relevante, pois, de acordo com as anotações contidas no livro *Minha Vida – Memórias de um engenheiro paulista*, o quinto filho de Adolpho nasceu em 23 de junho de 1891, ano em que a obra foi

realizada. Estaria então Águeda Liberal Pinto, Ida Liberal Pinto, Gastão Liberal Pinto, Carmem Liberal Pinto e o filho mais novo, Adolpho Augusto Pinto Filho. No entanto, essa hipótese de escurecimento da tela só poderia ser confirmada a partir de um laudo técnico das transformações sofridas com a tinta ao longo do tempo.

Atualmente a obra pertence ao acervo da Pinacoteca do Estado de São Paulo, a técnica utilizada para produzir a obra foi óleo sobre tela e tem as dimensões: 106.00 cm x 137.00 cm. Natália Aquino (2015) entende que os retratos familiares são extensões dos contextos sociais que foram produzidos, isto é, compreendemos que estes retratos refletem o contexto de sua época, de uma sociedade tradicionalista e patriarcal, e que procurava se inserir em um novo momento histórico, aliado a importância do seu lugar social com a tradição e a moral da família.

Portanto, as relações pessoais e de trabalho que tecia contribuíram para definição de sua pessoa e profissional, como um membro da elite burguesa paulista que atuava em diversos setores como o econômico, administrativo, cultural e religioso. Adolpho se inseria em meio a um debate internacional de ideias, oriundas principalmente da Europa e dos Estados Unidos, tendo participado de feiras e exposições internacionais.

2.4 As viagens para as exposições universais

Adolpho Augusto Pinto, fez viagens no Brasil e ao exterior como representante do Estado de São Paulo nas exposições universais. No total foram três viagens mais importantes, são elas: a primeira foi para a Exposição Colombiana em 1893 na cidade de Chicago, nos Estados Unidos; a segunda para a Exposição Universal de Milão em 1906, na Europa; e a terceira para Exposição do Rio de Janeiro em 1908, no Brasil. Nos percursos, além destas três cidades, visitou outras diversas, a citar: Nova York, Niagara, Sevilha, Veneza, dentre outras. Identificando em cada uma delas suas principais características urbanas, seus conjuntos arquitetônicos e culturais e aplicou as observações nos planos desenvolvidos para São Paulo.

Mas o que eram as exposições universais e para que serviam? No século XX, estes locais constituíam-se num extraordinário laboratório de produção do urbanismo, que então se vivenciava em diversas partes do mundo do momento, como nas cidades de Chicago, Milão e Rio de Janeiro, e em outras norte-americanas, europeias e brasileiras. Ao todo foram dezesseis exposições no século XIX, em cidades como Londres, Paris e Chicago; as cidades que

receberam as exposições foram os epicentros da modernidade. Londres foi a primeira cidade a receber uma exposição deste porte em 1851 (BENÉVOLO, 2001).

O ferro e o vidro foram os materiais de destaque nas construções dos projetos, sendo feito o Palácio de Cristal pelo engenheiro e construtor de estufas Joseph Paxton. A enorme estrutura poderia ser desmontada facilmente, assim como montada. Marshall Berman (1986) afirmou que a estrutura mostrava sua firmeza, maleabilidade e transparência, simbolizando a modernidade. Porém a questão não é mansa nem pacífica, visto que ainda sob o pensamento de Berman a modernidade é um paradoxo, uma unidade de desunidade, pois ao mesmo tempo que une as pessoas no mundo, destruindo as fronteiras geográficas, raciais e de classes, as coloca num ambiente conflitante, contraditório.

Segundo Oliveira (2010), as mudanças passadas pela sociedade brasileira durante a segunda metade do século XIX, estabeleceu novas relações nos campos políticos, sociais e econômicos que mudaram a forma de compreender a cidade. A inserção do país na modernidade foi marcada por rupturas, e dentro destas transformações, as exposições tiveram papel fundamental. Em 1808, data do Centenário da Abertura dos Portos aconteceu no Rio de Janeiro uma Exposição, cujo o objetivo principal era apresentar para as diversas autoridades nacionais e internacionais a urbanização realizada pelo prefeito e engenheiro Francisco Pereira Passos inspirada nas ideias do francês Georges Eugène Haussmann, conhecido como *Barão de Haussmann* (1809-1891), responsável pela reforma urbana de Paris e o saneamento feito pelo médico e sanitarista brasileiro Oswaldo Cruz na capital da República (OLIVEIRA, 2010).

2.4.1 Exposição Colombiana de Chicago (1893)

A primeira Exposição internacional, de que Adolpho Pinto participou e também sua primeira viagem ao exterior, quando tinha 37 anos, teve como destino a América do Norte no final do século XIX, mais especificamente para Exposição Colombiana de Chicago em 1893, como membro da Comissão Central nomeada pelo Governo do Estado (PINTO, 1970).

Além de Elias Craves, João Batista de Melo e Oliveira, Orville A. Derby e Adolpho A. Pinto foram selecionados também os seguintes membros para representar o país na feira internacional: o Presidente da Comissão Marechal José Simeão e o Vice-Presidente Dr. Ladislau Netto, o presidente substituto Capitão de mar e guerra Lemos Bastos, o secretário

Adolpho Aschoff, o coronel Souza Aguiar, o Maestro Carlos Gomes, o Professor Bernardelli, o Barão de Marajó, Graciano Azambuja, o Capitão-tenente Martins de Toledo, Julio Brandão, Baptista de Motta e Theobaldo de Souza Queiroz. Do qual Elias Fausto Pacheco Jordão era presidente da comissão do Estado de São Paulo (PINTO, 1901). Era um grupo de indivíduos com alto grau de representatividade social, alguns em escala estadual e nacional, que desempenhavam cargos de níveis importantes no país.

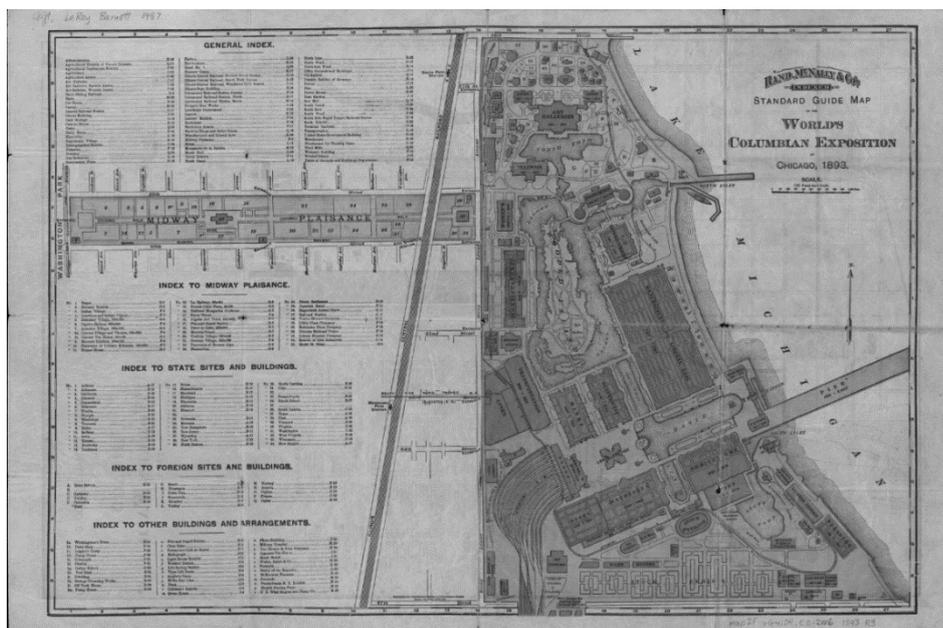
A feira mundial de Chicago ou Exposição Colombiana Mundial, como era oficialmente chamada, foi realizada para marcar o 400º aniversário, no ano anterior, da chegada de Colombo às Américas. O evento teve início no dia 1 de Maio de 1893 e o pavilhão brasileiro foi inaugurado no dia 19 de Julho de 1893 (PINTO, 1901; SIMÕES JUNIOR, 2012).

O mapa da exposição foi produzido pela *Rand McNally and Company*, sendo principalmente resultado do trabalho do arquiteto e urbanista *Daniel Burnham*²⁴ (1846 a 1912) e do paisagista *Frederick Law Olmstead*²⁵ (1822 a 1903). Nele contém a localização dos pavilhões da exposição, patrocinados por 46 países, eram os primeiros pavilhões nacionais em uma feira mundial.

24 DANIEL BURNHAM (1846 - 1912) foi um arquiteto e planejador norte-americano. Atuou como Diretor de Trabalhos para a Exposição Universal de Chicago de 1893, além liderar a criação dos planos diretores de diversas cidades, dentre as quais Chicago e Washington D.C. Burnham também projetou diversos edifícios. Disponível em: <<https://chicagology.com/goldenage/danielburnham/>>. Acesso: 15 de maio de 2017.

25 FREDERICK LAW OLMSTEAD (1822 - 1903): foi um arquiteto e paisagista norte-americano. Projetou importantes parques urbanos, como o Central-Park em Nova York. Disponível em: <http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic753413.files/11_Landscape%20Architecture%20City%20Planning/Sutton_Civilizing.pdf>. Acesso: 15 de maio de 2017.

FIGURA 15 - Mapa da Exposição Colombiana de Chicago, 1893



Fonte: *New Berry*. Disponível em: <<http://dcc.newberry.org/collections/chicago-and-the-worlds-columbian-exposition>>.

O cenário criado era composto por um grande espelho d'água, circundado por palácios em estilo clássico romano e renascentista, em escala monumental (SIMÕES JUNIOR, 2012), características do movimento *City Beautiful*.

O pavilhão brasileiro na exposição foi inaugurado com o discurso de abertura de Adolpho Pinto. No espaço destinado ao Brasil continha obras de arte e escultura, mapas do relevo da cidade do Rio de Janeiro, diagramas da Estação Agronômica de Campinas mostrando informações gerais do Estado de São Paulo (imigração) e o café de São Paulo. Sobre o café brasileiro, mostraram como eram os terreiros cafeeiros paulistas e casa de colonos, o seu processo de produção e a estatística do total produzido no Estado. Ao todo, levaram duas mil amostras de cafés de todos os Estados produtores do Brasil, dos quais 200 amostras eram da Coleção de cafés de São Paulo (PINTO, 1901).

FIGURA 16 - Vista aérea da Exposição Colombiana Mundial de Chicago em 1893

Fonte: Biblioteca Digital Mundial. Disponível em:

<<https://content.wdl.org/11369/thumbnail/1430177219/616x510.jpg>> Acesso: 22 de março de 2017.

Das obras de arte e escultura, estavam no salão nobre uma escultura de José Bonifácio com pedestal cercado de palmeiras e outros arbustos da flora brasileira, um quadro representando o Grito do Ipiranga enviado de São Paulo, além de diversas paisagens da natureza brasileira e aquarelas enviadas pelo Banco da União, representando edifícios de São Paulo (PINTO, 1901).

2.4.2 Exposição Internacional de Milão (1906)

A ida da Comissão à Feira de Chicago em 1893 representou um envolvimento do país com o debate urbanístico internacional. Depois de visitar a Exposição Colombiana de Chicago em 1893, Adolpho foi nomeado para ir para Exposição Universal de Milão em 1906 na Europa, chamada originalmente de *L'Esposizione Internazionale del Sempione*.

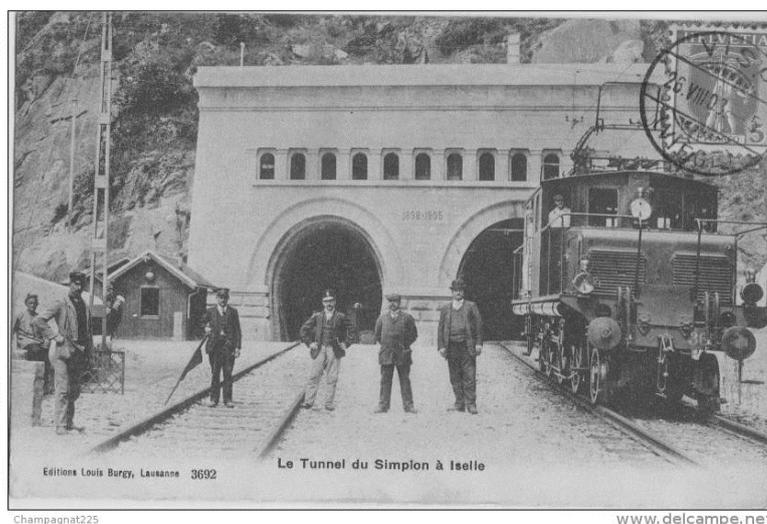
A exposição recebeu 4.012.776 mil visitantes e cobriu uma área de 1.011.715 mil km² da cidade italiana de Milão. Formavam o grupo de países participantes: França, Alemanha, Áustria-Hungria, Inglaterra, Rússia, Bélgica, Bulgária, Holanda, Portugal, Suíça, Turquia,

Dinamarca, Japão e a China. A Itália, em 1906, se encontrava com estabilidade econômica, amplo comércio e indústria em expansão, além das relações internacionais, principalmente as que tinham sido estabelecidas com a França. Muito diferente do seu passado, marcado pela instabilidade nos setores da política, economia e indústria e a crise na agricultura que acarretou um intenso êxodo rural (PINTO, 1906).

Segundo Pesavento (1997) apud Oliveira (2010, p. 8) as Exposições Universais retratavam as manifestações de prestígio e ostentação expostas pelas nações como afirmação do seu poder econômico, tecnológico e cultural no sentido ao progresso. Com isto, todo o avanço técnico-industrial presente no início do século XX foi mostrado pela Exposição Universal de Milão, representada com a abertura do *Simplon*, um túnel ferroviário, inaugurado no dia 19 de maio de 1906 com uma só galeria, que passava pela Itália.

Veja a Figura 17 mostrando o túnel ferroviário de *Simplon* aberto na Itália.

FIGURA 17 - Túnel Ferroviário de *Simplon*, Itália



Fonte: Disponível em: <https://images-03.delcampe-static.net/img_large/auction/000/311/693/101_001.jpg?v=1> Acesso em 05 de abril de 2017.

A construção do *Simplon* permitiu que a Itália se interligasse às nações vizinhas, e por conseguinte, adquiria um canal de troca dos produtos, que para Adolpho significava um fator importante para a consolidação da prosperidade econômica do país e o progresso material dos povos. Por outro lado, a obra que representava o avanço no setor dos transportes, também significou um alto investimento, um longo tempo de sete anos de trabalho e sacrifício de uma massa de trabalhadores. Foi aberto em rocha viva em difíceis condições, medindo 19.803 mil metros de comprimento (PINTO, 1906, pág. 87).

Para Adolpho (1906), a exposição era uma “*manifestação da alta cultura do povo italiano, e do notável progresso que havia se realizado no trabalho*”, de fato a exposição foi voltada para o progresso principalmente técnico da construção e dos transportes, com uma seção sobre a retrospectiva dos transportes, mostrando a evolução dos modais térreos, fluviais e aéreo.

Mas havia também a seção de artes decorativas, sobre a habitação moderna mostrando o conjunto de mobiliário e objetos de caráter decorativo. Além das seções mencionadas estavam na exposição o Pavilhão da Agricultura, a Galeria do Trabalho, espaços sobre a Piscicultura e aquário, de Previdência, da cidade de Milão, da Higiene e Saúde Pública, do trabalho dos Italianos no estrangeiro e da América Latina. Segundo Adolpho, a exposição era uma “*celebração da grande festa industrial*”, no qual estava sendo expostos assuntos variados, como o científico, artístico, industrial e agrícola (PINTO, 1906).

Assim as principais questões evidenciadas por Adolpho na Exposição Universal de Milão foram: a expansão do comércio e da indústria, o “*progresso e bem estar dos povos*”, o trabalho e revolução da civilização moderna, o aperfeiçoamento dos meios de transporte e o avanço da Engenharia e da Higiene e Saúde Pública no início do século XX.

O otimismo progressista presente nestes “*espetáculos*” eram carregados de símbolos nacionais e veneração à Pátria. Percebe-se a crescente industrialização que privilegiava o burguês, com incessante busca pela otimização dos instrumentos de produção. Ficando claro a valorização do modo de produção industrial em escala mundial e o caráter tecnológico aplicado ao processo de produção.

Levando a conclusão de que a influência estrangeira na modernidade social e urbana brasileira evidenciou os desejos da elite latino-americana de querer trilhar os mesmos caminhos do novo paradigma de modernidade advindos não só da sociedade europeia como menciona Oliveira (2010), mas também segundo Costa (2005), do contexto das cidades norte-americanas.

2.4.3 Exposição Industrial do Rio de Janeiro (1908)

Para participar da Exposição Industrial do Rio de Janeiro em 15 de novembro de 1908 foi nomeada a comissão formada por: Antonio Franco, Luiz de Anhaia Mello, coronel Antonio

Proost Rodovalho, Adolpho Augusto Pinto, Alexandre Siciliano, Elias Fausto e Camillo Cresta, como representantes do Estado de São Paulo nesta Exposição.

FIGURA 18 – Comissão selecionada para participar da Exposição Industrial – RJ



Fonte: Nota do Jornal “Diário Popular” em 1908, sobre a comissão selecionada para participar da Exposição Industrial no Rio de Janeiro em 1908.

Foi realizada na então capital federal do Brasil, para comemorar o centenário da abertura dos Portos às Nações Amigas. Tinha como objetivos fazer um inventário da economia, da cultura e da história do país, apresentando a nova capital da República que havia sido urbanizada pelo Prefeito Pereira Passos e saneada por Oswaldo Cruz (OLIVEIRA, 2010). Nesta época o Rio de Janeiro tinha uma população de 800.000 mil habitantes.

Um ponto em comum entre as três exposições é que todas elas tratavam de profundas mudanças relacionadas ao forte crescimento urbano, a instalação de infra-estruturas para modernização dos seus espaços, da consolidação do sistema industrial e ascensão de uma classe burguesa do final do século XIX e início do XX. São exatamente essas questões que estavam presentes no debate das exposições visitadas por Adolpho Pinto.

O início da segunda etapa da Revolução Industrial caracterizou-se por avanços na metalurgia, criação da siderúrgica, consolidação do uso da eletricidade e o uso do petróleo, movimentando mudanças nas técnicas de produção e novos materiais, responsáveis pela produção. Com isto, o século marcado pelas Exposições Universais, de acordo com Oliveira (2010) foi também o tempo em que evidenciava-se o avanço da ciência e da técnica no desenvolvimento das construções. As transformações urbanísticas das cidades do final do século XIX, pensavam uma nova sociedade, no qual a burguesia enquanto classe dominante impunha uma ordem baseada no racionalismo, no liberalismo, no espírito de progresso e almejo da “modernidade”.

Estas exposições representavam a elite industrial em ideias e com uma criatividade capaz de demonstrar as transformações no campo das relações comerciais do mercado mundial, tornando-se vitrines do progresso e da ascensão econômica dos países industrializados tanto da Europa quanto dos Estados Unidos. A consolidação do sistema fabril era mostrada ao público mundial, evidenciando os avanços técnico-científicos impressos em mercadorias do capitalismo. O sistema internacional era facilitado, segundo Werner Plum, pelos avanços nos transportes e na comunicação (ferrovias, telégrafo, navios a vapor) que interligavam as nações industriais (GOMES et. al., 2011).

Enfim, as exposições universais eram extensos laboratórios de exibição, que buscavam demonstrar através das construções o avanço industrial e tecnológico. Determinaram a “sociedade do espetáculo” e transformaram a ciência, a tecnologia e a engenharia, produzindo transformações nas cidades, porém, diante da grandiosidade das exposições à realidade das fábricas e dos seus operários era totalmente negada.

2.5 Os livros escritos nas viagens

Como produto de suas viagens, escreveu dois livros, um sobre as cidades visitadas nos Estados Unidos, em 1893, denominado *Viajando* e outro a respeito das cidades que visitou na Europa, em 1906, com o nome *Cartas da Europa*, que vão fundamentar suas ideias de “melhoramentos” para a capital de São Paulo, destacando a urgência de se implantar um “Plano Geral de Melhorias”.

2.5.1 Viajando (1901)

Adolpho escreveu crônicas sobre as suas “impressões” da viagem, que foram publicadas no jornal *O Estado de São Paulo* no mesmo ano da Exposição Colombiana em 1893, e a partir destas crônicas deu origem ao livro com o nome “Viajando”, publicado em 15 de novembro de 1901 (PINTO, 1901).

As duas cidades que mais chamam atenção de Adolpho foram Nova York e Chicago. Em Nova York observou principalmente as infra-estruturas de transportes e saneamento.

2.5.2 Cartas da Europa (1907)

Outro livro escrito foi “Cartas da Europa”, produzido em outubro de 1907 por Adolpho A. Pinto através de cartas que este fez retratando sua visita à Exposição Universal de Milão em 1906. Antes da chegada em Milão para a Exposição Universal, Adolpho passou por

algumas cidades da Europa como Lisboa, Sevilha, Lourdes, Roma e Nápoles; sendo descritas as impressões que teve em cada uma delas na forma de cartas, as quais dedicou a alguns amigos e que depois originaram o livro: *Cartas da Europa*.

QUADRO 5 - Destinatários das Cartas escrita por Adolpho Pinto em 1906

RELAÇÃO DE CARTAS ESCRITAS NA EUROPA		
Lisboa	Carta escrita em Pau no dia 25 de Abril de 1906	Dedicada ao Dr. João Antonio de Oliveira Cesar, 2º secretário na Comissão formada para fiscalizar o andamento das obras da Catedral da Sé, sendo neste o 1º secretário Adolpho.
Sevilha	A carta escrita sobre Sevilha no dia 10 de Maio de 1906.	É também dedicada ao Dr. João de Oliveira Cesar.
Lourdes	A carta escrita em Maio de 1906 de Lourdes.	Dedicada ao Padre Manfredo Leite
Roma	Escreve a carta em Junho de 1906.	Dedicada ao Conselheiro Duarte de Azevedo
Nápoles	Carta escrita de em Junho de 1906.	Destinada ao Conde de Prates
Veneza	Escreve em Julho de 1906.	Dedicada ao Coronel Bento José de Carvalho

Fonte: Livro Cartas da Europa (PINTO, 1906).

Nestas cartas continham suas visões sobre as cidades. Cidades no geral, dos trilhos, do movimento, dos espaços públicos, da estética, da luz e do espetáculo! A cidade que por um lado se modernizava e ia rumo ao progresso, e de outro excluía uma parte da população de usufruir as infra-estruturas e melhorias.

Adolpho levava para os escritos questões vistas em seu trabalho e nas viagens. Foi importante o fato deste ter estudado um ano de medicina antes de ingressar no curso de engenharia depois, e vir a trabalhar com a questão sanitária. Fica perceptível sua atuação nas questões de higiene, conforto, estética e embelezamento urbano da cidade de São Paulo e nas obras de infra-estruturação territorial voltada para construção das estradas de ferro, tema do capítulo 3.

CAPÍTULO III

3 Adolpho Augusto Pinto e o Território Paulista: A rede ferroviária no final do século XIX e início do século XX

O tema deste capítulo está na atuação de Adolpho Augusto Pinto nas obras de infraestrutura territorial voltada para construção de estradas de ferro no estado de São Paulo na passagem do século XIX e início do século XX.

No ano de 1885, Adolpho, passou a exercer cargos em importantes companhias ferroviárias. A primeira delas, foi a São Paulo Railway, atuando como Engenheiro Fiscal entre 1885 à 1888. Posteriormente, trabalhou como Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria da Companhia Paulista das Estradas de Ferro até 1924.

É a partir desses dois cargos, que o Capítulo III, buscou entender o trabalho de Adolpho Pinto na esfera territorial e sua influência para a formação de redes de cidades. Para tanto, mostra sucintamente como foram instaladas o sistema ferroviário brasileiro, em especial no estado de São Paulo, entendendo as transformações das relações entre território e cidade com a chegada do meio de transporte que prometia ser uma alavanca para o escoamento da produção cafeeira paulista até o Porto de Santos e sua exportação.

Foi identificado como se deram as primeiras implantações das Estradas de Ferro no país, e pontualmente investigou a criação das duas Companhias em que Adolpho veio a trabalhar. Usando para análise: a sua obra *História da Viação Pública de São Paulo* (1903) e os decretos que autorizavam a construção de linhas férreas. Do mesmo modo que, a argumentação foi fundamentada em autores, como: Luiz Augusto Maia Costa (2005), Sidney Piochi Bernardini (2006), Maria Lúcia Caira Gitahy (2011) e Cristina de Campos (2011).

Enfim, buscou estudar a atuação do engenheiro Adolpho Pinto no setor dos transportes, através das suas propostas nos processos de intervenção em São Paulo no final do século XIX e início do XX. Compreendendo as transformações na paisagem e as dinâmicas destes espaços, e as inter-relações entre a expansão cafeeira, a criação e ampliação da rede ferroviária e o crescimento urbano e populacional na região paulista.

3.1 O transporte ferroviário no final do século XIX e início do século XX em São Paulo

Se hoje, século XXI, a malha de transportes terrestres que se destaca nacionalmente são as rodovias, servindo de base para escoamento da produção de diversos produtos e mercadorias, um século atrás outra realidade fazia parte da configuração espacial brasileira com as redes de linhas férreas. O transporte ferroviário pode ser visto hoje como sinônimo de vagareza, e utilizado para o transporte de matérias-primas (principalmente as pesadas) e manufaturadas de baixo valor para longas distâncias, mas no pretérito este foi um importante fator, principalmente para o escoamento da produção do café²⁶. O seu uso diminuía o tempo de transporte entre os locais de produção e os portos, local em que a mercadoria era exportada.

Assim, embebidos pelas ideologias do século XIX, a sociedade brasileira sob domínio burguês, acreditava na inevitabilidade do progresso e na possibilidade de os mesmos elementos levarem a resultados semelhantes em locais diferentes, ou seja, que experiências de outros países poderiam ser a chave para o progresso que faltava para alavancar o processo de produção brasileira. Muitos membros da elite acreditavam que a ferrovia levaria ao mesmo crescimento e desenvolvimento econômico e social visto em outros países, que nesta época possuía uma rede estruturada de linhas férreas, como a Inglaterra, a França e os Estados Unidos, e destacavam em seus processos de produção industrial (LIMA, 2009, p. 16).

De fato, o surgimento do sistema ferroviário no Brasil possibilitou o desenvolvimento econômico e também a infra-estruturação territorial, cumprindo um papel muito mais significativo do que do simples transporte de passageiros e da produção (GHIRARDELLO, 2011).

No caso do Estado de São Paulo, a rede ferroviária foi desenhada aos moldes do capital, implantando-as em locais de interesses das companhias e dos proprietários das terras, na qual a questão importante era o transporte da produção cafeeira e escoamento do produto até o Porto de Santos. Quanto ao aspecto formal, o desenho propriamente dito de cada

²⁶ Informações de 2016, segundo o site oficial do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario.html>>. Acesso em: 06 de dezembro de 2017.

ferrovia foi realizado de maneira distinta, o que não impediu que a rede de ferrovias criada tivesse essa capacidade estruturadora do espaço e da sociedade.

O que se coloca em jogo vai além da cidade, estendendo-se ao desenho do território e de uma organização social. E leva a seguinte reflexão: até que ponto a ferrovia estruturou urbano-territorialmente o estado de São Paulo nos finais do século XIX?

Durante a segunda metade do século XIX o Complexo Cafeeiro e a Ferrovia foram fatores que mudaram o ritmo de urbanização nas terras paulistas (CANO, 1977; COSTA, 2005). Juntos impulsionaram o escoamento do café, reduzindo as etapas desse processo e ao mesmo tempo articularam a criação de uma rede de cidades, muitas das quais fundaram-se à beira e a frente dos trilhos. Este crescimento do conjunto de cidades foi possível pela articulação entre Estado e iniciativa privada (proprietários de terras) na organização do território (LIMA, 2009; CAMPOS, 2011).

O mercado de terras se viu estimulado, em especial as glebas rurais, no qual os coronéis faziam pressão para que as companhias ferroviárias se instalassem junto as suas terras, chegando até mesmo a doá-las para este fim. A visão estava a longo prazo, pois acreditavam que uma estação em suas terras serviria de base para novos horizontes de aproveitamento deste solo, como o seu parcelamento em lotes:

“As terras rurais teriam seu valor aumentado e toda sorte de *‘self-made man’* e aventureiros era atraída para o lugar, considerado o novo ‘Eldorado’, a ponta de linha de uma região em abertura, zona de enriquecimento rápido e fácil, ao menos para o senso comum. Novas fazendas seriam formadas e parte das glebas repicada e colocada à venda” (GHIRARDELLO apud CAMPOS e col., 2011, p. 73).

Note como há uma valorização das terras rurais através da implantação da ferrovia, sendo aproveitada pelos *self-made man*, ou seja, pelo grupo de empreendedores, coronéis, proprietários de terras e outros, que tinham a aplicação de seus investimentos naqueles espaços como forma de gerar acúmulo de capital e criar cidades.

A lógica de formação do mercado de terras é desvendada, no caso específico da Alta Paulista, por uma ação conjunta e direcionada das empresas ferroviárias, companhias colonizadoras e Estado voltados para o desenvolvimento capitalista de toda uma região (CAMPOS, 2011). Essas questões estavam voltadas principalmente aos interesses da classe burguesa cafeicultora.

A facilidade do escoamento através da ferrovia impactou o sistema econômico brasileiro. As políticas de subsídio a economia cafeeira e dos planos de valorização e investimentos diretos através da indústria nos primeiros vinte anos da Primeira República, definiu o crescimento das exportações do produto, e os últimos anos foram marcados pela superprodução interna e pelo progressivo declínio dos preços do produto no mercado externo (CAMPOS, 2011).

Sob a administração dos empresários capitalistas ou altos funcionários do Estado, as companhias ferroviárias mostravam um enorme avanço em relação à ciência e tecnologia da época nos projetos das suas linhas férreas, que estavam sendo realizadas por uma equipe de profissionais brasileiros e estrangeiros. O novo sistema de transportes da época atuou como um meio de ocupar terras e infra-estruturar territórios, além de receber investimento de capital estrangeiro na sua implantação, também teve-se participação de mão-de-obra especializada vinda de outros países, sobretudo da Inglaterra (LIMA, 2009, p. 20).

O símbolo da modernidade – a ferrovia, que se instalava naquele momento histórico, impôs um novo paradigma no planejamento urbano-territorial em São Paulo.

3.1.1 A implantação das Estradas de Ferro em São Paulo

A primeira concessão para uma ferrovia no Brasil ocorreu em um período marcado por revoltas no norte e sul do país, que ocorriam em meio a uma conjuntura política conturbada. A primeira iniciativa para a construção de uma linha férrea partiu do padre paulista Diogo de Antonio Feijó, então regente do Império, que autorizou na Lei de 31 de outubro de 1835 o governo a conceder privilégio a uma ou mais companhias para a construção de estradas de ferro que partissem do Rio de Janeiro para as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (PINTO, 1977; BERNARDINI, 2004).

O trajeto do Rio de Janeiro para Porto Alegre passava obrigatoriamente pelo território paulista, que na época englobava o atual o Estado do Paraná. Empenhado na sua implementação, o governo imperial encarregou o Visconde de Barbacena de organizar em Londres uma companhia que empreendesse a construção dessas estradas, pois o país iniciava seu desenvolvimento econômico e os recursos eram escassos para obras desta dimensão (PINTO, 1977).

No ano seguinte, a Assembleia Legislativa decretou um plano de viação que continha um sistema de caminhos de ferro e vias fluviais, como consta na Lei nº 51 de 18 de Março de 1836, revogada e substituída pela Lei nº 115 de 30 de março de 1838 (PINTO, 1977). De 1835 à 1838 o projeto de construção da primeira linha férrea em território brasileiro não se concretizou.

Neste tempo, as províncias já detinham poder de legislar sobre as obras públicas, estradas e navegação no interior da respectiva província, que não pertencessem à administração geral do Estado. Isso foi possível devido a Lei geral de 29 de agosto de 1828 que estabelecia regras para a construção das obras públicas, com objetivo de abrir canais, navegação fluvial, abertura de estradas, pontes, calçadas ou aquedutos (BERNARDINI, 2004).

A segunda concessão foi dada para firma comercial da praça de Santos, que tinha por sócio gerente, o europeu empreendedor Frederico Fromm. A ele e ao engenheiro inglês, Mornai, têm-se atribuído a iniciativa e as bases do projeto. Na época, os principais núcleos de produção agrícola de São Paulo eram os municípios de Itu, Porto Feliz e vizinhanças, locais em que a cana de açúcar se encontrava em pleno desenvolvimento. Assim a ferrovia teria o intuito de ligar o caminho entre os centros mais importantes de produção, ou seja, os municípios de S. Carlos (atual Campinas), Constituição (atual Piracicaba), Itu e Porto Feliz, porém, não obtiveram sucesso na sua implantação (PINTO, 1977; BERNARDINI, 2004).

A terceira tentativa partiu de um grande incentivador da construção das estradas de ferro, Thomas Cochrane. Através de lei geral de 31 de outubro de 1835, Thomas Cochrane conseguiu que o Governo Imperial lhe concedesse o privilégio por 80 anos, para a construção de um caminho de ferro que ligasse o Rio de Janeiro à São Paulo, porém não foi executado. (BERNARDINI, 2004).

Em 26 de junho de 1852 o decreto nº 641 autorizou a concessão de estradas de ferro que ligassem a capital do Império, Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais e São Paulo,²⁷ mas somente em 30 de abril de 1854 que foi inaugurada a primeira ferrovia em solo brasileiro, nomeada como Estrada de Ferro Barão de Mauá, responsável por ligar o Porto de Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro com uma extensão inicial de 14,5 km, depois foi prolongada,

²⁷ Segundo o Relatório Final do Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT) do ano de 2015.

chegando a 15,19 km²⁸. Esta linha férrea foi idealizada por Irineu Evangelista de Souza, o Barão e Visconde de Mauá.

De 1854 a 1889 foram construídos cerca de 9.538 mil km de linhas férreas por vinte companhias ferroviárias em todo o país (LIMA, 2009 p. 17).

A Lei estadual nº 30 de 1892 autorizou a concessão para que particulares explorassem as linhas ferroviárias. Em 1896, o secretário Teodoro Dias de Carvalho Junior alertou para a abusiva livre concorrência no estabelecimento das estradas de ferro, que estavam sendo implementadas sem um plano, o mesmo insistia na elaboração de um plano que contemplasse os interesses gerais da colonização e da lavoura.

Em 1850, a exportação de café ultrapassou a de açúcar no porto de Santos, e em 1890 a produção paulista correspondia a mais de 2/3 da produção mundial. Para elaborar os planos que definissem diretrizes para o desenvolvimento do transporte ferroviário se passaram várias gestões da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no qual os argumentos presentes nas justificativas desta secretaria demonstravam a base dos conflitos internos (BERNARDINI, 2004).

Em São Paulo, com exceção da Companhia União Sorocaba e Ituana, que obedecia a regra a diretriz do seu prolongamento natural para o Mato Grosso, ou seja o “Plano nacional” da expansão natural das linhas férreas, as outras estavam sendo construídas em linhas de concorrência, defesa ou zona de interesse puramente regional ou local, por meio de um “Plano local”, voltados aos interesses próprios dos importantes municípios cafeeiros. Os interesses dos empresários sobressaiam em relação as intenções técnicas, impedindo que houvesse transformações estruturais na prática, e zonas de privilégio estavam muito bem definidas na concessão das linhas. O secretário Antônio Cândido Rodrigues reforçou a necessidade urgente de um plano geral que regulasse todos os aspectos do sistema ferroviário já nos primeiros anos do século XX. Neste plano, o traçado da rede se resumiria em duas frentes principais (CAMPOS, 2011):

1. Traçar linhas de prolongamento da Paulista e da Sorocabana até as fronteiras do estado;

²⁸ Informações contidas no site: <<https://jomenezes.wordpress.com/2015/04/14/ola-mundo/>>. Acesso em 18 de outubro de 2017.

2. Depois de transpostas as fronteiras com Goiás e Mato Grosso, na determinação dos portos do litoral que deveriam ser ligados ao sistema ferroviário, para os intercâmbios que a *S. Paulo Railway* e o porto de Santos já não podiam convenientemente comportar.

O governo estava interessado em criar as “bases produtivas do estado” e o desenho deste plano expressava este desejo, interligando zonas de produção aos pontos de escoamento no litoral. No entanto, havia dificuldades para realizar o plano, incluindo-o como um instrumento da agenda do Governo ao longo dos anos. Assim, em 1912, a ideia do plano foi retomada pelo engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, que era o consultor da Secretaria de Agricultura nos assuntos ferroviários. Este acreditava nos esforços do Governo em implantar o plano, porém criticava a forma vaga de suas diretrizes, continuando a atacar os monopólios estabelecidos na Lei 30. Defendia a construção de novas zonas de produção, a articulação entre as estradas de rodagem e as ferrovias. Durante o Período Republicano, a malha nacional ferroviária triplicou de extensão até 1930 (SCHOPPA, 1985, p.27 apud LIMA, 2009, p.17).

Na qualidade da infraestrutura ferroviária, mostra-se que a trama ferroviária no país pode ser dividida em ciclos, como está escrito no Relatório Final da Comissão de Serviços de Infra-estrutura (2016):

“A malha ferroviária brasileira passou por três ciclos de desenvolvimento, o primeiro de criação baseado em concessões privadas, iniciado no regime imperial em 1865 e durou até 1922 quando alcançou aproximadamente 29 mil km de extensão. O segundo ciclo foi de estagnação, marcado por um processo de estatizações e durou até 1995, quando houve a desestatização da malha federal e paulista. O terceiro ciclo é o de atualização, iniciado pela reconcessão à iniciativa privada da infraestrutura ferroviária e construção de novos trechos pelo Estado” (grifo nosso).

É no primeiro ciclo que atinge-se o auge da implantação dos trilhos das ferrovias brasileiras, no qual sua instalação desde o início ligava-se as questões econômicas e políticas, passando por rupturas.

Observe nos mapas a seguir a evolução da implantação do sistema ferroviário brasileiro entre 1854 e 1930:

MAPA 6 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1870



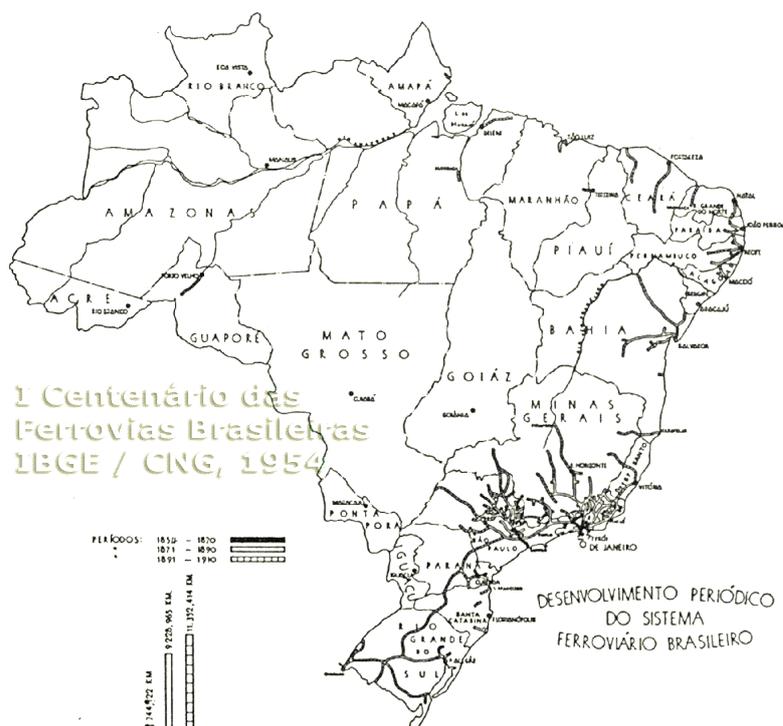
Fonte: IBGE, 1954. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/>>. Acesso: 13 de novembro de 2017.

MAPA 7 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1890



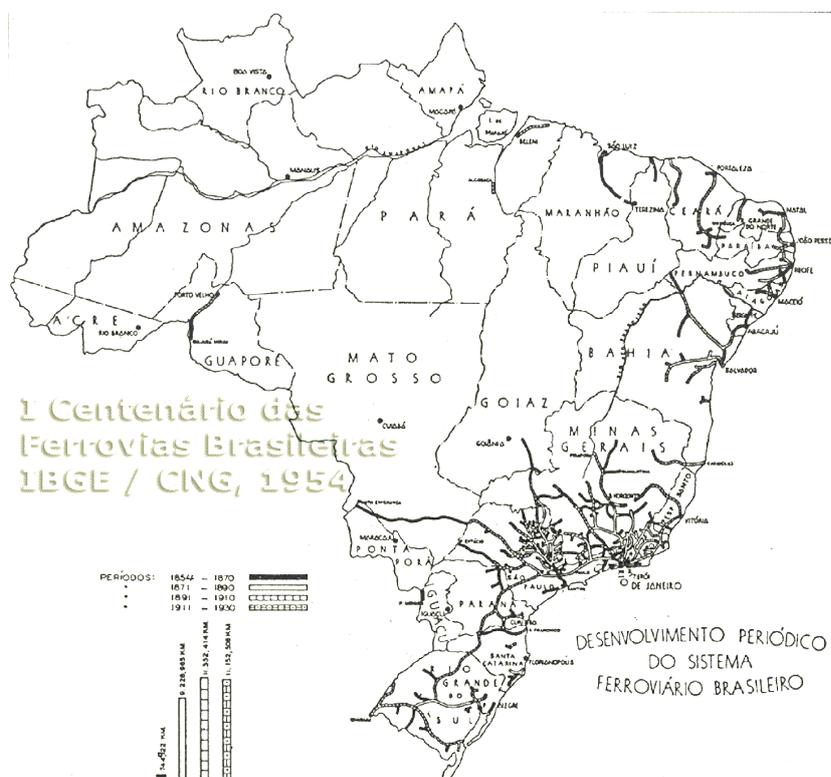
Fonte: IBGE, 1954. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/>>. Acesso: 13 de novembro de 2017.

MAPA 8 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1910



Fonte: IBGE, 1954. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.ior.br/>>. Acesso: 13 de novembro de 2017.

MAPA 9 - Sistema Ferroviário Brasileiro em 1854 – 1930



Fonte: IBGE, 1954. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.ior.br/>>. Acesso: 13 de novembro de 2017.

A Tabela 3 disposta a seguir, mostra a dimensão da construção de trilhos no Brasil entre 1854 e 1925. É possível perceber pelos mapas acima e pela tabela abaixo o crescimento contínuo entre 1854 até 1925, desde a sua implantação até a fase inicial do seu declínio.

TABELA 3 - Construção de trilhos ferroviários entre 1854 e 1925 no Brasil

PERÍODO	DIMENSÃO
1854 – 1870	700 km
1889	9.500 km
1890	9.600 km
1900	15.000 km
1925	30.000 km

Fonte: Tabela produzida com base nos dados de LIMA, 2009.

É possível observar a evolução da dimensão das ferrovias entre 1870 e 1890, quando foram implantados 8.900 mil km de linhas férreas. O valor dobra em duas décadas e meia, aumentando de 15.000 km em 1900 para 30.000 km em 1925 (tempo em que Adolpho trabalhava na Companhia Paulista de Estradas de Ferro). Este valor está associado também ao maior número de concessões para construção de linhas férreas estabelecidas entre 1900 até 1925.

A Tabela 4 se refere especificamente ao ano de 1889 e mostra o total da quilometragem realizada de ferrovias no território brasileiro e em São Paulo:

TABELA 4 - Relação entre a Rede Ferroviária brasileira e a paulista em 1889

ANO	ÁREA DE ABRANGÊNCIA	QUILÔMETROS	ÍNDICE PERCENTUAL
1889	Território Brasileiro	9.500 km	100 %
1889	Todos os estados excluindo São Paulo	7.328 km	77.14 %
1889	Estado de São Paulo	2.172 km	22.86 %

Fonte: Dados com base em LIMA, 2009 e BERNARDINI, 2004.

O Estado de São Paulo concentrava mais de 20% do total de quilômetros, com 2.172 mil km de linhas férreas construídas e esse número aumentaria ainda mais nos anos seguintes. De 1889 até 1925 houve a implantação de diversas linhas férreas no estado, porém a problemática da viação ferroviária tornou-se complexa, atingindo várias regiões do estado e do governo. O café deixava de ser o produto predominante das principais ferrovias paulistas, causando uma queda na renda referente às suas vendas. Isso impactou diretamente a

viabilidade econômica das companhias ferroviárias, pois estas tinham limitações no transporte de outros tipos de mercadorias que exigiam acondicionamentos especiais como o algodão e o gado, assim como nos altos fretes cobrados pelas atividades portuárias em São Paulo, uma questão a ser resolvida em nível nacional. Nesta época as metas da Secretaria de Agricultura eram: a melhoria das condições de tráfico da Sorocabana e Araraquarense; o descongestionamento do tráfego da *São Paulo Railway* com as rodovias, a inauguração da estrada Vergueiro de ligação entre São Paulo e Santos e o rompimento da extorsiva barreira de fretes marítimos que as companhias de navegação brasileiras impunham aos transportes do país, prejudicando as exportações dos variados produtos agrícolas e industrializados no estado, com exceção do café.

Principalmente a partir dos anos de 1950, ocorreu uma transformação do modal de transportes, que passou do modelo ferroviário para o automobilístico, impulsionado pela indústria automotiva, assim muitas companhias ferroviárias brasileiras foram estatizadas e incorporadas em redes regionais durante o governo Vargas (SANTOS, 2007).

A percepção do caráter histórico do capitalismo no Brasil através das ferrovias foi marcada por mudanças e permanências, transformações na forma e reproduções na essência (LIMA, 2009) em meio a um conflito de interesses público e privados. A história das ferrovias no Brasil permite a reflexão sobre as questões da modernidade e do papel da tecnologia na vida humana da época e o impacto para a construção da realidade contemporânea.

Dentro do panorama geral da implementação das estradas de ferro em território brasileiro, será analisada a criação de duas importantes companhias do Estado de São Paulo das quais Adolpho Pinto veio a exercer cargos: a primeira delas foi a São Paulo Railway Company, e a segunda, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

3.1.2 A São Paulo Railway Company

A São Paulo Railway foi concedida pelo Decreto Imperial n.º 1759, de 26 de abril de 1856 assinado pelo carioca Luiz Pedreira do Coutto Ferraz (Visconde do Rio Branco), no qual autorizava os respectivos cidadãos: Marquez de Mont'Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá a incorporação de uma Companhia no exterior do país para usar e custear a construção de uma Estrada de Ferro entre a cidade de Santos e a Vila de Jundiaí, na província de S. Paulo. Como procede no Art. 1 da Lei original:

“Art. 1º Ficão autorizados os referidos Cidadãos para incorporarem huma Companhia fóra do Paiz, a qual se encarregue de construir, usar e costear, mediante as condições a que se refere o Artigo seguinte, huma Estrada de ferro, que, partindo das visinhanças da Cidade de Santos, onde for mais conveniente, se approxime da de S. Paulo e se dirija á Villa de Jundiahy na respectiva Provincia”.

Essa autorização concedida aos “referidos cidadãos” estava sob algumas condições e direitos anexos. Dentre as quais vale destacar:

Condições: 1. Um prazo de noventa anos para construir e custear a estrada de ferro e a assinatura do contrato de incorporação que deveria ser feito dentro de no máximo dois anos.

Direitos: 2. A não ser que em acordo com a Companhia, outras não poderiam construir em um limite estabelecido pelo decreto (dentro da distância de cinco léguas de 18 ao grão);

3. Poderia abrir canais, ou construir linhas transversais ou prolongamentos de ferro, madeira ou de qualquer outra espécie, que julgassem de utilidade para facilitar o trânsito de gêneros e de passageiros para a linha principal, não se estendendo esses privilégios as ramificações.

6. Desapropriação de terrenos de domínio particular que fossem necessários para o leito da estrada de ferro, estações, armazéns e mais obras, bem como, ganhariam gratuitamente do governo terrenos devolutos e nacionais.

E o Decreto nº 2124 de 13 de Março de 1858 (do Poder Executivo), prorrogou o prazo em dois anos para a formação da Companhia da Estrada de ferro de Santos à Jundiaí na Província de S. Paulo, marcado no Decreto n.º 1759 de 26 de Abril de 1856, e alterou algumas das condições anexas ao mesmo decreto. Três anos depois da lei, o Decreto nº 2499 de 29 de Outubro de 1859 (do Poder Executivo) alterou os Art. 16º, 17º e 18º das Condições anexas:

Art. 16: do estabelecimento de um valor das taxas de juros a serem pagas pelo governo fixada em 5% ao ano e de 2% a ser pagos para a Província durante os primeiros 33 anos de concessão.

Art 17: dos custos para as plantas, planos, viagens, despesas de administração, onde o custo não poderia ser parte do capital que tem como garantia de juro.

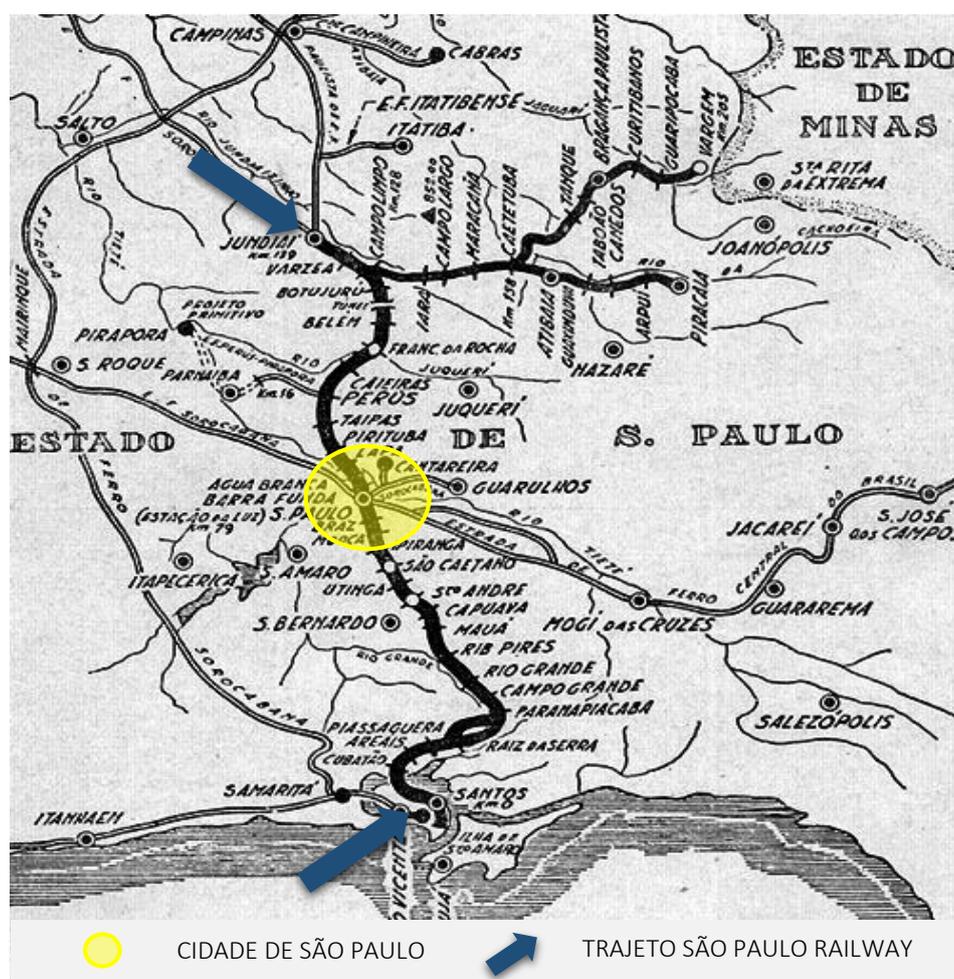
Art 18: consolidação de um capital máximo para as relativas despesas da estrada.

Porém, somente em 16 de fevereiro de 1867, treze anos depois da primeira ferrovia em território nacional, que houve a inauguração dos trilhos da primeira ferrovia paulista, a *São Paulo Railway Company* - SPR, que ligava a cidade de Jundiaí ao Porto de Santos, passando por São Paulo. Também conhecida como Estrada de Ferro Santos à Jundiaí, a SPR foi a quinta ferrovia em ordem cronológica a ser implantada em solo brasileiro (PINTO, 1977).

Na época, a cidade de Jundiaí era a porta de entrada da região produtora de café do Oeste do Estado paulista, que passava pela capital e seguia rumo ao porto de Santos. A então ferrovia foi um fator que impulsionou a implantação da extensa malha ferroviária do estado (MAZZOCO apud SANTOS, 2017).

O trecho que ligava Jundiaí ao Porto de Santos está assinalado na Figura 19, com destaque para a cidade de São Paulo, situada no centro deste caminho.

FIGURA 19 - Trajeto da São Paulo Railway Company



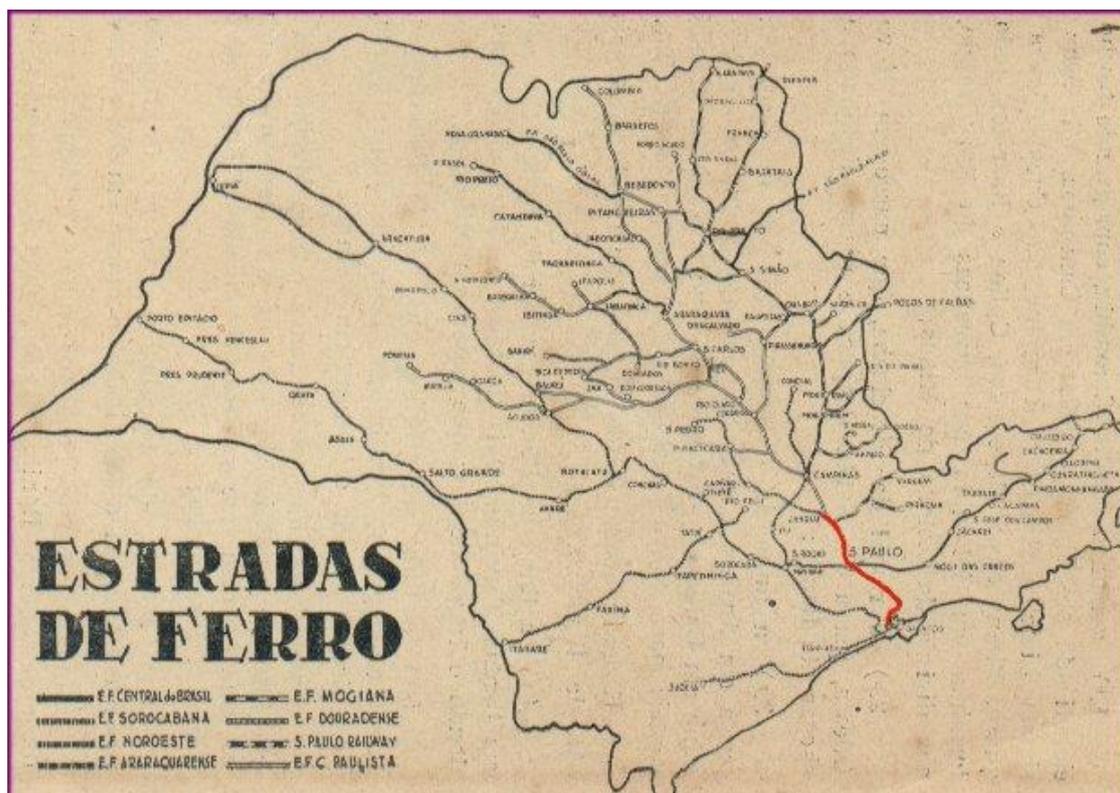
The map of the E.F. Santos a Jundiaí railroad and some of the other railroads linked to it, like the E.F. Perus a Pirapora and E.F. Bragantina. This map was originally published in the book *Traçado de Ferrovias* (Railroad Building), by Jerônimo Monteiro Filho, edited in 1955. Used with the kind permission of Antonio Augusto Gorni, São Vicente, São Paulo, Brazil.

Fonte: Original publicado no livro: *Traçado de Ferrovias* de Jerônimo Monteiro Filho, 1955. Acesso em 28 de março de 2017.

Observa-se na escala estadual a localização da estrada de Ferro que ligava Jundiaí ao Porto de Santos.

O projeto foi delegado ao engenheiro britânico James Brunless, que por sua vez, enviou como engenheiro residente Daniel Makinson Fox ao Brasil para estudar o território da sua implantação. Em 1859, o referido engenheiro residente foi contratado para supervisionar a construção da ferrovia *São Paulo Railway Company Ltd* (SANTOS e orgs., 2017).

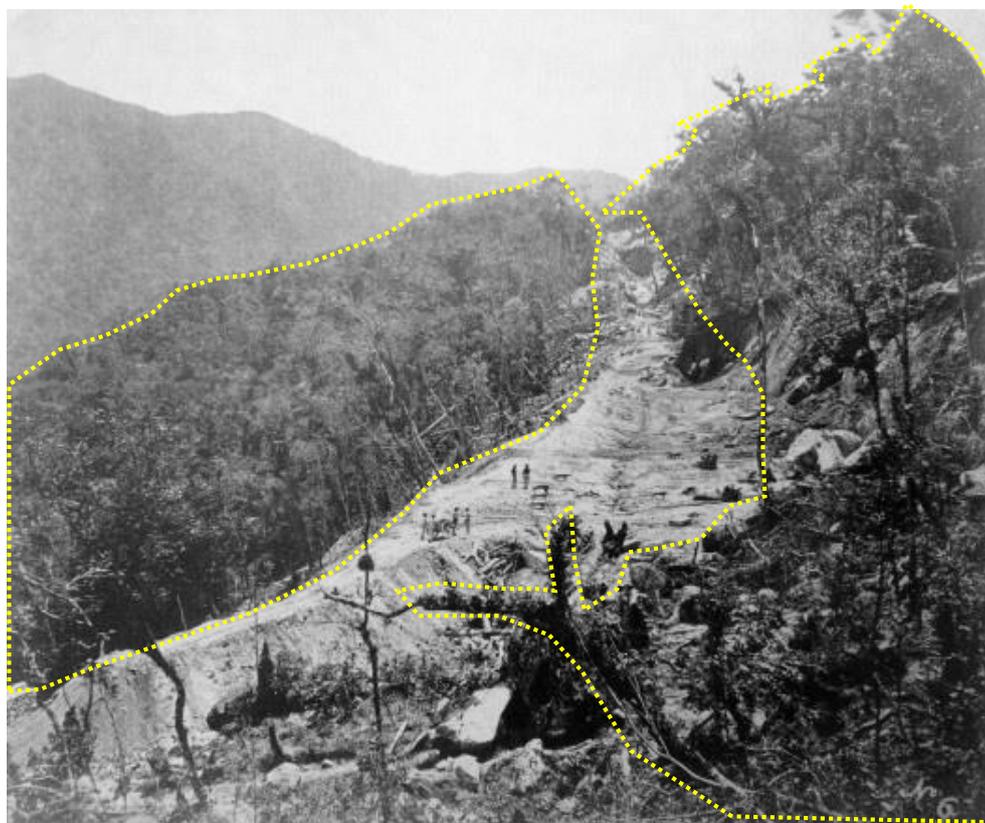
MAPA 10 - Estradas de Ferro (SP) com a localização da São Paulo Railway



Fonte: São Paulo in foco. Disponível em: <<http://www.saopauloinfoco.com.br/um-monumento-no-centro-de-sao-paulo-a-estacao-da-luz-2/>>. Acesso: 28 de março de 2017.

O projeto foi dividido em segmentos para execução e operação, num total de três, no qual o primeiro trecho ligava o Porto de Santos à Raiz da Serra, atravessando uma planície pantanosa. O segundo trecho correspondia à subida da Serra do Mar, contraforte rochoso, escarpado, com cobertura da floresta tropical sobre o terreno frágil, sujeito a índices pluviométricos altíssimos, e seria necessário vencer um desnível de 762 metros em apenas oito quilômetros, considerado o mais complexo deles. Por fim, o terceiro trecho, ligava o topo da serra à cidade de Jundiaí, passando pela capital de São Paulo (SANTOS e orgs., 2017). A Figura 20 mostra uma parte do terreno:

FIGURA 20 - Preparação do terreno na Serra do Mar para receber a via férrea, s/d.



Fonte: Foto divulgação [Acervo RFFSA / In LAVANDER JUNIOR, Moisés; MENDES, Paulo Augusto].

Em destaque encontra-se a vegetação densa, que fechava este território, e a lacuna deixada pela abertura da mata designada ao caminho da linha férrea.

Foram necessárias muitas obras para vencer os obstáculos naturais, tais como cortes no terreno, canais de drenagem, aterros, murros de contenção, viadutos e pontes, que era um conjunto desafiador para a engenharia da época no país. Nestes locais, seus operários possuíam más condições sanitárias, de alimentação e de trabalho e estavam sujeitos a contrair doenças (SANTOS e orgs., 2017).

Na Figura 21 está exposto em primeiro plano os trilhos da ferrovia que passavam na região da grotá funda, o terreno rochoso e a vegetação do local, e também fica visível a característica física com alto desnível.

FIGURA 21 - Ferrovia São Paulo Railway - Ponte da Grota Funda, 1876



Fonte: Instituto Moreira Salles, Coleção Gilberto Ferrez. Disponível em:

<http://brasilianafotografica.bn.br/brasiana/bitstream/handle/bras/4753/0071824cx064-09.JPG.jpg?sequence=2&isAllowed=y>. Acesso: 11 de maio de 2016.

A característica física do terreno pelo qual a estrada passava estava dentro dos aspectos tratados um ano depois da inauguração da SPR, por Daniel Makinson Fox em documento intitulado “*Description of the line and works of São Paulo Railway in the Empire of Brazil*”, no qual apresentou em Londres os aspectos da construção da estrada, bem como as alternativas técnicas para superar os grandes declives da Serra do Mar. Este documento relatava as condições físicas dos terrenos, o clima, os materiais disponíveis e os necessários e a mão-de-obra utilizada, e concluiu-se que a solução adequada para vencer a serra seria o sistema funicular (SANTOS et. al., 2017).

Ainda não era possível contar com mapas e levantamentos fidedignos, portanto o engenheiro enfrentou dificuldades na transposição da Serra, uma vez que esta era formada por contrafortes e abismos cobertos de floresta tropical. O sistema funicular permitia abreviar a viagem e diminuir despesas de custeio, o que garantia a execução em menor prazo da obra. Esse sistema vinha sendo usado em áreas de exploração de minas para enfrentar grande declives, quando o peso aderente era insuficiente ao movimento. Em quatro planos inclinados

foram divididos o declive total, com rampa de aproximadamente 10% e em quatro patamares, cada um com uma máquina fixa alimentada pelo vapor de três caldeiras trabalhando em regime de revezamento e dotadas de cilindros que ofereciam 40 t de esforço-tração para os cabos de aço (SANTOS et. al., 2017).

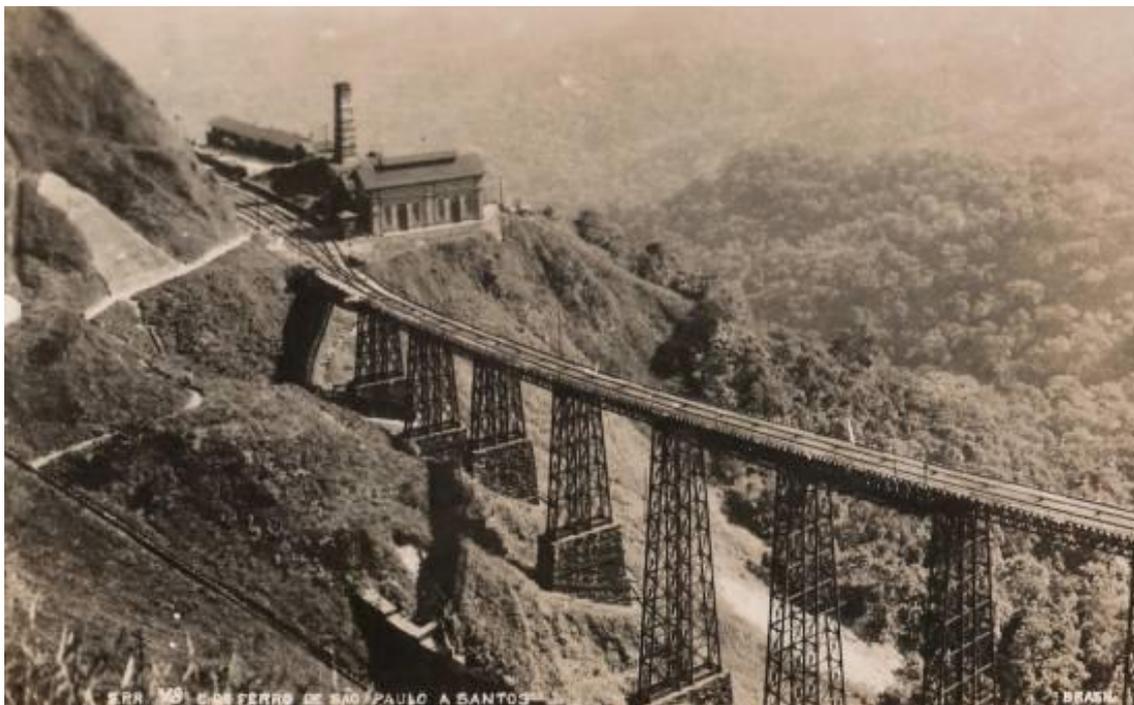
FIGURA 22 - Túneis nº 1 e nº 2, s/d.



Fonte: Foto divulgação [Acervo RFFSA / In MAZZOCO, Maria Inês; SANTOS, Cecília Rodrigues dos].

Mesmo com tamanhos obstáculos, foi executada uma obra de grande complexidade para as condições da época e do local, o viaduto da Grota Funda. Esse era basicamente uma estrutura em ferro pré-moldada importada da Inglaterra com 214, 87 m de extensão, em curva de 603 metros de raio, apresentando dez vãos de 20,13 m cada um e um vão de 12,20 m, chegando a atingir 48,80 metros de altura em relação ao terreno (SANTOS et. al., 2017).

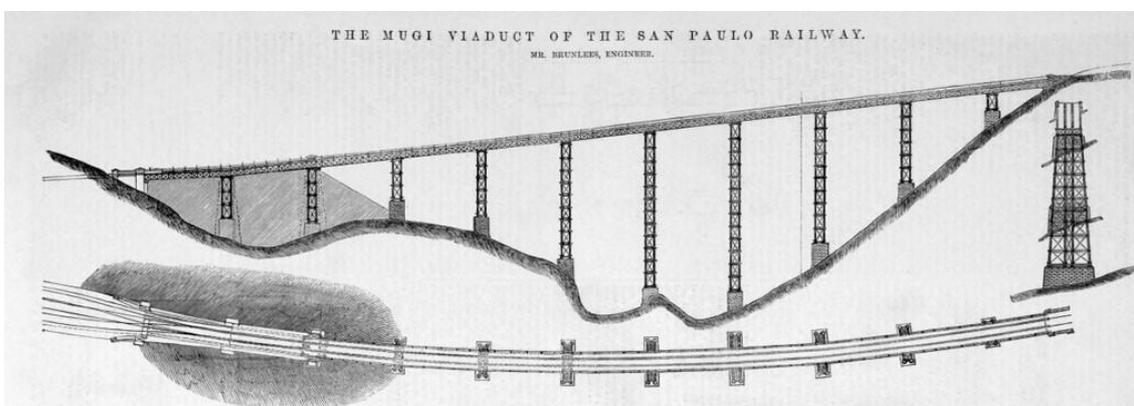
FIGURA 23 - Trecho da Serra da São Paulo Railway Company



Fonte: Cartão postal no acervo do professor e pesquisador santista Francisco Carballa, disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/lendas/h0102f43.jpg>. Acesso: 28 de março de 2017.

A companhia São Paulo Railway executou o percurso que viria a facilitar o escoamento da produção e exportação do café pelo porto de Santos. Entre 1924 e 1928, aproximadamente 70% dos produtos brasileiros destinados à exportação passavam pelos trilhos da companhia (SANTOS, 2017).

FIGURA 24 - Projeto de ponte sobre rio na Serra do Mar



Fonte: Ilustração de The Engineer, 1866. Disponível em: <http://museusferroviarios.net.br/wp-content/uploads/Er18661123.jpg>. Acesso: 13 de novembro de 2017.

FIGURA 25 – Logotipo da São Paulo Railway



Fonte: Museus Ferroviários. Disponível em: <<http://museusferroviarios.net.br/wp-content/uploads/l-spr.png>>
Acesso: 28 de março de 2017.

Após o estabelecimento da São Paulo Railway surgiram-se outras companhias ferroviárias no território de São Paulo, assim, troncos e ramais foram se estendendo, segundo as proximidades das lavouras de café (ferrovias cata-café), incentivando a fixação de povoadamentos e desenvolvendo estas regiões do interior do estado (BERNARDINI, 2006).

Cinco anos após a instalação da primeira linha férrea paulista foi criada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1872. Especificamente dela que o item 3.1.3 do capítulo III vem a discorrer, fazendo uma breve análise de como esta companhia se desenvolveu.

3.1.3 A Companhia Paulista de Estradas de Ferro

A necessidade de escoar o produto cafeeiro do interior do estado paulista uniu os fazendeiros, negociantes e capitalistas com a pretensão de prolongar os trilhos da *São Paulo Railway* até São João do Rio Claro (atual Rio Claro), pois esta empresa já possuía a concessão para que o fizesse, como escrito no Decreto nº 1.759, de 26 de Abril de 1856 no Art 43 da Lei:

“Quando se julgar conveniente prolongar a linha de ferro de Jundiahy até o rio Claro, ou outro ponto, ou construir outras linhas de ferro em seguimento da estrada contractada, ou pontos della, será a Companhia preferida para essas empresas, em igualdade de condições, a qualquer outra Companhia, ou pessoas que se proponhão a toma-las”.

No entanto, a São Paulo Railway declarou a impossibilidade de prolongamento da ferrovia adiante, devido as perdas com a Guerra do Paraguai. Com isto, a decisão de fundar uma nova companhia ficou mais forte, e em 1864, veio a ideia de implantação da Companhia Paulista (SANTOS et. al., 2007).

Começou-se a construir os trilhos rumo ao interior de São Paulo, nesta época o presidente da província de São Paulo, Joaquim Saldanha Marinho, teve atuação fundamental na fundação da Companhia Paulista, aglutinando no mesmo ideal os capitalistas e fazendeiros que lutavam por interesses políticos naquele momento. Fundada dia 30 de janeiro de 1868, a Companhia Paulista foi presidida por Clemente Falcão de Souza Filho, tendo suas obras iniciadas alguns anos depois, posterior às aprovações dos estatutos da Companhia Paulista pelo Governo Imperial. E no dia 11 de agosto de 1872, foi inaugurado o primeiro trecho, entre Jundiaí e Campinas, com uma bitola de 1,60 metros – considerada uma “bitola larga” (SANTOS et. al., 2007).

Para entender melhor esta dominação Santos e Mazzoco (2007) explicam que a malha ferroviária é dividida entre três principais tipos de espaçamento entre os trilhos, chamada bitola, são elas:

- **Bitola Métrica** – Distância de 1 metro;
- **Bitola Larga** – São aquelas com distância maior que 1,435 metros. No Brasil, é definida como a distância de 1,6 metros;
- **Bitola Mista** - Possui três ou mais trilhos para permitir a passagem de veículos com bitolas diferentes. São as responsáveis por definirem que tipo de Locomotiva e Vagões poderão circular.

A obtenção de lucros sem depender do governo fez com que logo a companhia estendesse sua linha até Rio Claro. No ano de 1892, a Cia Paulista adquiriu as linhas da Estrada de Ferro Rio-Clarense que se estendeu até a cidade de Colômbia, na margem do rio Grande, fronteira com Minas Gerais. O tronco oeste da linha chegou até o rio Paraná, passando por Bauru.

Até 1950, as companhias férreas de menor porte, como a Companhia Estrada de Ferro Dourado, foram responsáveis pela implantação de quase 2000 mil km de linhas férreas. Porém, conforme surgiram novos caminhos de ferro, surgiram também a dificuldade de conexão entre eles devido as diferentes bitolas adotadas durante o projeto, que variava, entre 0,60 m, 1,00 m e 1,60 m. Esse fator exigia a baldeação entre os trens ao longo do percurso.

A Companhia Paulista inovou na forma de gestão ferroviária, uma vez que modernizou as locomotivas, os serviços prestados e reflorestou hortos para obtenção de madeira destinada a dormentes, equipamentos e lenha (SANTOS et. al., 2007). Em 1903 foi iniciado o cultivo de eucaliptos em Jundiaí e para contribuir, o engenheiro agrônomo Edmundo Navarro de Andrade foi contratado. A iniciativa da criação de hortos partiu de Adolpho Pinto, enquanto

este dirigia a companhia. A partir desta iniciativa foram criados diversos hortos, como: Aimorés (Bauru), Bebedouro, Bela Vista (Iperó), Boa Sorte (Restinga), Brasília (Cabrália), Córrego Rico (Jaboticabal), Descalvado, Camaquã (Ipeúna), Guarani (Pradópolis), Loreto (Araras), São Carlos, Sumaré, Mogi Mirim, Tatu (Limeira) e Rio Claro (PINTO 1970).

Devido ao alto custo do carvão e da redução da lenha, em 1919 a Companhia Paulista optou por um novo meio de combustão, já adotado na Europa e nos Estados Unidos e partir disso, resolveu eletrificar suas linhas. A inauguração da primeira linha elétrica ocorreu em 1922 e duas décadas depois, a companhia começou seu declínio. Em 1961, o governo passou a ser o seu maior acionista.

A ramificação da linha férrea no ponto de Cordeirópolis e se dirige a Araras ou Rio Claro (Mapa 11). Em Rio Claro, seguia para Itirapina e originava outras duas linhas: São Carlos e Dois Córregos, o que permitia o acesso a um número significativo de cidades.

MAPA 11 - Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1970



Fonte: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970dnef/1970ciaMogiana.jpg>>. Acesso: 01 de maio de

O efeito da passagem das linhas férreas sobre as cidades por elas servidas mostra que as maiores companhias férreas como a Cia Paulista contribuíram para a expansão das atividades econômicas em diversos setores (SANTOS, 2006).

Para Sérgio Buarque de Holanda em *Raízes do Brasil* (1956) por exemplo, a concretização das vias férreas, que seguiam o rumo do café, provocaram uma relação de dependência entre as áreas rurais e as cidades, o que resultava na sua visão um domínio agrário que passava a ser um centro de exploração mundial.

Com isto, um dos primeiros reflexos da implantação ferroviária que extrapolou os limites dos cafezais foi a relação que criou com as cidades. Historicamente, muitas delas passaram a ser associadas ao surgimento, expansão e decadência de vilas e cidades (SANTOS, F. 2006).

Costa (2013) defende que havia uma ocupação racional do território, que aplicada a este cenário imposto pela alta produtividade do café articulada a expansão dos trilhos ferroviários nas terras paulistas colocam a cidade não como uma unidade fechada, mas como uma instância mais ampla, de território, dentro do qual a cidade insere-se num processo complexo que vai além de forma.

Essa ocupação racional do território, transformou a cidade de São Paulo em uma área tributária privilegiada, como uma encruzilhada de caminhos, em que a atividade comercial foi largamente favorecida:

”Nesse sentido, São Paulo, capital, passava a ser o ponto central de um outro “pé de galinha”, não mais situado no litoral mas no interior do Estado. Seus “dedos” se estendem por todo interior do estado e pelos estados vizinhos, unindo o mercado produtor e consumidor, isto é, tornando-se uma cidade de acúmulo de capital, escoadora de todo esse lucro aí centralizado e unindo-se, por via única - estrada de ferro Jundiaí - Santos - diretamente ao Porto de Santos e daí para o exterior” (COSTA, 2000, p.13).

A cidade de Santos passava a sediar o mais importante porto exportador do café, com importantes efeitos sobre a cidade de São Paulo e seus habitantes (SANTOS, F. 2006). Existiam forças operantes que concebiam e empreendiam as intervenções no espaço físico, focalizando para os agentes e atores sociais que estavam inseridos nesta dinâmica.

Como procedência a esse debate, a sequência traz uma visão destes acontecimentos que marcaram significativamente o estado no final do século XIX e início XX através da atuação profissional de Adolpho Pinto, que ao longo de sua vida chefiou e dirigiu as duas importantes

companhias apresentadas neste capítulo. No item 3.2 a análise passa a ser sobre a prática profissional do engenheiro e urbanista Adolpho Augusto Pinto.

3.2 A atuação profissional de Adolpho Augusto Pinto nas redes de transportes

Ainda no decorrer dos estudos de engenharia teve seu primeiro contato com o sistema de estradas de ferro, quando foi nomeado no último ano de curso, como aluno praticante da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil), sob indicação do professor Dr. L. R. Vieira Souto, servindo na repartição de chefe de linha (PINTO, 1970; BERNARDINI, 2004), quando era o Diretor Francisco Pereira Passos, que atuou na Companhia entre 31 de agosto de 1876 à 22 de junho de 1880.

A Estrada de Ferro Central do Brasil, foi uma das principais ferrovias do Brasil, ligando as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e a então capital do país (AECB, 2017). Após trabalhar nesta companhia e adquirir conhecimentos no setor ferroviário, Adolpho deu início à sua carreira profissional em 1880 na cidade de São Paulo, atuando não como engenheiro de ferrovias, mas na área do saneamento urbano.

Foi então contratado como engenheiro fiscal do Governo da Província junto à Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, cargo obtido sob indicação da Condessa de Lajes ao então Presidente da Província (Conselheiro Laurindo Abelardo de Brito), entretanto, em paralelo com seus serviços na Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, propôs juntamente com seu irmão Luís Pinto e Benedito Antonio da Silva a concessão da uma estrada de ferro de Rio Claro à Araraquara, com um ramal em Brotas, Dois Córregos e Jaú, a proposta foi a escolhida dentre as outras apresentadas.

3.2.1 Concessão da Estrada de Ferro de Rio Claro à Araraquara (1880)

O Decreto nº 7.838, de 4 de Outubro de 1880 referendado pelo ministro conselheiro Manuel Buarque de Macedo concedia por cinquenta anos a Benedito Antonio da Silva e aos Engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz Augusto Pinto a construção de uma estrada de ferro entre as cidades de São João do Rio Claro e São Carlos do Pinhal, na Província de São Paulo (PINTO, 1970, p. 23). No texto oficial do decreto fica exposto à concessão da execução das obras para estes, assim redigido:

“Attendendo á proposta apresentada em concurrencia publica por Benedito Antonio da Silva e os Engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz

Augusto Pinto, Hei por bem Conceder-lhes privilegio por 50 annos para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo do ponto terminal da estrada de ferro Paulista, na cidade de S. João do Rio Claro, Provincia de S. Paulo, termine na cidade de S. Carlos do Pinhal, sob as clausulas que com este baixam, assignadas por Manoel Buarque de Macedo, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 4 de Outubro de 1880, 59º da Independencia e do Imperio”. Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador. Manoel Buarque de Macedo” (Decreto nº 7.838, de 04 de outubro de 1880).

A primeira cláusula referente ao Decreto dá a concessão aos engenheiros irmãos e a Benedito Antonio da Silva a organização de uma estrada de ferro com início na cidade de São Carlos do Pinhal e o seu prolongamento até a Vila de Araraquara, com a construção de ramais para Brotas, Dois Córregos e Jaú. O parágrafo único desta cláusula diz que a construção da linha principal, quer na parte ora contratada, quer quanto ao seu prolongamento, deveria ser feita em conformidade com o traçado mencionado nos estudos realizados por ordem do Governo, pelo Engenheiro Antonio Francisco Pimenta Bueno.

Essa simultaneidade de atuação de Adolpho, ora trabalhando na companhia Cantareira de Águas e Esgotos, ora com participação em negociações para instalação de ferrovias com capitais de grandes latifundiários paulistas, demonstram sua dupla atuação entre o setor público e o privado. Portanto, atestam que os interesses de Adolpho para com a infraestrutura ia além dos defendidos no campo das companhias em que atuava, e abrangia também seus interesses econômicos particulares.

A *cláusula VIII* deixa fixado que a empresa criada poderia desapropriar os terrenos e benfeitorias de domínio particular que fossem necessários para a construção ou melhoramento da linha, de seus ramais e suas dependências. Também dava o direito ao uso das madeiras e outros materiais existentes nos terrenos devolutos ou nacionais para a construção da estrada e seus ramais. Mesmos itens vistos presente no Decreto Imperial n.º 1.759, de 26 de abril de 1856 concedido à São Paulo Railway. Daí duas questões podem ser levantadas:

1. A questão da desapropriação dos terrenos de domínio particular, deixando claro que a prioridade estava em construir as novas linhas;
2. O uso das madeiras, que poderiam ser usados sem uma consciência ambiental.

Antes mesmo da proposta, outros projetos para a construção de linhas ferroviárias que conectariam a região à capital tramitavam no governo provincial, como o projeto do engenheiro Francisco Antonio Pimenta Bueno apresentado em 1875 (OLIVEIRA, 2011).

A especulação sobre a abertura de uma ferrovia ganhou novo impulso em 1877, quando a Companhia Paulista finalmente atingiu Rio Claro. Pouco tempo depois, o governo provincial concedeu o direito de construir e explorar comercialmente uma linha entre Rio Claro e Araraquara aos engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz Augusto Pinto. Neste traçado, os trilhos partindo de Rio Claro passariam pela cidade de Itirapina, seguindo depois para São Carlos e Araraquara (RIBEIRO, 2012).

O traçado proposto na concessão dos irmãos Pinto, entretanto, não satisfazia o principal grupo familiar local: Oliveira e Arruda Botelho. O desvio para Itirapina não se mostrava favorável para as terras de Oliveira, situadas a mais de 30 quilômetros dos trilhos da nova estrada (RIBEIRO, 2012).

Segundo Ribeiro (2012), este episódio é especialmente curioso pela “habilidade” do Conde de Pinhal, Antonio Carlos de Arruda Botelho, em manipular a situação a seu favor. As relações sociais do fazendeiro (o Conde de Pinhal) e a política do qual mantinha uma posição de destaque diante o desenvolvimento da cidade de São Carlos do Pinhal (atual São Carlos), foi definidor para que o projeto não fosse aprovado.

O Conde do Pinhal, era um dos “barões do café”, chegando a ocupar cadeiras da Assembleia Legislativa de São Paulo, desde 1864, como deputado pelo Partido Liberal, em 1880, Antonio Carlos chegou a presidente da Assembleia Legislativa. Adolpho Pinto lembra que essa transferência foi feita mediante pagamento de uma indenização de “50 contos de réis”, de acordo com o monetário da época (PINTO, 1970, p. 24).

MAPA 12 - Trajeto da Companhia Paulista em São Paulo, destaque para o trecho entre Rio Claro até São Carlos e Araraquara, passando por Itirapina



Fonte: Mapas ferrovias. Disponível em:

<<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970dnef/1970ciaMogiana.jpg>>. Acesso: 01 de maio de 2017.

Diante da não aprovação, a Companhia Paulista acabou por se desinteressar pela construção da linha, deixando o caminho aberto para que Antonio Carlos adquirisse, por meio de compra, a concessão. A concessão adquirida por Antonio Carlos, por seu sogro e família Oliveira, percorria um traçado favorável aos interesses dos negócios do grupo. O caminho de ferro deveria seguir a margem da Serra de Corumbataí até atingir as terras da sesmaria do Cuscuzeiro (Analândia) e depois São Carlos e Araraquara. Caberia também aos novos proprietários a organização de uma companhia para a construção da nova linha (RIBEIRO, 2012).

Assim, o Decreto nº 8.072, de 7 de maio de 1881 transferiu ao Major Bendito Antonio da Silva e Barão do Pinhal a concessão feita pelo Decreto nº 7.838 de 4 de Outubro do 1880 para a construção da estrada de ferro entre as cidades de São João do Rio Claro e São Carlos do Pinhal e declarou incorporada a empresa nos termos do § 1º da clausula 2º do citado decreto. Neste caso, os irmãos engenheiros Adolpho Pinto e Luiz Pinto desistiram e o decreto transferiu ao Major e ao Barão os “privilégios” concedidos pelo decreto de 1880 (PINTO, 1970).

É perceptível que havia um conflito de interesses entre os planejadores e proprietários de terras, e que as relações de poder, tanto político e econômico, quanto do conhecimento técnico eram fundamentais para definição do planejamento das linhas ferroviárias.

3.2.2 Engenheiro Fiscal da São Paulo Railway

Depois de exercer o cargo de Fiscal da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, o Ato de 9 de outubro de 1885 da Assembleia Legislativa Provincial, através do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, o paulista Antonio da Silva Prado²⁹, nomeou Adolpho para o cargo de Engenheiro Fiscal da *São Paulo Railway Company* (PINTO, 1970, p. 27).

No desempenho da função na empresa ferroviária, Adolpho atentou para soluções das problemáticas que afetavam as estradas de ferro e contribuiu para a Reforma Geral dos Transportes. Neste cargo, foi responsável por fiscalizar as obras da Estrada de Ferro de Santos à Jundiaí. Segundo relato do próprio engenheiro, suas atividades não se restringiram aos “serviços ordinários” da repartição fiscal, mas também dava apoio na administração da Estrada (PINTO, 1903). Estiveram entre suas iniciativas as seguintes medidas:

- Primeira reforma do Regulamento Geral dos Transportes e a baixa das tarifas entre São Paulo e Santos;
- Escolha de um novo terreno para construção de novos Armazéns da Companhia;
- Abertura da Rua Paula Souza.

3.2.2.1 Primeira reforma do Regulamento Geral dos Transportes e a baixa das tarifas entre São Paulo e Santos

A lei que vigorava o Regulamento de Transportes e tarifas foi feita pelo Governo da Província em 26 de abril de 1856, e foi aprovada no ano de 1866, nela continha tabelas com os valores de tarifas para passageiros, encomendas e bagagens, gêneros alimentícios, madeiras, carros e outros destinados à exportação no trecho entre Santos à Jundiaí. Tal

²⁹ ANTONIO DA SILVA PRADO (1840-1929): Foi um importante político, capitalista de São Paulo. Presidiu a Companhia Paulista por 35 anos, sendo também Prefeito da Cidade de São Paulo de 1889 à 1911 (PINTO, 1970). Filho de Martinho da Silva Prado e de Veridiana Valéria da Silva Prado, de abastada e tradicional família paulista. Fonte: PRADO, N. Antonio Prado; RIBEIRO, J. Chronologia; SENADO, Dados in Ribeiro, disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PRADO,%20Ant%C3%B4nio.pdf>>. Acesso: 08 de novembro de 2017.

medida foi implantada pela São Paulo Railway e seguida pelas demais estradas de São Paulo (PINTO, 1903).

No ano de 1881, os itens de primeira necessidade receberam redução de 50% no valor das tarifas. Em 1882 houve uma baixa considerável do preço do café, e como medida, em 1883, a Companhia Paulista reduziu o frete do café em toda sua linha. Em 12 de dezembro de 1874 por decreto n.º 5.815 o regulamento de transportes passou por mudanças. As tabelas foram reduzidas e as tarifas estabelecidas pela distância em quilômetros, que passou de 139 km para 150 km no trecho total da São Paulo Railway. Esse aumento na distância, provocou uma subida em 8% das tarifas (PINTO, 1903).

Para conseguir resolver a questão sobre a redução das tarifas entre São Paulo e Santos, Adolpho propôs que se usasse a distância real do percurso de 79 km para a cobrança, que resultou em 14% de redução nas tarifas. Foi a primeira redução de tarifas da São Paulo Railway. Anteriormente cobrava-se com base em uma medida de 90 km, ou seja, pagava um maior valor para um trajeto que na realidade era menor (PINTO, 1903).

Nos anos de 1888 e 1889 as companhias fizeram novas reduções de tarifas e a distância voltou a ser calculada com base em 139 km. As tarifas cobradas sofriam alterações influenciadas pelo câmbio, que conseqüentemente afetava os negócios, e a desvalorização da moeda elevava o preço dos itens, e por vez, o custo das estradas de ferro. Para Adolpho, a crise estabelecida na economia afetava as empresas de transporte. Houve também a implantação da tarifa móvel e tarifa máxima, que significavam respectivamente:

Tarifa móvel: visto a desvalorização da moeda e a aplicação do capital em agricultura, setor imobiliário e industrial do país, as estradas de ferro tiveram prejuízos, assim, o governo autorizou o direito de cobrar uma tarifa adicional, que podia variar de acordo com a taxa de câmbio do momento em favor das estradas de ferro.

Tarifa máxima: em 1901 o preço do café teve baixa, o câmbio oscilava e a situação da lavoura estava crítica. Por iniciativa da Companhia Paulista e depois aderido pelas outras companhias, reduziu-se a taxa móvel adicional, em relação ao café, limitando o frete da tonelada deste produto em todo o interior do Estado até Santos (PINTO, 1903).

O que conclui-se sobre essas medidas é que o sistema ferroviário era afetado pelas oscilações das tarifas, e que estavam sendo pensadas para a economia e produção do estado.

Ou seja, Adolpho em conjunto com outros agentes sociais tinha uma visão capitalista que vislumbrava uma ocupação do território operacionalizada e administrativa. Que segundo Costa (2000), abrangia:

“A emergência de uma prática capitalista de apropriação dos bens naturais, da administração e da ocupação do território operacionalizada por uma classe burguesa agrária que impulsionava o processo de desenvolvimento capitalista mais geral, desempenhando o papel de polo agro - exportador, na divisão internacional do trabalho (COSTA, 2000)”.

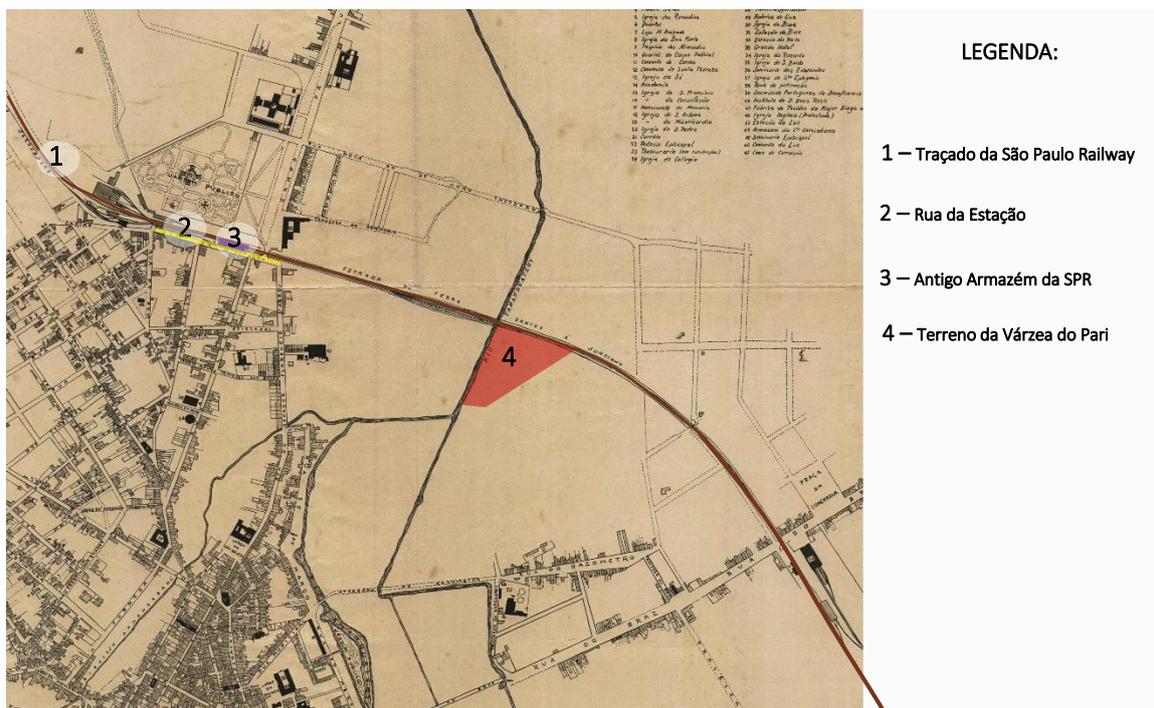
Destacando a evidente preocupação com as questões técnicas e, sobretudo, com “dados exatos” que auxiliassem na resolução dos problemas que atingiam a expansão da economia cafeeira. Ao pensar os melhoramentos das companhias ferroviárias, Adolpho faz uma análise do território e da cidade, e unia o serviço de melhoria da escala territorial ao fator econômico e comercial urbano.

3.2.2.2 Escolha de um novo terreno para construção de novos Armazéns da Companhia

O aumento do crescimento da circulação da estrada tornou o armazém estabelecido na Rua da Estação (depois chamada Rua Mauá) insuficiente para o fluxo das cargas, e a Companhia decidiu fazer novas e amplas instalações no terreno existente atrás do Seminário Episcopal. Adolpho se opôs, sugerindo que se fizessem em outro terreno, localizado na várzea do Pari. Entretanto, não havia comunicação deste local até a área central da cidade, assim Adolpho sugeriu a abertura da Rua Paula Souza, ligando os armazéns do Pari até a Rua Florêncio de Abreu (PINTO, 1970).

O recorte da Planta da cidade de São Paulo do ano de 1881 a seguir, destaca a região do antigo armazém da São Paulo Railway, localizado na Rua da Estação e mostra como o entorno da área proposta para construção dos novos armazéns era constituída de um grande vazio urbano.

MAPA 13 - Recorte da Planta da cidade de São Paulo – 1881

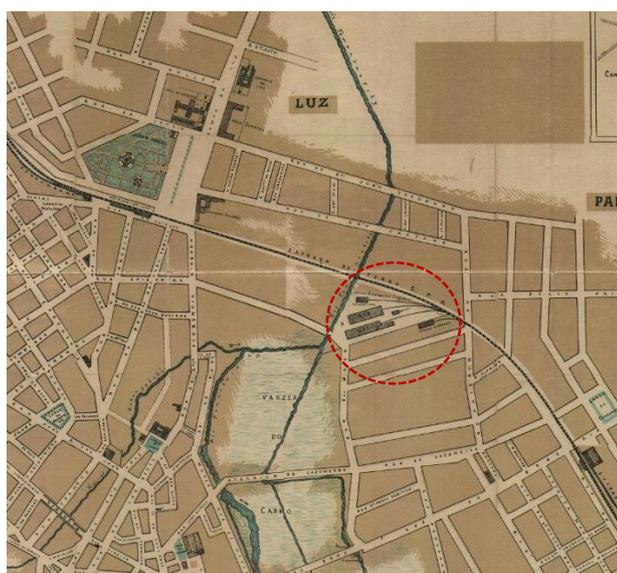


Fonte: Informativo do Arquivo Histórico Municipal. Disponível em:

<<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/img/1881-abertura.jpg>>. Acesso: 14 de maio de 2016.

O Mapa 14 – Recorte da Planta da cidade de São Paulo de 1890, mostra a instalação dos armazéns ingleses e uma outra configuração para a área composta antes pelo grande vazio.

MAPA 14 – Recorte da Planta da cidade de São Paulo – 1890



Fonte: Informativo do Arquivo Histórico Municipal. Disponível em:

<<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/img/1890-abertura.jpg>>. Acesso: 16 de junho de 2017.

Sobre este melhoramento, Adolpho diz:

“...foi aceito pela Companhia o meu alvitre aprovado pelo 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, p.29).

Os novos armazéns ingleses, ou Pátio do Pari, começaram seu funcionamento em 1891. Note que a área em que os armazéns estavam localizados, na Rua da Estação era uma área de expansão urbana. Ao sul as quadras já estão feitas e o Parque da Luz encontra-se ao norte. Há um grande vazio urbano ao leste, com presença de alguns traçados de futuros arruamentos, é nesta área, ou mais especificamente no item 4 da legenda no Mapa 14, que está o terreno escolhido para implantação e instalação dos novos armazéns da SPR.

A construção da São Paulo Railway foi determinante na estruturação da cidade de São Paulo, culminando no desenvolvimento de toda uma faixa industrial e ligando com as áreas marginais da cidade. O trajeto era ainda mais valorizado por todos que interessavam-se na instalação de fábricas, primeiro que a proximidade com a linha férrea aumentava a eficácia no processo de distribuição da produção e segundo que a área estava localizada em uma região majoritariamente plana, possibilitando a expansão e modificação dos percursos ferroviários, permitindo a carga e descarga da produção (MORSE, 1970). Os novos armazéns ingleses eram compostos por três galpões individuais, construídos em tijolos aparentes e estruturas realizadas em ferro fundido e se tornaram uma referência à prática industrial paulistana que contribuiu para o processo de crescimento da cidade.

3.2.2.3 Abertura da Rua Paula Souza

Outra proposta feita por Adolpho foi a abertura da Rua Paula Souza, que pode ser visualizada na Planta da cidade de São Paulo de 1893, com a seguinte nomeação: Rua da Estação do Pary.

Em meados de 1893 destaca-se o crescimento do entorno, com o traçado de novas ruas, no qual a São Paulo Railway desempenhou uma grande importância histórica para a cidade através da implantação da linha ferroviária, as instalações industriais e armazéns de matérias primas e mercadorias no processo de industrialização da cidade de São Paulo a partir do final do século XX.

Neste sentido, o patrimônio industrial pode ser entendido como um registro significativo das transformações geradas pela industrialização, que além de reunirem importantes valores históricos, sociais, tecnológicos e arquitetônicos, são testemunhos das técnicas construtivas tradicionais e dos processos produtivos dos primórdios da industrialização paulista.

3.2.3 Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria da Companhia Paulista das Estradas de Ferro

No Relatório n.º 18 para a Assembleia Geral de acionistas em 30 de setembro de 1888, o presidente da Companhia, Dr. Fidêncio Nepomuceno Prates, nomeou Adolpho Pinto como Chefe do Escritório Central (cargo de maior importância na hierarquia funcional desta empresa). Este cargo só encontrava símile no de Inspetor Geral, responsável por todo o sistema operacional da ferrovia. Assim, acima do Chefe do Escritório Central, estava apenas a Diretoria e o colegiado deliberativo (RELATÓRIO DA COMPANHIA PAULISTA, 1888; PINTO, 1970).

Deste modo, Adolpho, era responsável por toda a parte administrativa da Companhia, com suas implicações de ordem financeira e seu relacionamento externo com as demais Estradas; tanto com fornecedores e credores nacionais e estrangeiros, como com as autoridades federais e estaduais. Buscava percorrer zonas em plena atividade produtiva para instalação de linhas, sendo responsável pelo traçado da cidade de Piratininga, local em que se construiu uma estação.

1– Fiscalização da obra do novo edifício do Escritório Central da Companhia

Trabalhando no campo econômico da Companhia Paulista, sua atuação começou com a responsabilidade de fiscalizar as obras do novo edifício do Escritório Central da Companhia, situado no Largo de São Bento, na rua Líbero Badaró, nº 39 (PINTO, 1970).

Na instalação dos serviços no novo espaço, tomou providências relativas à infraestrutura do edifício, fazendo ligação por fio telegráfico próprio com a linha férrea em Jundiaí, mediante licença requerida e obtida do Governo Imperial; que foi uma importante tarefa para estabelecer a comunicação entre os pontos de tais linhas férreas (RELATÓRIO DA COMPANHIA PAULISTA, 1888; PINTO, 1970).

2 - Elaboração do Relatório de fusão da Companhia Paulista com a Companhia de Rio Claro

Para Adolpho, a fusão entre a Companhia Paulista e Companhia Rio Claro objetivava a adição dos respectivos capitais (PINTO, 1903; PINTO, 1970). Sua segunda missão nesta Companhia foi então a elaboração do Relatório de fusão da Companhia Paulista com a Companhia de Rio Claro, feito conjuntamente com o Inspetor Geral, Walter Hammond³⁰, sendo Adolpho o relator do documento (RELATÓRIO DA COMPANHIA PAULISTA, 1888, p.14).

Foi encarregado de examinar e dar parecer sobre as condições contratuais, técnicas, econômicas e financeiras da linha férrea de Rio Claro à Araraquara, com ramal em Brotas, Dois Córregos e Jaú, pertencente a Companhia Rio Claro. Assim propôs a fusão com a Companhia Paulista, na base de ação por ação, em relatório escrito publicado para a Assembleia Geral de acionistas reunida em 30 de setembro de 1888.

Adolpho deixa transparecer sua visão econômica-administrativa, voltada a defender os interesses da diretoria, e do capital da Companhia Paulista. O negócio no entanto não teve sucesso e a companhia inglesa adquiriu a Rio Claro, tornando-se *The Rio Claro Company*. Para Adolpho:

“Mologrado o negócio, foi com geral surpresa que, por ato contínuo, viu-se uma companhia inglesa comprar a Estrada de Rio Claro pelo preço de 8.000 contos de réis, operação que não teve outra base senão o relatório que eu redigia, dando conta minuciosa das suas condições contratuais, técnicas, econômicas e financeiras” (PINTO, 1970, p. 35).

A companhia Mogiana também apresentou proposta de compra, entretanto, três anos após a Companhia Paulista comprou dos ingleses a Estrada de Rio Claro. Para Adolpho o fato de outra empresa ferroviária adquirir a Rio Claro deixava margem para o desvio do sistema ferroviário as cargas do grande noroeste de São Paulo. Todas essas disputas pelas aquisições e fusões de companhias tinham em seu caráter a busca por aumento do capital privado das empresas ferroviárias, no qual havia um jogo de interesses.

30 WALTER JOHN HAMMOND (1849-1916): nasceu em 21 de janeiro de 1849 em Ashford, cidade e um distrito do condado de Kent, na Inglaterra. Em Ashford, serviu um longo aprendizado com o superintendente de locomotivas da *South Eastern Railway Co.*, e em 1871 vai para o Brasil como engenheiro civil na Ferrovia Paulista, da qual se tornou gerente dois anos depois, aos 24 anos. Depois de vinte e um anos de trabalho ininterrupto em São Paulo, regressou à Inglaterra em 1892 e estabeleceu-se em Knockholt, perto de Sevenoaks, falecendo em 11 de agosto de 1916. Depois de ganhar experiência na Ferrovia do Sudeste, foi nomeado em 1871 como superintendente de Locomotivas da Ferrovia de Campinas, São Paulo - Brasil, e 4 anos mais tarde tornou-se Gerente Geral e Engenheiro da Companhia, realizando muitos trabalhos importantes.

Lembrando que, as duas mais expressivas ferrovias paulistas da época eram: a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação. Ambas companhias além do modal férreo era composta pelo modal fluvial.

Desde o início da implantação da primeira estrada de ferro paulista até seu declínio, o sistema ferroviário enfrentou diversas transformações. No campo econômico, a economia nacional influenciava diretamente o capital das companhias ferroviárias. No setor técnico-científico, demonstrou uma ruptura com as barreiras físicas, geográficas, topográficas que levaram a aplicação de um conhecimento técnico baseado na ciência apurada para o momento, que superou grandes obstáculos.

Estava estabelecido um jogo de forças, no qual as companhias delineavam o território paulista com a implantação de suas linhas, baseando-se em interesses econômicos próprios.

3 – Construção do ramal de Santa Verediana

O ramal de Santa Verediana iria servir como ponto de transbordo dos passageiros da Paulista que se dirigiam a Ribeirão Preto pela Mogiana. Porém mais do que este fator, a construção do ramal de Santa Verediana consistiu em uma estratégia de defesa da Companhia Paulista em relação à invasão da “zona privilegiada” pela Companhia Mogiana, uma vez que ao prolongar a sua linha de Casa Branca à Ribeirão Preto invadiu a zona privilegiada da Paulista, através da construção da Estação de Laje.

No Relatório 38 da Diretoria da Companhia Paulista para a sessão da Assembleia Geral em 30 de setembro de 1888, a mesma Companhia alegava ter sido violado o seu direito de acordo com os termos da condição 40ª do seu contrato de 1 de Maio de 1875. Este contrato foi assinado no Palácio do Governo de São Paulo entre a Cia Paulista e o Governo de São Paulo, representados pelo Exmo. Sr. Dr. João Theodoro Xavier, Presidente da Província de São Paulo e o Exmo. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, presidente da Cia Paulista, no qual afirmava que a zona de privilégio ficou estipulada em 31 quilômetros de cada lado da linha (RELATÓRIO CIA PAULISTA, 1874, p. 10). Mesmo assim, o projeto das obras para a construção do ramal foi oficialmente aprovado pelo Presidente Dr. Pedro Vicente de Azevedo, através do Ato de 12 de março de 1889 (PINTO, 1970, p. 37).

A possibilidade de construir ramais dentro de uma zona privilegiada gerou conflitos durante a implantação da rede ferroviária da província de São Paulo, marcados por disputas

entre as companhias pelas cargas da zona cafeeira, particularmente da Companhia Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro. A criação das zonas privilegiadas segundo Marcelo Silva (2012), engessou a estrutura criada, inviabilizando a construção de linhas de interligação regional.

Entretanto, Adolpho diz que a construção do Ramal de Santa Verediana serviu para estabelecer “um útil ponto de intercomunicação no interior, das duas grandes redes de viação do Estado”, ou seja, nesse caso servia para estabelecer um ponto de comunicação regional.

MAPA 15 - Estradas de Ferro de São Paulo, destaque para Ramal de Santa Verediana



Fonte: Site Estações Ferroviárias. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ramais/cp-staverid.jpg>>. Acesso: 20 de abril de 2017.

4 - Ramal de Rincão à Pontal

Adolpho fez estudos de vários mapas do Estado da época, verificando que o traçado da linha Mogiana, de Casa Branca à Ribeirão Preto deixava uma estreita faixa de terreno à margem direita do Rio Mogi Guaçu, mais ou menos de Guatapará para baixo, fora da zona privilegiada dessa companhia, assim, foi feita a concessão da construção do ramal de Rincão a Pontal pela Lei de 1892 (PINTO, 1903).

A partir de 1901, passou a ser um ponto de bifurcação da linha, com a inauguração do ramal de Mogi-Guaçu, que chegaria a Pontal dois anos mais tarde. O Decreto de 9 de abril de 1896 do Palácio do Governo do Estado de São Paulo autorizava a construção:

“Artigo unico. - Fica concedida á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes licença para construcção uso e gozo de uma estrada de ferro que, **partindo de seu ramal de Agua Vermelha, transponha o rio Mogy Guassú, e se desenvolva por sua margem direita, passando pelos municipios de S. Simão, Ribeirão Preto até as proximidades de Rio Pardo** de accôrdo com as as clausulas que com este baixaram assignadas pelo Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas” (Grifo nosso).

Segundo Adolpho, a Companhia Mogiana tentou impedir essa concessão, alegando que “a zona privilegiada sofreria violação”, no entanto, o engenheiro teria mostrado ao Governo que era possível a construção da nova linha.

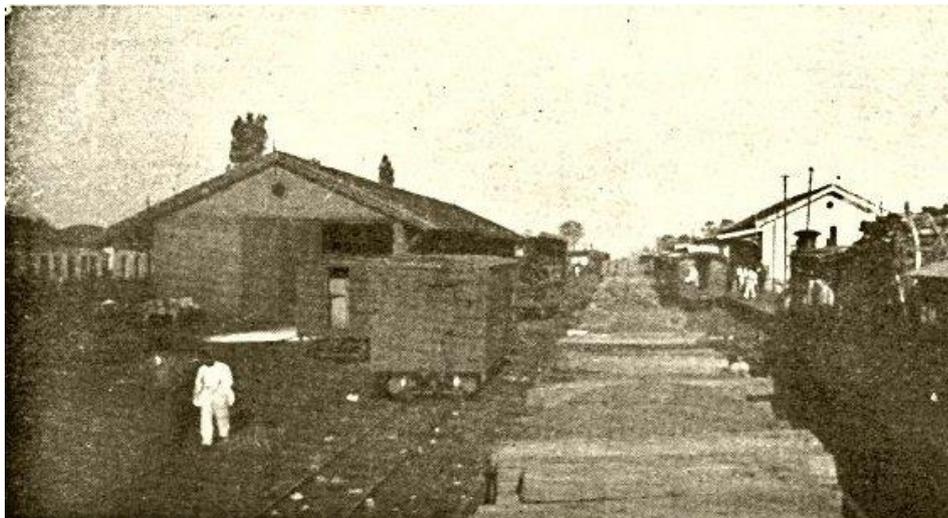
MAPA 16 - Estradas de Ferro de São Paulo, destaque para o Ramal de Rincão



Fonte: Site Estações Ferroviárias. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/ramais/cp-staverid.jpg>>. Acesso: 20 de abril de 2017.

O ramal de Pontal, da Cia. Paulista, se originou do ramal do Mogi-Guaçu, aberto em 1903 ligando Rincão a Pontal, contudo não foi prolongado até o Rio Grande.

FIGURA 26 - A estação de Pontal em 1918



Fonte: Álbum dos 50 anos da Cia. Paulista. Disponível em:

<<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/fotos/fotospeq/pontal18-peq.jpg>>. Acesso: 21 de out. de 2017.

As disputas territoriais pelas companhias férreas exigiam em casos à intervenção por parte do governo provincial.

3.3 As redes de cidades em São Paulo por Adolpho Pinto (1905)

Dentre os primeiros reflexos da implantação ferroviária está a criação de uma relação entre o meio rural e o urbano. Historicamente, as ferrovias passaram a ser associadas ao surgimento, expansão e decadência de vilas e cidades (SANTOS, F. 2006), dentre as quais pode-se citar o núcleo urbano de Piratininga.

Adolpho Pinto via no território inexplorado de São Paulo uma oportunidade de prolongamento das linhas da Companhia Paulista, com o intuito de aumentar o máximo possível o seu trajeto e favorecer os negócios da mesma.

Assim, sugeriu abrir linhas férreas ao longo da área situada a margem esquerda do baixo Tietê, requerendo junto à Diretoria da companhia a concessão do prolongamento do ramal do Banharão, atravessando o Tietê e chegando até Pederneiras, São Paulo dos Agudos, Piratininga e Bauru; área por ele descrita como:

“...grande parte do território do Estado, região que se achava ainda inculta e ocupada em sua maior porção por selvagens mas que em futuro muito próximo eu previa que forçosamente havia de abrir-se às fecundas incursões do trabalho e da civilização” (PINTO, 1970, p. 40).

Para o engenheiro era conveniente que a região se tornasse um entreposto comercial, um centro que abastecesse a “boca do sertão”, servido pela Companhia Paulista. Assim,

projetou a cidade de Piratininga na região centro-oeste do estado de São Paulo (PINTO, 1970, p. 41). Para a concretização foi assinado o decreto n.º 373, de 15 de julho de 1896 pelo presidente do Estado de São Paulo, que na época era Manuel Ferraz de Campos Salles e por Álvaro Augusto da Costa Carvalho, atendendo ao requerimento da Companhia Paulista, que concedia a licença para construção e uso de uma estrada de ferro no percurso.

A estação de Pederneiras foi aberta em 01 de outubro de 1903 e representava a ponta de linha do ramal de Agudos. Em 1904 foi concluída a primeira ponte sobre o rio Tietê e um ano depois o ramal foi estendido até Piratininga. Entretanto, somente em 1936 inaugurou-se o ramal ligando Bauru a Piratininga, e desta com toda a alta paulista (PINTO, 1970).

A Alta Paulista, região que situava Piratininga, se desenvolveu a partir da criação de centros urbanos que estavam no seu eixo de expansão (CAMPOS, 2011; OLIVEIRA, 2011). O processo de urbanização da cidade de Piratininga está ligado ao interesse da Companhia Paulista de atingir novos mercados, tal núcleo urbano foi projetado por Adolpho, em 1905 para ser o entreposto comercial da linha tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A construção de Piratininga deu margem para abertura de outras filiais conectando os trilhos da Noroeste do Brasil.

3.3.1 O projeto para Piratininga – São Paulo (1905)

Os quinze alqueires de terras localizadas junto aos trilhos foram doados para a Companhia Paulista pelo proprietário da área, o Coronel Virgílio Rodrigues Alves e sua esposa, D. Maria Guilhermina de Oliveira Alves³¹. Outro doador de terras para a fundação da vila foi o Sr. Joaquim Roque Ribeiro da Silva.

Um relatório da Companhia Paulista descreveu como seria o local de implantação da cidade e as questões de higienismo e do embelezamento são evidenciadas:

“A nova povoação se chamará Piratininga, em homenagem a um nome histórico, que a tradição consigna ter sido o do belo sítio em que hoje assenta a capital do estado. E como daqui saíram outrora os valentes pioneiros que descobriram e exploraram quase todo o interior do Brasil, que seja o exemplo fecundo e possa amanhã a nova Piratininga formar outra grande cidade, capaz de espalhar a vida, a civilização e a riqueza por toda aquela

31 O Coronel Virgílio Rodrigues Alves, era o proprietário de extensas áreas de produção cafeeira e fazendas. Foi senador estadual e era irmão do Conselheiro Francisco Rodrigues Alves (governador do Estado de São Paulo por três mandatos, e também foi presidente da república). Site da Prefeitura de Piratininga. Disponível em: <<http://cidade.temmais.com/c/piratininga/Menu/24bed585-aabe-e411-b09b-bde29ac20e58>>. Acesso: 19 de novembro de 2017.

terra desconhecida e inculta onde hoje só vagueiam bandos de míseros selvagens” (Relatório da Companhia Paulista: 1903, p.20)”.

Observe como neste trecho são referidos os habitantes como selvagens em uma terra sem domínio. Abaixo está a planta cartográfica da cidade de Piratininga do ano de 1939:

MAPA 17 - Planta da cidade de Piratininga – SP com traçado feito por Adolpho Pinto

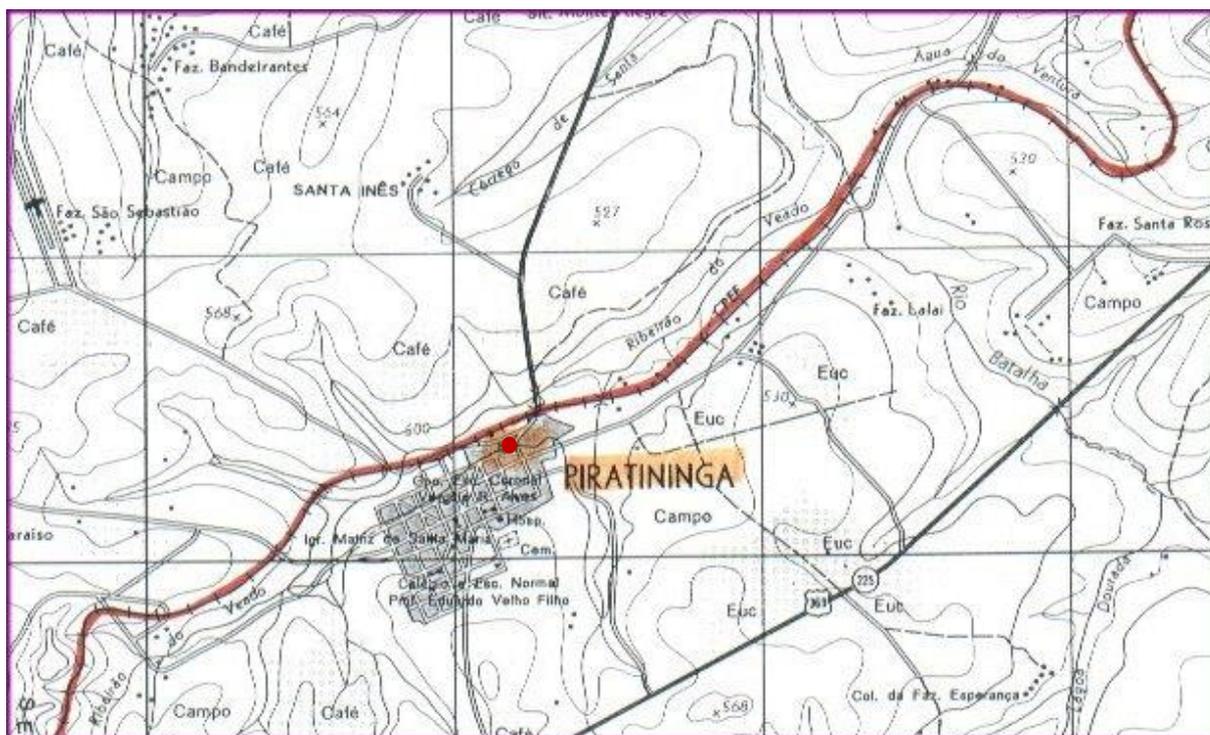


Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo (IGC). Disponível em: http://www.portalagrimensura.com/imagens/imagens/artigos/%7BF7A6A271-A82A-4AE0-8693-FB3F8F3C50E6%7D_mapa_antigo.jpg. Acesso: 18 de abril de 2017.

O traçado da cidade fundada em 1905 contém uma estruturação viária com eixos e avenidas ortogonais e a Rua Manoel Pedro Carneiro é o local que está localizada a estação da cidade.

Depois da doação foi feito o projeto da cidade, colocando os lotes para venda a um valor baixo, que foi doado para instituições (PINTO, 1977). O que pode ter sido uma estratégia da companhia para a ocupação do novo território, pois isto intensificaria a presença da Companhia Paulista na região do oeste paulista, que poderia se beneficiar da proximidade dos trilhos do Noroeste do Brasil. Basta ver que entre 1906 e 1910 a Companhia Paulista transportou mais de um milhão e cem mil passageiros.

MAPA 18 - Localização do município de Piratininga - SP



Fonte: Estações Ferroviárias. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/mapas/piratininga.jpg>. Acesso: 22 de novembro de 2016.

O objetivo deste núcleo era ser um entreposto comercial, porém, em 1908 com a autorização da Companhia Paulista para construir um ramal entre as cidades de Pederneiras e Bauru, o fluxo comercial e as instalações dos armazéns da estrada de ferro foram transferidos para Bauru e o trecho de Piratininga perdeu importância. Desta forma, a cidade de Bauru adquiriu um notório papel de cruzamento de linhas das empresas ferroviárias Noroeste do Brasil, Paulista e Sorocabana e o “entreposto comercial do tronco oeste” projetado por Adolpho Pinto não se efetiva (CAMPOS, 2011).

Até meados dos anos 1920, a Alta Paulista desenvolveu-se lentamente, e conjuntamente a cidade de Piratininga tornou-se dependente economicamente do município de Bauru, sendo hoje comparada a uma cidade-dormitório (CAMPOS, 2011).

FIGURA 27 - Vista aérea da cidade de Piratininga – SP (1970)

Fonte: TOKUMITSU, 1970.

FIGURA 28 - Vista aérea da cidade de Piratininga – SP (2016)

Fonte: Portal Minha Piratininga, 2016.

A Figura 27 mostra uma vista aérea da cidade na década de 70, no qual é possível observar que a malha urbana pouco havia se expandido quando comparada com o seu projeto inicial. Já a Figura 28 datada de 2016 também é uma vista aérea da cidade, permitindo avaliar que houve um crescimento urbano, ainda que pequeno comparado às expectativas do engenheiro.

Visão geral da atuação de Adolpho na Companhia Paulista

Pela trajetória de Adolpho entende-se que houveram dois momentos do sistema ferroviário paulista: o primeiro marcado pela criação das companhias e a conquista das concessões para construção das linhas férreas, e o segundo voltado para fusão e aquisição destas companhias. A maior parte da atuação profissional de Adolpho Pinto foi voltada para a questão ferroviária no Estado de São Paulo, conforme descrito em seu livro *Minha Vida (Memórias de um Engenheiro Paulista)* (PINTO, 1970).

Os ferroviários estiveram na raiz da difusão da cultura industrial no Brasil. Com isto, a compreensão da história das primeiras ferrovias brasileiras contribui para a percepção do caráter histórico do capitalismo no Brasil, marcado por mudanças e permanências (LIMA, 2009, p. 17). Adolpho ao mostrar o desenvolvimento ferroviário no estado de São Paulo dá um panorama da sociedade em que vivia (VIEIRA, 2007).

Em 1920, a Companhia Paulista obteve a unificação de todos os contratos de concessão de suas linhas (Decreto Estadual n.º 3.179, de 9 de março).

“Premida pelas dificuldades para a importação do combustível consumido por suas locomotivas, o coque inglês, em decorrência da eclosão da I Grande Guerra, procedeu aos estudos para eletrificar a linha de Jundiaí a Campinas (1916), melhoramento pioneiro inaugurado em 1922 numa das vias e duplicado dois anos depois. Entre 1914 e 1958 procedeu ao alargamento de sua bitola para 1,60m e prolongou as linhas até as barrancas do Rio Grande (Colômbia) e do Rio Paraná (Panorama). Adquiriu suas tributárias Companhia de Estradas de Ferro do Dourado (1949), Estrada de Ferro São Paulo-Goiás (1950), Estrada de Ferro Barra Bonita, Estrada de Ferro Jaboticabal (1951) e Estrada de Ferro Morro Agudo”.

Do ponto de vista de sua infra-estruturação, as linhas férreas representaram uma experimentação de avanços na fase no qual Adolpho dirigiu a empresa, como a eletrificação da São Paulo Railway na segunda década do século XX. No entanto, na década de 1930 houve a implantação do Plano de Avenidas por Prestes Maia em São Paulo, que produziu efeitos na política de transportes, favorecendo às rodovias.

Com isto, sem auxílio oficial devido à situação econômico-financeira atravessada pelo país, a Companhia Paulista preferiu entre subvencioná-la e adquiri-la, optou o Governo do Estado a segunda alternativa. Assim, o Decreto n.º 38.548 de 1.º de junho de 1961 fez a desapropriação das ações da Companhia Paulista.

TABELA 5 - Atuação de Adolpho na Companhia Paulista

ATUAÇÃO	VISÃO DE ADOLPHO
- Escreveu o Relatório de Fusão da Companhia Paulista com a Companhia Mogiana.	Visão administrativa e de negócios
- Propôs a criação de uma estrada de ferro para o Mato Grosso.	Visão de conexão do território na escala nacional
- Criação do ramal de Santa Verediana, - Prolongamento da Estrada Mogiana a Santos, - Implantação do ramal de rincão a Pontal, - A travessia do Tietê e o prolongamento a Pederneiras, São Paulo dos Agudos e Piratininga, - O projeto para cidade de Piratininga.	Visão de planejamento e expansão
- A fusão da Companhia Paulista com a “ <i>The Rio Claro Railway Co</i> ”, a invasão da zona privilegiada da Companhia Paulista pela Estrada de Ituana.	Visão regional
- A implantação da Cultura Florestal.	Visão ambiental

Fonte: PINTO, 1903.

Sua atuação era além de técnica, mas também administrativa e de negócios, voltadas não apenas a escala territorial do estado, como para a escala regional. Ou seja, o seu pensamento interligava o território de São Paulo ao território brasileiro.

3.4 História da Viação Pública de São Paulo por Adolpho Pinto (1903)

O livro “História da viação pública de São Paulo”, publicado em 1903, pode ser considerado como uma bibliografia imprescindível para o estudo de ferrovias em São Paulo. Para a análise foi usado a edição do livro do ano 1977.

A iniciativa foi parte de um projeto do governo do Estado de documentar a história de São Paulo, no qual Adolpho Pinto foi convidado pelo Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Antonio Candito Rodrigues, para descrever o capítulo relativo à história da Viação Pública (PINTO, 1977, p.2).

A obra está dividida em cinco partes:

1. **Primeira Parte** - A viação na Época Colonial - Breve notícia histórica
2. **Segunda Parte** - A viação férrea - As quatro fases do desenvolvimento ferroviário.

3. **Terceira Parte** – A viação ordinária
4. **Quarta Parte** – A viação marítima
5. **Quinta Parte** – A viação fluvial

Destas cabe destacar a segunda parte: A viação férrea – As quatro fases do desenvolvimento ferroviário. As fases são: A *primeira fase ferroviária*, com a primeira lei, primeira tentativa, primeira lei paulista e segunda tentativa.

A *segunda fase ferroviária*, apresenta a segunda lei geral, a estrada de ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro de Santos à Jundiaí, o projeto para estrada da estação do Rio Grande a Jacarepi, mostra as companhias: Companhia Paulista, a Companhia Ytuana, Companhia Sorocabana, a Companhia Mogiana, a Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, a Companhia Estrada de ferro de Rezende a Areas, a Companhia Bragantina, e a discriminação da competência dos poderes gerais e provinciais para a concessão de estradas de ferro.

A *terceira fase ferroviária*: mostra a situação econômica da Província, projeto de estrada de ferro Mato-Grosso, prolongamento da estrada da Estrada de Ferro Paulista passando pelo Morro Pelado, a descrição das seguintes companhias: Companhia Rio Claro, Estrada de Ferro do Bananal, Companhia Ramal Férreo de Rio Pardo, Companhia Itabelense, Companhia Agrícola Fazenda Dumont, Companhia Descalvadense, Companhia Ramal férreo de Santa Rita e Companhia Ramal férreo Campineiro e Companhia Carril Agrícola Funilense. Além de conter também as modificações feitas pelo Governo Geral, a nova Jurisprudência constitucional e a influência de especulação.

E a *quarta fase ferroviária*: mostra a nova legislação estadual e os resultados de sua aplicação.

A obra contém um rico material sobre as informações do Estado, fotografias da sua natureza, população e das suas cidades, que são conteúdos importantes para história urbana e regional, sendo talvez a obra mais conhecida do engenheiro e referência obrigatória para o estudo do desenvolvimento da malha ferroviária do Estado de São Paulo. Sobre Adolpho, Célio Debis, escreve na introdução do livro:

“Adolfo Pinto era, não somente, um apaixonado pelo tema e um escritor primoroso. Era, também, e, acima de tudo, o mais alto funcionário da melhor e mais importante ferrovia que já operou neste País” (PINTO, 1977; p. V e VI).

A respeito da tarefa de organizar a obra em questão, o próprio autor comenta que foi realizada em curto prazo de tempo, pois o assunto era parte de seu cotidiano profissional. E comenta como os trilhos de ferro impulsionaram o desenvolvimento agrícola, da indústria e do comércio no país, mantendo uma relação com o progresso da sociedade e da economia principalmente do Estado de São Paulo:

“Talvez em parte alguma do mundo, com efeito, a acção do caminho de ferro tenha sido tão vivaz, tenha cooperado tão immediata e efficazmente para o desenvolvimento agricola, industrial e commercial de um paiz, como o fez em S. Paulo, ao ponto de ser licito afirmar que a historia do progresso social e economico do Estado bem se póde assignalar graficamente pelo **diagramma evolutivo de sua rede de viação ferrea**” (PINTO, 1977; pág. 3, grifo nosso).

O tema “viação pública” acompanhou Adolpho na maior parte de sua atuação, ramo do qual desempenhou diversos trabalhos. Adolpho acreditava que a ferrovia significava além de uma inovação técnica na época, dizendo que “o sistema de viação pública de um país é a espinha dorsal de sua organização econômica”.

Assim pôde-se entender a atuação de Adolpho Pinto no sistema ferroviário brasileiro, o seu papel enquanto engenheiro das principais companhias férreas paulistas e sua visão econômica e de negócios. Sua atuação na esfera territorial mostrou que havia um planejamento do território e das cidades, que levava em consideração aspectos econômicos, administrativos e as relações entre o poder público e o poder privado. Essas relações serão vistas no próximo e último capítulo deste estudo através da atuação de Adolpho na cidade, com seu trabalho na área do saneamento público da cidade de São Paulo.

CAPÍTULO IV

1. Propostas de Planos para a cidade de São Paulo

O período republicano foi marcado pelo ideário de ordem e progresso na construção da cidade moderna de São Paulo, e não atoa as questões de salubridade e estética urbana estavam nas vertentes dos planos e projetos de diversos profissionais que atuavam no território na época, dentre estes, estava Adolpho Pinto.

Os capítulos anteriores expuseram o cenário da cidade e o do território paulista neste arco temporal, que tanto significa para sua história e memória paulista, e que foi um marco para consolidação de uma nova organização da sua estrutura urbano-territorial.

Após ser apresentada a figura de Adolpho, e seu papel enquanto engenheiro das ferrovias e escritor, o capítulo IV analisa sua atuação profissional na cidade, compreendendo o processo de organização desse espaço através do saneamento.

Em 1880, Adolpho Pinto foi nomeado como Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, cargo que exerceu até 1885. Neste tempo, seu trabalho teve como foco as obras de melhoramentos ligadas as questões sanitárias da capital de São Paulo, a citar, os serviços de instalação de água encanada e de rede de esgotos.

Este capítulo apresenta o discurso higienista dentro dos planos propostos por Adolpho ao longo de sua carreira, sendo abordadas suas preocupações referentes a modernização do sistema de abastecimento de água, coleta de esgotos, “aformoseamento” das áreas inundáveis e canalização de córregos. Todos esses temas foram colocados em pauta no Plano de Urbanização para a cidade de São Paulo proposto pelo engenheiro em 1896.

Neste tempo, escreveu artigos relacionados ao saneamento público, do qual o primeiro conjunto de artigos publicado em 1890 no jornal *Correio Paulistano* foi denominado *Melhoramentos Municipais* e o segundo publicado em 1912 no jornal *O Estado de S. Paulo* foi nomeado *A transformação e o embelezamento de S. Paulo*.

Objetivou-se a partir da análise dos planos entender qual o posicionamento de Adolpho diante os problemas encontrados na cidade e quais foram as soluções propostas.

4.1 O discurso higienista e os melhoramentos

A problematização decorrente dos altos índices de insalubridade e epidemias evidenciaram a necessidade de intervenções de ordem sanitária na cidade, tornando a higiene pública um assunto de extrema relevância para constituição do meio urbano salubre. Assim, a cidade de São Paulo no final do século XIX estava sob a perspectiva do urbanismo higienista.

O higienismo era pautado nas medidas de saneamento, salubridade e saúde pública, que estavam na base da criação da cidade moderna. Os corpos d'água teriam de ser disciplinados, ordenados e organizados e com isto o ambiente natural foi sendo tapado e contido (como as retificações e canalizações dos rios e córregos). A natureza aparece na forma de parques e arborização urbana, e assim, a infra-estrutura estava sendo definida e desenhada a partir do saber técnico e científico.

A sociedade neste sentido é como um corpo, no qual as “doenças” presentes nos espaços urbanos na época deveriam ser sanadas para garantir progresso, que seria alcançado pela etapa positiva com o domínio da ciência.

O conceito de salubridade tinha por base a questão da circulação na cidade moderna, que deveria ocorrer de forma ordenada para facilitar o fluxo de mercadorias e pessoas (COSTA, 2003).

Era preciso deixar os espaços limpos e sanados para poder circular por toda a cidade. Em relação à isto, a obra de William Harvey (1578-1657) deixou um legado sobre a circulação do sangue, o *“De motu cordis et sanguinis”* (1628), que levou a novas perspectivas sobre a circulação urbana e da saúde pública. No planejamento urbano, medidas impostas começaram a ser aplicadas aos centros urbanos para a melhoria da circulação. Muitos construtores e reformadores, por meio da revolução imposta por Harvey, passaram a dar uma maior atenção a tudo que deixasse mais fácil o trânsito das pessoas e mercadorias, em uma associação da cidade com artérias e veias contínuas, em que os habitantes circulariam como as hemácias e os leucócitos no plasma saudável (SENNETT, 1997, p. 214).

Assim, a fase higienista procurou estabelecer o transporte do esgoto e a canalização do escoamento, o que por um lado produziu como consequências a redução das doenças, e por outro, gerou impactos nas fontes de água e inundações. Havia abundância de recursos

hídricos, porém grande parte das águas eram insalubres. As epidemias não respeitavam barreiras e nem classe social, e aumentavam-se as reivindicações por saneamento nas cidades (TUCCI, 1997).

A aprovação de Tratados de Higiene Pública orientava a legislação e as práticas administrativas e propunha a medicalização do espaço e da sociedade. Os debates públicos sobre as medidas de limpeza urbana, das ações de fiscalização e prevenção de parte dos Poderes Legislativo e Executivo se tornaram comuns e os códigos da época continham centenas de artigos sobre higiene e saúde, escritos a partir dos pareceres de cientistas, médicos e engenheiros.

O controle das doenças epidêmicas foi um importante fator para o processo de urbanização das cidades (SILVA, 2007). Em São Paulo grande parte das medidas sanitárias foram realizadas na administração de Campos Salles, incluindo a contratação de equipes de profissionais voltados para as práticas sanitárias.

Os melhoramentos³² e o início do urbanismo em São Paulo se estabeleceram com o processo de reestruturação administrativa e institucional colocada pelo novo regime republicano como princípios do movimento na construção da cidade moderna em que a higiene, a circulação, a estética e a habitação constituíam-se nas principais questões urbanas da época.

Os episódios que caracterizam essa discussão na cidade de São Paulo tiveram maior incidência na década de 90 do século XIX, quando a cidade apresentava sérios entraves urbanos a serem solucionados, essencialmente relacionados ao abastecimento de água, aos sistemas de esgotos, ao problema das várzeas inundáveis e à canalização de córregos (CAMPOS, 2002, p. 61).

As obras realizadas até 1890 eram voltadas principalmente para a construção de viadutos e galerias em áreas pontuais da cidade e não seguiam um plano ou um sistema. As primeiras preocupações ordenadas a respeito de melhorias urbanas foram feitas por Adolpho Pinto, quando propõe um plano de melhoramentos para o saneamento da cidade (SEGAWA, 2004).

³² A palavra *melhoramentos* e a expressão *melhoramentos materiais* eram apontamentos frequentes na época e se referem à noção de “progresso” advinda do espírito positivista do momento (BRESCIANI, 2001).

4.2 O primeiro plano de urbanização da cidade por Adolpho Augusto Pinto (1896)

Com o intuito de promover uma Exposição Nacional que consistia em uma de suas propostas de governo, o terceiro presidente do estado de São Paulo, na época o advogado pertencente ao Partido Republicano Paulista, Manuel Ferraz de Campos Salles³³ (1896 a 1897) incumbiu Adolpho para escrever o primeiro plano oficial de melhoramentos urbanos da capital em 1896. Entretanto, a exposição em São Paulo não aconteceu e o plano ficou no papel (SEGAWA, 2004).

4.3 Planos de Intervenção (1890 - 1912)

Algumas das propostas já estavam contidas em um outro plano que Adolpho escreveu em 1890 e publicou no jornal *Correio Paulistano*³⁴, sob o título de Melhoramentos Municipais.

Dentre as melhorias propostas para a higiene da cidade, incluía-se a varredura e limpeza das ruas e a remoção dos resíduos da economia doméstica através da coleta de lixo. Outra proposta era corrigir os aspectos relacionados ao escoamento e a drenagem, como por exemplo, o ajardinamento de áreas insalubres.

Anos depois, em 1912 o engenheiro fez outra proposta de um plano geral, voltado para a modernização da cidade por meio da transformação e do embelezamento. Pelas plantas da cidade referentes aos dois períodos das propostas é possível visualizar o crescimento da mancha urbana, e conseqüentemente esse fator impactou o objetivo de cada um dos planos.

Como metodologia de análise foram localizadas as obras do engenheiro para capital em 1890 e em 1912, no qual, as principais questões abordadas estavam atreladas ao saneamento e higiene, a circulação, estética e a habitação da cidade.

33 MANUEL FERRAZ DE CAMPOS SALLES: nasceu em Campinas (SP) em 13 de fevereiro de 1841, filho de Francisco de Paula Sales e de Ana Cândida Ferraz, ambos descendentes de famílias tradicionais da região ligadas à lavoura. Sua irmã Maria do Carmo Sales casou-se com José Alves de Cerqueira César, republicano histórico, que seria vice-presidente de São Paulo e como tal assumiria o governo do estado de 1891 à 1892. Campos Salles fez parte de um momento decisivo para a concepção autoritária na política brasileira, de 1898 até 1930, pois seu arranjo institucional, relegou a formação de partidos e tornou possível situações estaduais longas. Seu irmão José Alberto Sales foi deputado federal por São Paulo de 1892 à 1893. Foi militante enquanto estudante de Direito entre 1859 e 1863 e iniciou a carreira política dois anos após a formatura. Firmou liderança política em Campinas, foi deputado estadual, ministro da justiça, senador, presidente da província de São Paulo e Presidente da República.

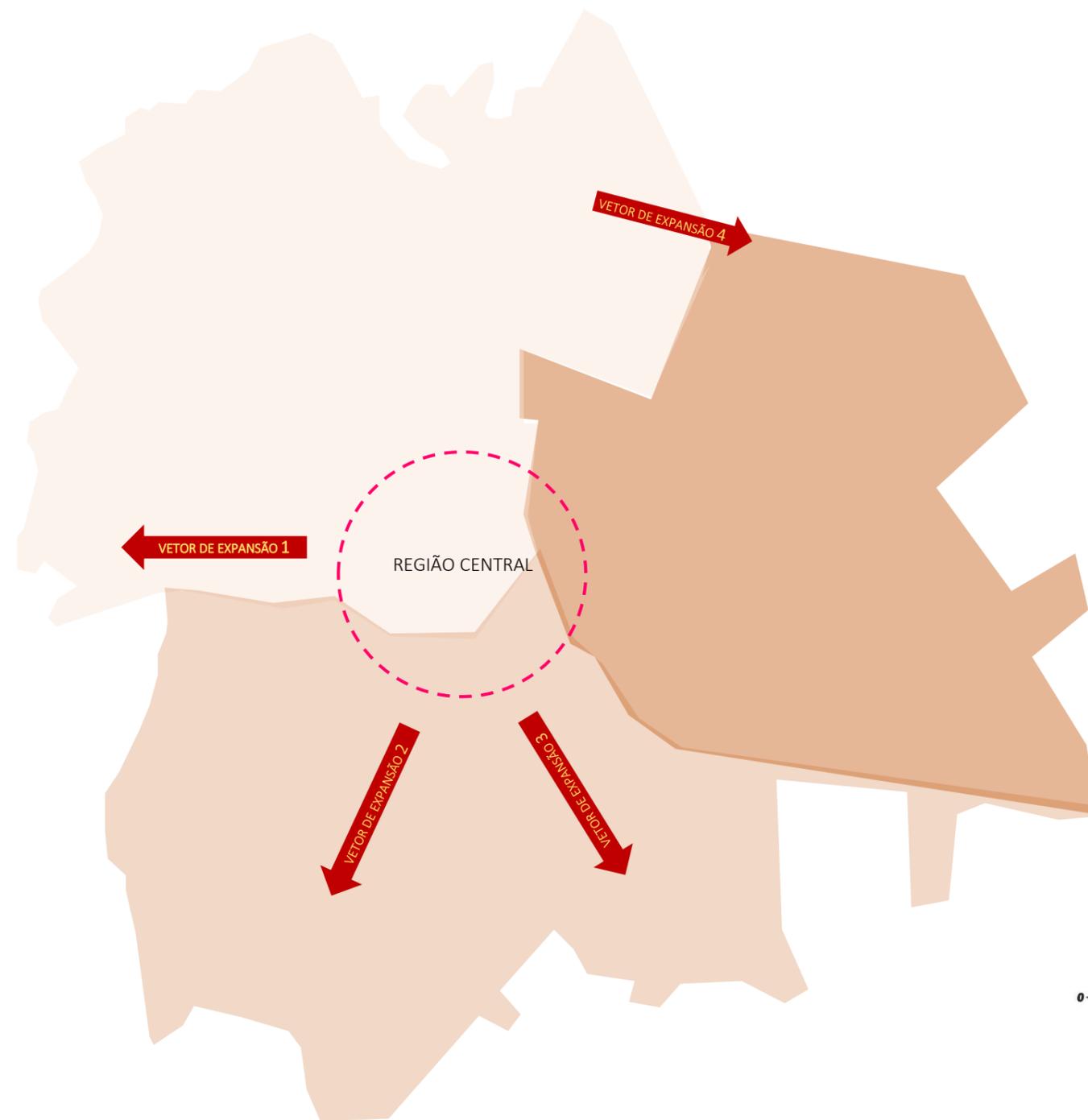
34 Jornal lançado no dia 26 de junho de 1854 em São Paulo, tendo por fundador o proprietário da Tipografia Imparcial, Joaquim Roberto de Azevedo Marques. Foi seu primeiro redator Pedro Taques de Almeida Alvim. Informação disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbetes-tematicos/correio-paulistano>>. Acesso: 08 de dez. de 2017.

QUADRO 06 - MELHORAMENTOS MUNICIPAIS [Correio Paulistano, 1890] População São Paulo: 64.934 mil habitantes

	CATEGORIA	MELHORAMENTO	LOCAL	SITUAÇÃO EM 1890	PROPOSTA DE ADOLPHO	QUEM FINANCIARIA?	FOI REZALIZADO?
OBRAS E MELHORAMENTOS GERAIS	Saneamento	Canalização de esgotos	Novos bairros	Em implantação	Implantar coletores de esgotos onde ainda não havia	Pela intendência municipal	Em partes
	Saneamento Embelezamento	Limpeza Pública	Toda cidade	Feito pela administração municipal	Organizar o serviço de recolhimento de lixo doméstico e a varredura das ruas.	Taxa paga pela população	Não, continuou paga pela prefeitura
	Circulação	Alinhamento e correção do perfil longitudinal das ruas	Novos bairros	Águas acumuladas em ruas pela falta de escoamento	Regularizar o perfil das ruas através de terraplanagem e desaterro.	Pela intendência municipal	Em partes
	Circulação Embelezamento	Calçamento	Toda cidade	Realizado sem projeto	Realizar um projeto geral do calçamento da cidade com uso de materiais como o <i>mac-adam</i> (pedra) e o paralelepípedo.	Pela intendência municipal	Em partes
	OBRAS E MELHORAMENTOS EM ÁREAS ESPECÍFICAS DA CIDADE		Drenagem de áreas alagadiças	Tamanduateí	Áreas de várzeas abandonadas	Retificar e fechar com “varaes e moirões de ferro” do Rio Tamanduateí em frente as ruas do Hospício e a 25 de Março.	Pela intendência municipal
Saneamento		Criação de estabelecimentos públicos de higiene	Terrenos desocupados na área do Rio Tamanduateí (entre o Hospício dos Alienados e o Aterrado do Brás)	Eram usadas as áreas de várzea (do Carmo) e rios (Tietê) para este uso	Criar um estabelecimento público com piscinas, lavanderias e ginásios no terreno indicado.	Pela intendência municipal	Não, a área foi posteriormente apropriada pelo mercado imobiliário e loteada
		Salubrificação e aformoseamento	Várzea do Carmo	Área inundável e propensa a doenças	Transformar área em parque público.	Pela intendência municipal	Foi aterrada e transformou-se no Parque D. Pedro II
		Arborização e embelezamento	Vale do Anhangabaú	Plantação de chá, córrego aberto e área propensa a doenças	Arborizar do Anhangabaú até a rua 25 de Março.	Pela intendência municipal	Sim
Saneamento Embelezamento		Drenagem e ajardinamento	Praça da República	Área de pasto, inundável e propensa a doenças	Salubricular a área por meio da drenagem, realizar o seu ajardinamento e no futuro transformar o local em um jardim ou parque público.	Pela intendência municipal	Sim
		Arborização urbana	Toda cidade, em especial (Rua do Hospício, rua 25 de Março, Dr. João Theodoro, da Consolação, da Liberdade e da Glória, até o Ipiranga, e também os largos de Paysandú, do Arouche e dos Guayanazes)	Serviço iniciado	Plantar árvores para sanear e embelezar as áreas da cidade, e especificamente nas ruas do Hospício, 25 de Março, Dr. João Theodoro, da Consolação, da Liberdade e da Glória, até o Ipiranga, e também os largos de Paysandú, do Arouche e dos Guayanazes.	Pela intendência municipal	Em partes
Circulação		Sistema Viário	Rua 25 de Março	Concentração do fluxo na região central	Transformar a via pública em uma avenida arborizada e abrir uma via de comunicação do Largo da Memória até a rua 25 de Março.	Pela intendência municipal	A rua 25 de Março transformou-se em um centro comercial, e a avenida que propôs não foi feita

Fonte: Elaborada pela autora por meio dos artigos: Melhoramentos Municipais (1890).

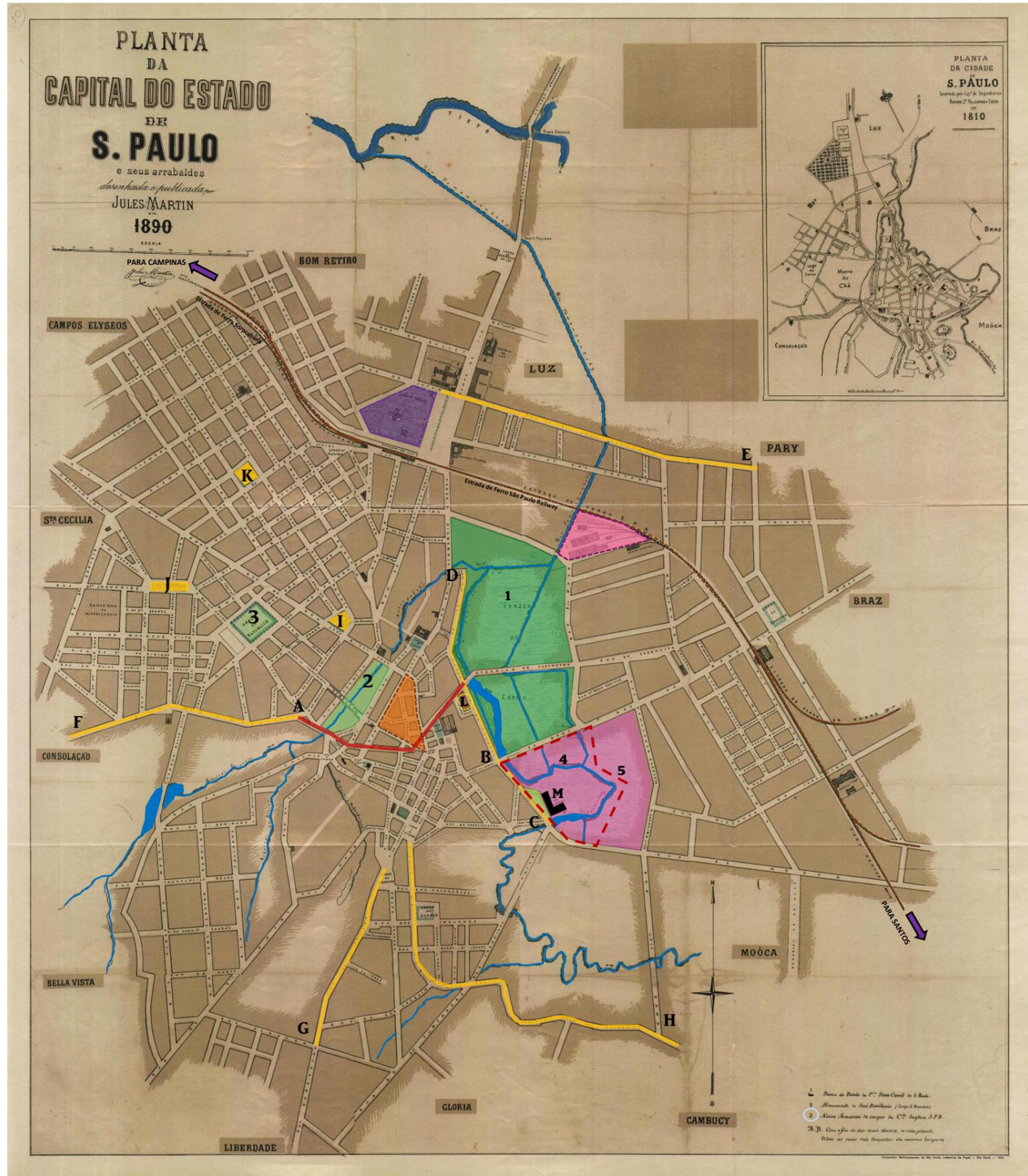
MAPA 19 - Setores e vetores de expansão da malha urbana da cidade de São Paulo pela proposta de Adolpho Pinto, 1890



LEGENDA:

- SETOR A
- SETOR B
- SETOR C

MAPA 20 - Plano Geral de Obras – 1890



LEGENDA:

-  SISTEMA HÍDRICO
-  LINHAS FÉRREAS
-  GALPÕES INGLESES
-  TRIÂNGULO HISTÓRICO
-  JARDIM PÚBLICO DA LUZ

PLANO DE OBRAS

ÁREAS LIVRES

-  **VÁRZEA DO CARMO**
Salubrificação e aformoseamento
Criar parque urbano
-  **2 - ANHANGABAÚ**
Arborização e embelezamento
-  **3 - PRAÇA DA REPÚBLICA**
Drenagem e ajardinamento
Criar jardim ou parque no futuro

SISTEMA HÍDRICO

-  **4- RETIFICAÇÃO DO TAMANDUATÉ**
Em frente as ruas do Hospício e a 25 de Março

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

-  **5- EQUIPAMENTO PÚBLICO**
Com piscinas, lavanderias e ginásios

SISTEMA VIÁRIO

-  **ABERTURA AVENIDA ARBORIZADA ENTRE:**
A - Largo da Memória até a
B - Rua 25 de Março
-  **ARBORIZAÇÃO DAS VIAS EXISTENTES:**
C - Rua do Hospício
D - Rua 25 de Março
E - Rua Dr. João Theodoro
F - Rua da Consolação
G - Rua da Liberdade
H - Rua do Gloria até ao Ipiranga
-  **ARBORIZAÇÃO DOS LARGOS EXISTENTES:**
I - Largo do Paysandu
J - Largo do Arouche
K - Largo do Guaianazes

QUADRO 07 - A TRANSFORMAÇÃO E O EMBELEZAMENTO DE S. PAULO [O Estado de São Paulo, 1912] População: 410.702 mil habitantes

	CATEGORIA	MELHORAMENTO	LOCAL	SITUAÇÃO EM 1912	PROPOSTA DE ADOLPHO	QUEM FINANCIARIA?	FOI FEITO?
OBRAS E MELHORAMENTOS GERAIS	Saneamento Embelezamento	Criar parques e jardins públicos	Toda cidade	Insuficiente e nenhum era com grandes proporções	Criar espaços livres para a população e um parque inspirado no Central Park.	Estado de São Paulo	Não, mas outros parques foram criados na cidade
	Embelezamento	Realizar quatro monumentos históricos	Na cidade	Não havia os monumentos propostos na cidade	Construir os monumentos - Fundação da cidade, Epopeia bandeirante, Sete de Setembro e 15 de Novembro.	Estado de São Paulo	Sim
	Circulação	Realizar o calçamento de ruas e estradas	Toda a cidade e Estado	Estradas e ruas estavam em expansão	Abrir, alargar as existentes e embelezar.	Estado de São Paulo	Sim
		Criar amplas avenidas entre o centro urbano e arrabaldes	Toda cidade	Fluxo concentrado nas ruas centrais que eram estreitas e sem arborização	Rasgar avenidas e arborizar.	Estado de São Paulo	Sim
	Circulação Habitação	Alinhamento de ruas e prédios	Na cidade	Seguindo o código de Postura Municipal	Alinhar as ruas e criar um recuo.	Estado de São Paulo	Sim
	Habitação	Elevar o gabarito predial	Toda cidade	Havia poucos edifícios em altura	Aumentar o gabarito das edificações, principalmente na área central e avenidas.	Estado de São Paulo	Sim
OBRAS E MELHORAMENTOS EM ÁREAS ESPECÍFICAS DA CIDADE	Saneamento Embelezamento	Criar um grande parque	Região Norte da cidade	Terreno de várzea, sujeito aos transbordamentos do Tietê	Aterrar a área, saneá-la e realizar o projeto de um parque tenha diversas atividades.	Estado de São Paulo	Não
		Realizar obras de aformoseamento	Vale do Anhangabaú	Havia sido feito o primeiro ajardinamento do Vale do Anhangabaú em 1910, que resultou no Parque do Anhangabaú	Melhorar esteticamente as obras realizadas em 1910 no Vale do Anhangabaú, formando um conjunto estético com o Teatro Municipal e com a Praça da República.	Estado	Sim
	Saneamento	Ajardinar espaços	Praça da República	Havia sido implantado um jardim	Modificar o plano do jardim da Praça da República e colocar um monumento comemorativo da Fundação da República.	Estado	Sim
		Alargar e arborizar avenida	Avenida Tiradentes	Era mais estreita no trecho da linha férrea até a Ponte Grande.	Alargar a avenida Tiradentes de forma a chegar no parque proposto.	Estado	Em partes. A avenida foi alargada e arborizada em partes.
		Criar mictórios e privadas públicas	Região central da cidade	Ineficiente para a população	Instalar mictórios nas áreas centrais.	Estado de São Paulo	Sim

OBRAS E MELHORAMENTOS EM ÁREAS ESPECÍFICAS DA CIDADE	CATEGORIA	MELHORAMENTO	LOCAL	SITUAÇÃO EM 1912	PROPOSTA DE ADOLPHO	QUEM FINANCIARIA?	FOI REALIZADO?
	Embelezamento	Instalar relógios públicos	Região central da cidade	Havia poucos, o mais antigo da cidade foi instalado em 1884 na fachada do prédio da Faculdade de Direito no Largo São Francisco.	Instalar relógios nas áreas centrais.	Estado de São Paulo	Sim
	Circulação	Ampliar largo	Largo do Colégio	Região Central	Ampliar a praça existente em 1912, tornando o local em um espaçoso e elegante logradouro público da cidade.	Estado	Sim
	Embelezamento	Abrir uma praça regular na área central	Quarteirão da Rua Direita	Segundo Adolpho era uma área de difícil circulação e com recuo pequeno das edificações	Abrir uma praça, realizar o alargamento da rua e abertura de um pequeno "boulevard"	Estado	Sim
		Abrir Logradouros públicos	Parte do trecho da rua Direita	Havia poucos e estavam concentrados na região central	Abrir novos logradouros públicos compatível ao aumento da população	Estado de São Paulo	Sim
		Alargar e embelezar as ruas	Rua São João e rua Barão de Itapetininga	Ruas estreitas e sem arborização	Aumentar a extensão das ruas e embelezá-las com arborização.	Estado de São Paulo	Sim
	Circulação	Criar uma avenida ampla, larga e embelezada	Ipiranga ao Largo do Cambuci	Era um caminho que conduzia ao subúrbio segundo Adolpho	Criar uma avenida ampla com dupla linha de palmeiras imperiais comunicando o Ipiranga com a cidade. Impor uma postura municipal para definir o alinhamento da rua e dos prédios do entorno e aprovação da fachada das edificações na prefeitura.	Estado	Não
	Circulação	Alargar via e passeios, e adensar área com edificações com maior recuo	Rua Barão de Itapetininga	Rua com tamanho reduzido	Alargar a Rua Barão de Itapetinga e os passeios, propõe um novo recuo das edificações	Estado	Sim
	Habitação	Aumentar o gabarito das edificações e dividir os apartamentos	Rua Barão de Itapetininga	Possuía uma via mais ampla	Plano de divisão dos edifícios em apartamentos independentes para habitação e térreo comercial.	Estado	Sim
		Reconstruir casas	Ruas do Glória e do Lavapés	Aspecto predominante formado por casas térreas, com três metros de pé direito	Reconstruir as casas.	Estado	Não

Fonte: Elaborada pela autora por meio dos artigos: A transformação e o embelezamento de S. Paulo (1912).

MAPA 21 - Plano Geral de Obras - 1912



LEGENDA:

SISTEMA HÍDRICO

LINHAS FÉRREAS

PLANO DE OBRAS

ÁREAS LIVRES

1 - TERRENO FRONTEIRO À CHÁCARA DA FLORESTA

Criação de parque urbano

Instalar um Monumento aos Bandeirantes

2 - ANHANGABAÚ

Obras de aformoseamento

3 - PRAÇA DA REPÚBLICA

Aformosear e Modificar o plano do jardim

REGIÃO ENTRE A RUA SÃO BENTO E A RUA LÍBERO BADARÓ

Criar um largo

SISTEMA VIÁRIO

4 - AVENIDA TIRADENTES ATÉ O TIETÊ

Alargamento e arborização

Boulevard de acesso ao parque a ser criado

RUA DO IPIRANGA

Abrir uma avenida do Centro até o Ipiranga

AVENIDA DO CAMBUCI AO LARGO 7 DE SETEMBRO

Avenida ampla e arborizada

RUA SÃO BENTO

Alargamento da Rua São Bento

REGIÃO CENTRAL

Alargar as vias públicas

HABITAÇÃO

5 - RUA DA GLÓRIA

Reconstruir casas existentes

6 - RUA DO LAVA-PÉS

Reconstruir casas existentes

7 - RUA BARÃO DE ITAPETININGA

Alargar a rua e o passeio e aumentar o gabarito

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

Criar espaços para mictórios e privadas públicas

Os dados da legenda do Mapa 20 foram organizados de modo a elencar os elementos principais do tecido urbano, como o seu sistema hídrico (formado pelos rios Tietê, Tamanduateí e Anhangabaú), a presença das linhas férreas – Sorocabana (que conectava a capital com o interior da província), a São Paulo Railway (rumo à Santos) e a Central do Brasil (rumo ao Rio de Janeiro), que cortavam o território no sentido horizontal; mostra ainda a localização do triângulo histórico e os galpões ingleses (cujo terreno de implantação havia sido proposto por Adolpho quando o mesmo trabalhava na companhia São Paulo Railway).

Ao observar os mapas percebeu-se um aumento da urbanização das áreas próximas ao rio Tietê, a transformação de seus meandros em canais retificados e a implantação de loteamentos nas áreas antes vazias, tanto entre os bairros existentes, quanto para novos eixos de expansão urbana, que atingiam principalmente a cidade abaixo da linha férrea.

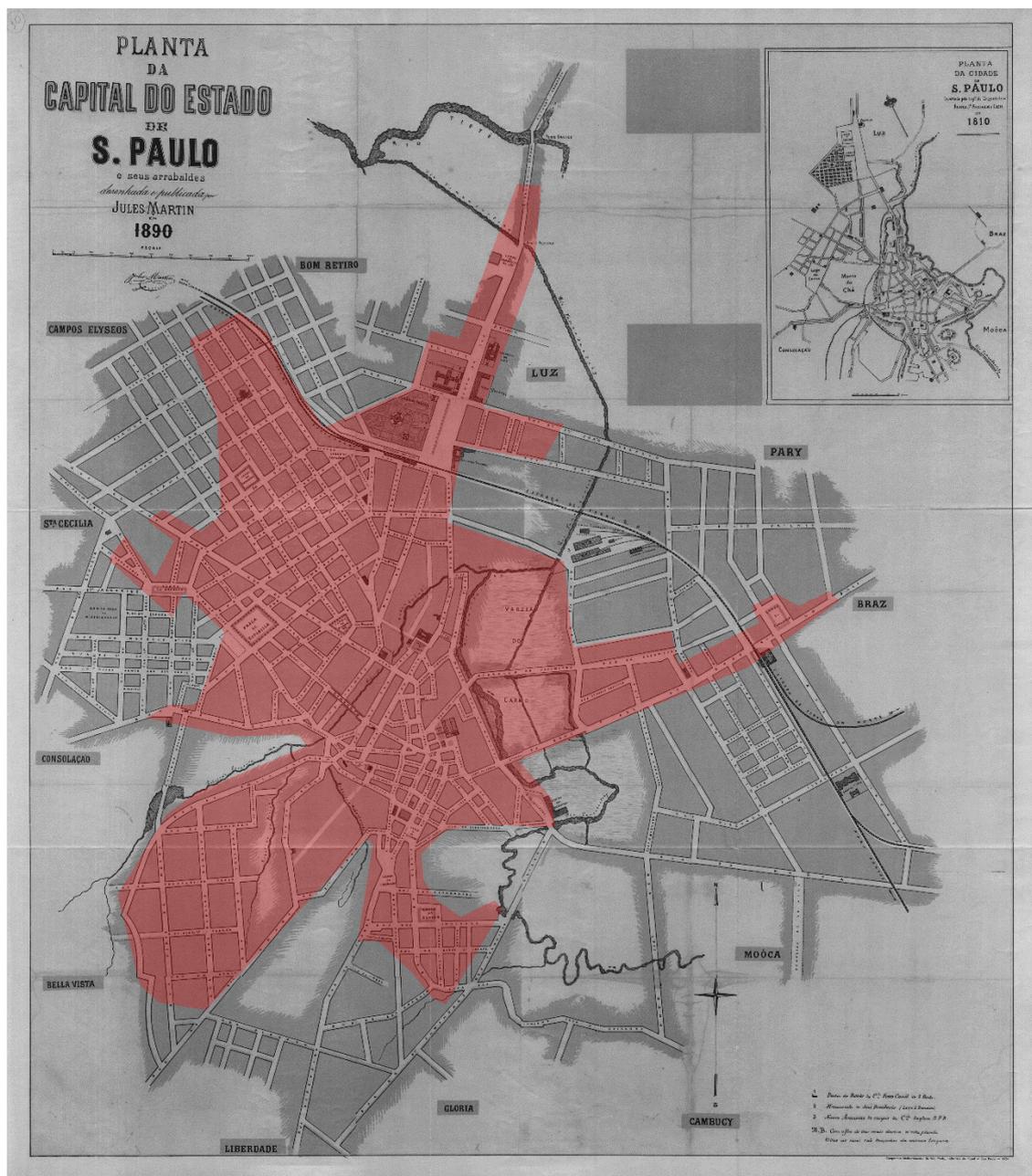
No século XIX teve início um ciclo de obras de saneamento, de retificação e drenagem de rios, em paralelo com a industrialização. Este foi um processo marcado por rupturas, avanços e retrocessos e com um objetivo bem definido: ir ao ápice da expansão dos negócios e interesses da elite paulistana cafeicultora e donos de terras urbanas.

Os proprietários das chácaras próximas ao centro urbano loteavam suas terras conforme seus próprios interesses e quem intermediava este processo de transformação do solo rural para solo urbano era a Câmara. Este órgão encarregava-se de estabelecer a comunicação viária entre os vários loteamentos criados pela iniciativa privada (INFORMATIVO HISTÓRICO, 2017).

As alterações que São Paulo passou nesta transição de século repercutiu diretamente nas ideias de Adolpho, que buscou no saneamento um modo de infra-estruturação do território. Entre 1890 e 1912, anos nos quais foram publicadas a primeira e a segunda proposta, muitas mudanças estiveram presentes na cidade. Os índices populacionais, por exemplo, passaram de 65.000 mil habitantes no ano de 1890 para 410.000 mil habitantes em 1912.

O aumento da população foi acompanhando pelo crescimento da área urbanizada e juntos impactaram a produção dos planos de melhoramentos, que deveriam atender novas questões presentes na cidade da época, tornando o planejamento da cidade mais complexo e desafiador.

MAPA 22 - Evolução da mancha urbana de São Paulo entre 1881 e 1890



Fonte: Acervo do Informativo Histórico de São Paulo.

A mancha urbana da cidade em 1881 destacada na cor vermelho (Mapa 22), indica vetores de crescimento da área central para o entorno da cidade. Essa expansão veio acompanhada de um significativo aumento populacional; em 1872 a cidade contava com 26.020 mil habitantes e logo em 1886 esse número já havia aumentado para 47.697 mil habitantes e no ano de 1890, a cidade de São Paulo abrigava um total de 64.934 mil habitantes.

De 1860 até 1920, foi registrado o maior crescimento populacional na década entre 1890 e 1900. Esse aumento correspondeu a 300,45% em relação aos outros períodos (ver tabela 1 desta dissertação). Em números absolutos a população da cidade de São Paulo passou de 65.000 mil habitantes em 1890 para 260.000 mil habitantes em 1900, um crescimento constante que se manteve nas décadas seguintes.

4.3.1 Análise dos Planos: Melhoramentos Municipais (1890) e a Transformação e o embelezamento de São Paulo (1912)

Através da identificação das obras na planta da cidade, verificou-se uma ordenação geral das melhorias urbanas pretendidas por Adolpho entre 1890 e 1912, e umas das questões percebidas pelo conjunto de melhoramentos foi a criação de vetores de expansão da malha urbana e a setorização das propostas em áreas.

Os setores criados através das propostas de Adolpho (Mapa 19) foram definidos como: Setor A, Setor B e Setor C, construídos de acordo com as funções que os melhoramentos teriam sobre as áreas de cada setor.

SETOR A

Setor no qual estão localizados grande parte dos largos e das áreas livres.

Localização: Próxima da região central, nos quadrantes oeste, noroeste e norte.

Bairros: Bom Retiro, Luz, Santa Cecília e Campos Elíseos.

Áreas livres: o Jardim Público da Luz, Praça da República e Vale do Anhangabaú.

Largos: Largo 7 de setembro, Largo de São Francisco, Largo Duque de Caxias, Largo da Memória, Largo do Palácio, Largo da Sé, Largo de São Bento, Largo do Paissandu, Largo do Arouche e Largo dos Guaianazes.

Neste setor estavam localizados também o primeiro Viaduto do Anhangabaú, o Novo Quartel, Convento da Luz e a Santa Casa de Misericórdia.

Perfil dos moradores: médio/alto padrão, no qual residia a elite burguesa paulista (barões do café, donos das indústrias).

Perfil das obras propostas por Adolpho para a área: Embelezamento. Nesta área as obras são principalmente de caráter estético.

SETOR B

Neste setor concentram os vetores de expansão da cidade.

Localização: Sudoeste, sul e sudeste.

Bairros: Cambuci, Glória, Liberdade, Bela Vista e Consolação.

Largos: Largo da Liberdade, Largo do Riachuelo.

Perfil dos moradores: grande contingente de imigrantes italianos, trecho de transição e alternam perfis socioeconômicos.

Perfil das obras propostas por Adolpho para a área: Circulação. Nesta área as obras são essencialmente voltadas ao sistema viário, cria eixos de expansão para o sul e sudeste da cidade.

SETOR C

É a área industrial da cidade, local em que estão os galpões da Companhia São Paulo Railway e se localizam principalmente as fábricas e as indústrias.

Localização: Este setor abrange as áreas do quadrante nordeste e leste.

Bairros: Pari, Brás e Mooca.

Áreas livres: Várzea do Carmo

Largos: Largo da Concórdia e o Largo da Glória.

Outras obras ou equipamentos: Neste setor estão também o Hospício dos Alienados, a Estação do Brás e Hospedaria dos Imigrantes.

Perfil dos moradores: baixa padrão e operários, que residiam em cortiços ou casas operárias.

Perfil das obras propostas por Adolpho para a área: Saneamento. Para este setor as obras são voltadas ao saneamento da área, sendo a Várzea do Carmo o ponto principal de melhorias. Também incluía a instalação de um equipamento público voltado para higiene e esportes.

Percebeu-se nos planos que as propostas atenuam a divisão sócio-espacial, concentrando para as áreas periféricas os serviços que seriam usados pela população de baixa renda, enquanto o Setor A concentrou as obras de embelezamento, o que evidencia a segregação dos espaços na cidade.

As propostas de melhoramentos estavam associadas as exigências da cidade do momento, que incluía o aumento populacional, as epidemias e a chegada de uma massa de imigrantes. Era preciso resolver as questões da circulação, do saneamento, da habitação e do embelezamento da capital. Segundo COSTA (2016, p. 18):

“O grande fluxo de imigrantes para as cidades brasileiras então verificado acentuou a insalubridade destas. O aumento populacional não foi acompanhado de uma melhoria sanitária, bem como não foi acompanhado por um aumento de oferta habitacional. Pelo contrário, um número cada vez maior de pessoas se amontoava em cortiços cujas condições de habitabilidade eram mínimas.”

A falta de saneamento e de habitação, atingiam em principal as áreas de várzeas e os bairros periféricos, caracterizados por uma imagem fabril e operária. A classe dos operários que se aglomerava, ficou à mercê das ações limitantes da capital voltados ao centro decisório, comercial e residencial da burguesia.

Em 1890, Adolpho estava determinado a resolver primeiro as questões acerca da canalização dos esgotos³⁵, quando este sistema estava sendo implantado na cidade. A questão da higiene³⁶ pública estava sendo amplamente debatida e era clara a necessidade de levar a infra-estrutura para os novos bairros. Como Adolpho pontuou nos Melhoramentos Municipais de 22 de Janeiro de 1890: “Hoje pretendemos tratar de serviços correlatos, que não interessam menos que outro qualquer á hygiene da cidade” (PINTO, 1890).

O plano de 1890 previa um conjunto de obras e melhorias gerais que deveriam ser realizadas na cidade, como a canalização de esgotos e a organização de um serviço de recolhimento do lixo doméstico, a limpeza pública e o alinhamento das ruas, que causavam problemas de escoamento. Além da salubrificação e aformoseamento da Várzea do Carmo, a

35 Adolpho enquanto engenheiro fiscal da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos foi responsável por fiscalizar as obras de canalização d'água e da implantação do sistema de encanamento de esgotos na cidade.

36 Higiene é derivado do grego *hygieinos* (que tem saúde); compreende um dos ramos de estudo da chamada ciência médica, que tem como objetivo preservar a saúde através da limpeza, como medida de evitar doenças. A higiene pública, segundo Silva (1993, p. 383) abrange toda matéria de ordem sanitária, com interesse ou para fins higiênicos.

cobertura e embelezamento do Anhangabaú, a drenagem e ajardinamento da Praça da República e a criação um estabelecimento de higiene que englobava piscinas, lavanderias e ginásios públicos para prática de esportes.

Em 1912, é possível perceber também a descrição de um Plano Geral de Obras do qual seria necessário realizar na capital. Dentro do conjunto de doze artigos, Adolpho propunha a modernização da cidade, acreditando que era necessário prepará-la para o centenário da Independência, e portanto, que as obras e melhoramentos fossem adotados até 1922:

“Aproximando-se a data do primeiro centenário do grito do Ipiranga, quando representantes de todos os Estados Federados e das nações amigas hão de ali desfilar, em solene procissão cívica, saudando a nação brasileira pelo seu glorioso advento na História, é mais do que oportuno examinar o que S. Paulo tem feito e o que ainda a fazer, para corresponder com brilho e galhardia ao honroso mandato que lhe conferia um feliz concurso de circunstâncias” (PINTO, 1912).

Sob sua ótica, isso permitiria prever e tratar os males sociais presentes na cidade. Através de seu diagnóstico, produziu um plano urbanístico que incluía diversas obras e serviços de higiene, conforto, aformoseamento e circulação, que acreditava ser compatíveis com o extraordinário crescimento da cidade.

Ele previa a construção de um sistema de parques, criação de amplas e arborizadas avenidas, além da instalação de equipamentos (relógios e mictórios públicos) nas áreas centrais da cidade, inspirados em projetos existentes nas cidades estrangeiras.

O conjunto das obras foi dividido em quatro categorias: obras de saneamento, obras de circulação, obras de embelezamento e obras de habitação.

4.3.1.1 Obras de saneamento

1- Sistema de limpeza urbana, recolhimento do lixo doméstico e sistema de esgotos

A higiene pública era uma questão importante no plano de melhoramentos urbanos desenvolvido por Adolpho em 1890. Segundo o mesmo, a problemática estava no acúmulo indesejável dos resíduos sólidos, que eram despejados nos quintais ou áreas livres. Esses fatores, quando associados ao clima tropical da região deixavam a população propensa ao risco de contaminação e graves doenças, como por exemplo a febre palaustra (malária) e

tifoide que predominava nas estações quentes. As matérias orgânicas e depósitos de lixo ficavam expostos ao calor, levando a criação de:

“...outros tantos focos miasmáticos, verdadeiros laboratórios de produtos morbíficos, e ter-se-há idéia dos **perigos de que vivemos cercados**, da causa de muita febre palaustra e tifoide que por ai reina no verão, e pois da necessidade que há de se tomarem providencias que **garantem a saúde e a vida dos cidadãos** (PINTO, 1890, grifo nosso)

Neste trecho refere-se aos focos miasmáticos principalmente nas áreas próximas das várzeas da cidade, que eram habitadas pela população de baixa renda. O engenheiro mostrava aversão a estes locais, colocando-os como o lugar do perigo, da doença e da sujeira.

Até 1869 o lixo domiciliar era enterrado nos quintais ou ainda utilizado para adubar hortas e a partir dessa data a prefeitura colocou veículos de tração animal para coletá-lo. Como melhoria a Câmara Municipal contratou pela primeira vez uma empresa particular para realizar a coleta domiciliar, mas ainda não existia uma estruturação dos serviços de limpeza urbana, e somente no final do século XIX que surgiram as primeiras iniciativas de serviços de destinação final dos resíduos sólidos gerados no município (ABES, 2006).

Entretanto, duas décadas depois este ainda era um problema presente na cidade. Adolpho criticou o recolhimento do lixo pela iniciativa privada, na época em que estimava-se ter cerca de 9000 habitações sem remoção diária dos resíduos. Para esta questão em São Paulo, argumentou que a responsabilidade de remoção do lixo das residências seria do município; que deveria também promover a varredura e a limpeza das ruas seguindo um modelo já adotado em outras cidades do mundo (PINTO, 1890).

No plano de 1890 também discorreu sobre o sistema de esgotos, que julgava não ser suficiente para o tecido urbano em constante crescimento; reconhecendo a ineficiência da implantação dos esgotos da cidade, que estava sob responsabilidade da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos (empresa que havia trabalhado anos antes justamente no setor de fiscalização das obras de implementação do sistema de esgoto).

Mesmo sendo assunto presente nos debates municipais desde pouco antes da metade do século XIX, a maior parte das cidades brasileiras e estrangeiras receberam nas décadas finais deste século a implementação do sistema de captação de esgoto e canalização de água em domicílios. Em São Paulo, o abastecimento de água teve início em 1842 e o serviço de

canalização de esgotos foi realizado e entregue provisoriamente pela Companhia Cantareira de Águas e Esgotos à população apenas em 1883 (CAMPOS, 2005).

No entanto, a implantação do serviço não acompanhava o rápido crescimento da mancha urbana e populacional de São Paulo, e bairros como Cambuci, Mooca e Bom Retiro ainda eram servidos de maneira incompleta (PETRONE, p.149).

Segundo Adolpho, a execução dos serviços de limpeza urbana, recolhimento de lixo e implantação completa de um sistema de esgotos na cidade era necessária e deveria ser intermediada pelo governo com o objetivo de melhorar a saúde pública.

Assim, propõe que a administração municipal financiasse a limpeza urbana, ou ainda, estabelecesse uma taxa sobre cada edificação para que a população custeasse o serviço. O modelo adotado seguiria o mesmo já usado na época em Paris e a taxa seria proporcional ao tamanho da edificação, entretanto, para isso era necessário realizar o levantamento da planta cadastral da cidade (PINTO, 1890).

Como solução imediata para a questão da limpeza urbana³⁷ (varredura das calçadas, ruas e recolhimento do lixo doméstico), propôs a aplicação de um valor fixo mais ou menos de “doze mil réis” anuais por prédio:

“E quem ha que, mediante a módica contribuição de dez tostões por mez, não queira ver sempre limpa a frente de sua habitação, removida a lama e toda a sorte de detritos da via publica e também, pelo menos em dias alternados removidos os resíduos da economia domestica?” (PINTO, 1890)

Totalizando em suas contas “cem contos de réis” por ano para a prefeitura, o que de acordo com Adolpho, seria um valor suficiente para custear a limpeza urbana e não afetaria a população, alegando que o benefício em troca do serviço valeria o esforço. Analisando a ideia, a taxa a ser instituída poderia ser considerada injusta do ponto de vista social, já que a

37 Em visita a Nova York em 1893, a limpeza urbana foi um fator que chamou a atenção de Adolpho Pinto, descrevendo que as ruas e avenidas eram muito limpas e em geral calçadas com “paralelepípedos de pedra” e os passeios feitos de “grandes lajedos ou por concreto de cimento”. Comparou esse sistema de calçamento das vias com o existente no Brasil naquele tempo, apontando que o método de aplicação em paralelepípedo era mais aperfeiçoado em Nova York. A técnica segundo Adolpho, era feita da seguinte forma: “primeiro se preparava os leitos e depois eram dispostas as pedras, enchendo-se os interstícios de seixos rolados e sobre elas derramavam-se alcatrão” (PINTO, 1893). O mesmo se verifica anos depois, em sua viagem à Europa em 1906, quando discorreu sobre a higiene e estética da cidade de Sevilha, destacando a limpeza das ruas, a arborização de suas praças, cobertas de palmeiras e de laranjeiras, no qual escreve: “Vida urbana dinâmica, com intensa circulação e atividade comercial (PINTO, 1906)”.

população não pagaria pela quantidade de resíduos gerados individualmente e a classe formada pela baixa renda não teria recursos para o pagamento, ficando sem os serviços.

Adolpho pode ser considerado como um dos primeiros a discutir a estruturação do serviço de limpeza urbana do município de São Paulo, porém não houve efetivação do financiamento público para coleta de lixo³⁸.

Segundo a ABES – Associação brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental - seção Ceará (2006, p.11), no início do século XX, a população da cidade de São Paulo contava com 240 mil habitantes e produzia aproximadamente 10 toneladas por dia de lixo, que eram depositados em locais a céu aberto, sem qualquer controle ambiental ou sanitário. Em 1914, o então prefeito Washington Luiz determinou que os serviços de limpeza pública passassem a ser operados diretamente pelo município; e em 1915, a entrega do lixo “in natura” aos chacareiros era seriamente criticada pelas autoridades sanitaristas. A partir de 1925 passou-se a utilizar um processo de fermentação em estações zimotérmicas, um sistema precursor de compostagem.

Essas transformações do sistema de recolhimento do lixo mostraram a inserção de novas técnicas, porém não solucionaram a questão no passado e que ainda é alvo de debates e conflitos na contemporaneidade.

Distante de ser uma questão isolada, o sanitarismo era um tema disseminado no mundo nesta época e muitas cidades americanas e européias haviam enfrentado ou estavam enfrentando as mesmas condições e sofriam os efeitos das doenças epidêmicas e o assustador aumento urbano.

Melosi (2000) defende que antes da metade do século XIX, enquanto alguns dos primeiros sistemas de abastecimento de água da cidade apareceram, poucas eram as comunidades que podiam gabar-se de possuir tecnologias bem desenvolvidas de saneamento na ordem das construídas décadas mais tarde e grande parte da responsabilidade pelo saneamento estava nas mãos do indivíduo.

38 A Constituição Federal de 1988 prevê que o serviço de limpeza urbana seja oferecido pelos municípios.

Havia uma circulação de ideias internacional e o discurso salubrista não pertencia apenas a Adolpho, mas a um conjunto de profissionais que atuavam no território; dentre os quais estavam os engenheiros: Theodoro Sampaio (atuou na Comissão Geográfica e Geológica, Repartição de Águas e Esgotos) e Saturnino de Brito (autor do plano de melhoramentos de Recife). Como afirma Costa (2003), o discurso de Theodoro estava em sincronia com as questões em destaque no cenário urbano nacional composto pela circulação, salubridade e estética urbana. Mesmos dilemas levantados nas propostas por Adolpho, que buscava associar técnica e a dimensão estética nos planos.

Tais modernizações a princípio, ocorreram em centros urbanos maiores e portos. É possível identificar a influência de *Hausmann* em algumas cidades capitais sul-americanas, como: Buenos Aires, Montevideu, Rio de Janeiro e São Paulo (ROMERO, 1976 apud PEREIRA, 2005, p. 66). No entanto, as obras e melhoramentos na capital paulista dependiam de estudos preliminares, pois o conhecimento científico do território se fazia necessário para a sua efetiva exploração econômica, possibilitando mais acertos na forma de ocupar o espaço pretendido. É o que fica claro, nos Melhoramentos Municipais – 24 de Janeiro de 1890:

“Continuando na ordem de considerações que temos feito sobre assumptos de interesse municipal, passamos hoje a tratar de obras e melhoramentos que, comquanto de caracter menos urgente de que nos têm prendido a atenção, todavia são medidas indispensáveis e sobre que cumpre providenciar desde logo, por isso que na sua execução depende de estudos preliminares” (PINTO, 1890).

Esses estudos começaram a ser feitos após a proposta de 1890, com a criação da Comissão de Saneamento do Estado em 1892, o Serviço de Limpeza Pública em 1893 e do primeiro Código Sanitário do Estado de São Paulo em 1894, cujo objetivo era realizar melhoramentos na área da higiene pública.

Entre 1892 e 1896 foi elaborado o modelo administrativo a ser seguido pelo Serviço Sanitário de São Paulo. No decorrer de sua aplicação, percebeu-se que as realizações diminuiriam verticalmente as estatísticas de mortalidade no Estado, controlando com eficácia as mais temidas doenças epidêmicas, constituindo-se em partes integrantes da história do crescimento e desenvolvimento econômico de São Paulo (BLOUNT, 1972).

Uma sobreposição da Planta da cidade produzida pela Companhia Cantareira de Águas e Esgotos da Capital em 1881 (quando Adolpho exercia o cargo de fiscal de Obras desta

empresa) sobre a Planta da Capital do Estado de São Paulo de 1890, mostra como a macha urbana de uma década antes era menor, e permite ver o quão já havia expandido os novos loteamentos.

“Ao norte, a Ponte Grande ainda permanecia como ponto extremo, mas, ao sul, novas ruas cortavam os bairros da Liberdade, Glória e Cambuci.

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” (INFORMATIVO HISTÓRICO DO ESTADO DE SÃO PAULO).

Os novos bairros expandiam-se em diversas direções da cidade e ultrapassavam a linha férrea, mas ainda não atingiam o Rio Tietê em 1890. Já em 1912 houve a ocupação das áreas próximas aos rios, em parte decorrente da aplicação dos novos serviços sanitários.

A política urbana produziu grandes consequências, como a degradação ambiental, a poluição do ar e água, e acentuou as desigualdades no espaço urbano. Assim, o processo de valorização das terras próximas as áreas já urbanizadas se deram em função do enfoque mercadológico, com a prevalência dos interesses privados em relação aos interesses coletivos.

Os terrenos mais valorizados eram aqueles próximos às pontes (transposições das barreiras da circulação) que davam acesso fácil ao núcleo urbano central. A valorização das áreas e dos imóveis na cidade de São Paulo nesta época aumentou significativamente e estava atrelada a localização deste na cidade.

Ainda em relação aos limites da cidade que se conformava, o mapa de 1890 não reproduzia a cidade na sua totalidade. É possível observar que o nascente bairro da Vila Mariana ainda não havia sido incorporado ao desenho. Na época estava sendo inaugurado o Matadouro Municipal (1886-1887), mas somente em 1897 essa área foi oficialmente incorporada à malha urbana da cidade, e a partir disso os então moradores do lugar foram

obrigados a solicitar o alinhamento quando iam edificar (INFORMATIVO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL WASHINGTON LUÍS, 2017).

Os novos loteamentos seguiam um traçado reticular, bem diferente da região do triângulo histórico, que possuía um traçado mais livre e as ruas mais próximas entre elas. Os vetores de expansão iam do centro, a área mais densa da cidade, para o entorno e os eixos mais evidentes são os que vão no sentido oeste e sudoeste. Na região leste da cidade iniciavam-se o traçado de quadras entre a linha férrea e os limites da Várzea do Tamanduateí.

Em 1890, obras de infra-estrutura já haviam sido iniciadas, como o primeiro Viaduto do Chá que já havia sido idealizado e foi inaugurado em 1892, mas não havia grandes parques e jardins públicos e muitos espaços continuavam sem saneamento.

2- Arboricultura

Como parte da solução para essas questões seriam realizadas intervenções pontuais:

“Indicados os serviços e obras que mais diretamente podem influir para a hygiene da cidade, é a vez de tratarmos dos melhoramentos que, não interessando pouco ao saneamento da nossa capital, recommendam-se ainda pela circunstancia de reunirem o útil ao agradável” (PINTO, 1890).

O plantio de árvores foi uma das medidas propostas; o serviço havia sido iniciado em São Paulo e segundo Adolpho Pinto, deveria ser desenvolvido e completado, colocando em ênfase os benefícios para a interceptação de raios solares, sombras, mantendo a humidade na superfície das ruas, papel de irrigação, fixando a poeira e a função como aparelhos de drenagem e desinfecção da água. Todos estes motivos e também por servir de ornamentação para a cidade, a arboricultura estava sendo objeto de atenção das municipalidades e presente nos manuais.

Uma proposta seria plantar árvores nos grandes aterros que conduziam ao Brás e nas ruas do Hospício, 25 de Março, Dr. João Theodoro, Consolação, Liberdade e da rua da Glória até o Ipiranga; também deveria ser plantada árvores nos largos de Paysandu, do Arouche e dos Guaianazes (PINTO, 1890). O dinheiro empregado para este serviço segundo Adolpho, seria bem investido, pois constituiria em uma obra de hygiene e ao mesmo tempo de embelezamento.

A prática da arboricultura urbana já era realizada nas grandes capitais, como Londres, Berlim, Nova-York, cidades em que se plantavam árvores em longas extensões de ruas e avenidas (PINTO, 1912).

Sobre a arboricultura Adolpho pontua:

“Mal do povo que não ama as arvores e só trata a ferro e fogo essas boas e alegres companheiras da vida. É que não se violam imponentemente as leis que regem o eterno concerto das harmonias creadas; não se rasga sem dor e folha verde da criação, a qual, pelo que d’ella conta a tradição, pela poesia que sempre inspirou através dos séculos e dos povos, e sobretudo pelo papel que a sciencia lhe assignala na cosmologia da terra, muito merece a afeição, o apreço, o respeito da humanidade” (PINTO, 1890).

Cita os bosques como os primeiros templos da humanidade, no qual os antigos rendiam-se ao culto as suas divindades. Um exemplo seria Roma, com bosques sagrados que rodeavam a cidade. E propõe a elaboração de um código florestal³⁹, discorrendo sobre implementação da arboricultura urbana sob dois pontos de vista: primeiro como aspecto decorativo e segundo como medida de saneamento.

Adolpho compreendia que arborizar era sanear e mencionava o extraordinário desenvolvimento da cidade de São Paulo e seus subúrbios, e conseqüente o desaparecimento da vegetação em muitos lugares, justificando que importantes logradouros públicos como a Várzea do Carmo e a Praça da República se encontravam em completo abandono, e que estes locais possuíam um grande potencial para se transformarem em dois parques urbanos.

3- Sistemas de parques

Nos Melhoramentos Municipais de 26 de Janeiro de 1890, mostrou três problemáticas ao conselho da intendência municipal que diziam respeito a Várzea do Carmo, Anhangabaú e Praça da República. Eram eles:

39 O primeiro Código Florestal Brasileiro veio à luz somente em 1934 (DECRETO No 23.793, DE 23 DE JANEIRO DE 1934). O naturalista Alberto Loefgren, autor de uma série de trabalhos científicos e outros de divulgação, sobre a importância das florestas e os riscos de sua exploração desordenada, juntamente com outros homens públicos, dentre os quais, Orville Derby e Francisco de Paula Ramos de Azevedo, conseguiu em 1896, durante o Governo Bernardino de Campos, a criação do “Horto Botânico” de São Paulo, instituição que em 1909, transformou-se em “Horto Botânico e Florestal” e em 1911 passou a “Serviço Florestal”, embrião do atual Instituto Florestal. Para a instalação do “Horto Botânico” foi desapropriada a área próxima às Matas da Cantareira, hoje Horto Florestal e sede do Instituto. Fonte: Cem anos de devastação: revisitada 30 anos depois/Ministério do Meio Ambiente. Secretaria de Biodiversidade e Florestas: Mauro Antônio Moraes Victor... [et al.]. – Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2005, disponível em: <http://www.historiaambiental.org/biblioteca/ebooks/cem_anos_de_devastacao_2005.pdf>. Acesso: 10 de dezembro de 2017.

“...a salubrificação e aformoseamento da várzea do Carmo, a cobertura do Anhangabaú, desde o largo da Memória até a rua 25 de Março, abrindo-se ao longo, de um a outro extremo uma avenida arborizada, e finalmente, a drenagem e o ajardinamento do largo 7 de Abril⁴⁰, hoje praça da República (PINTO, 1890).”

Para solucionar estes espaços da cidade seguiu a salubrificação, o aformoseamento e criação de um parque urbano na área da Várzea do Carmo, o embelezamento do Anhangabaú e a drenagem e ajardinamento da Praça da República.

Segundo Adolpho, pouco importava se a municipalidade teria ou não os recursos para cumprir os melhoramentos, pois tratava-se de obras de salubridade, higiene e estética da capital do estado:

“A solicitude de uma administração bem orientada, que vise satisfazer a todas as necessidades dos habitantes e prove-los dos mais variados bens que a vida civilizada e o progresso dos costumes têm compreendido no domínio do strictamente necessário, encontra em S. Paulo vasto campo em que empregar a sua actividade, com gloria para si e proveito para a communa” (PINTO, 1890).

Assim, propunha a arborização do Anhangabaú⁴¹ e o embelezamento do Largo da Memória até a rua 25 de Março (uma das ruas de maior fluxo na época que na sua visão viria a ser uma avenida), pois acabaria com uma das fontes de infecção na cidade.

Acrescentando no plano a abertura de uma importante via de comunicação direta e de nível entre os “bairros suburbanos”, para tornar o mercado de verduras que havia se instalado, situado em terreno limite de três freguesias da cidade acessível por todos os lados, sobretudo para os residentes do Brás, Mooca e do entorno. O mercado funcionava como um centro de trocas e mercadorias e centralizava o comércio de verduras em um local.

“Tais comunicações hoje não se fazem senão através da colina central da cidade, e portanto subindo e descendo ladeiras, o que torna penosa e sobremodo pesada a tração dos veículos de toda a espécie” (PINTO, 1890).

Já a Praça da República estava situada no planalto divisor de águas que vertiam de um lado para o Arouche e de outro para o Anhangabaú, aparentemente sem queda para nenhum deles, o que dificultava o escoamento superficial das águas.

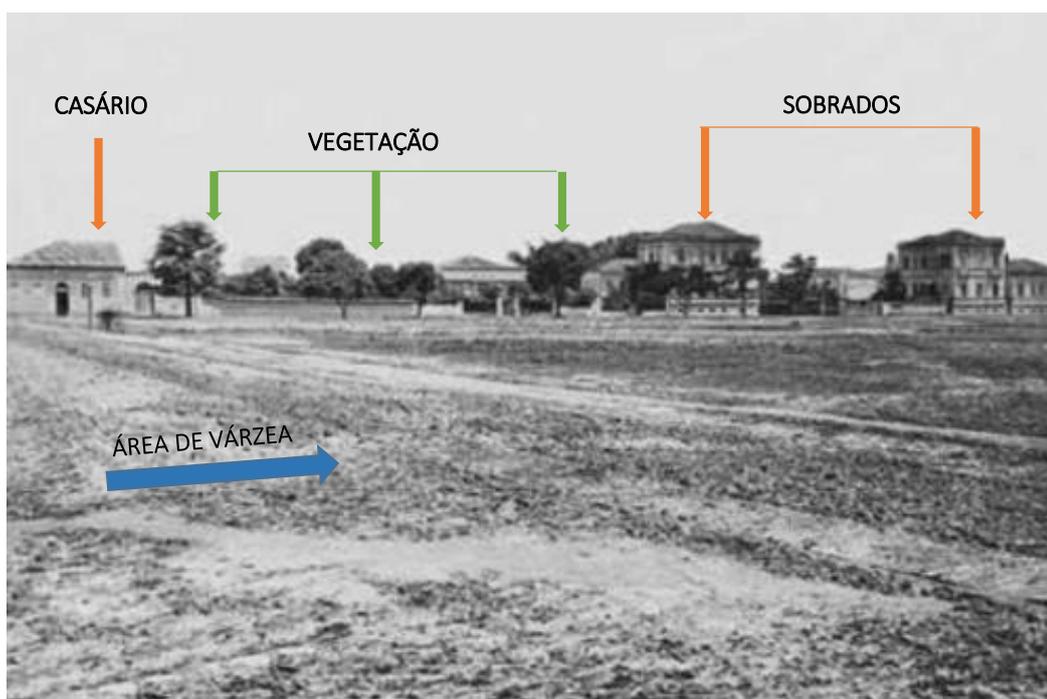
40 O Largo 7 de Abril é assim nomeado em homenagem à renúncia de D. Pedro I. Neste local, o melhoramento proposto por Adolpho Pinto seria a drenagem e o ajardinamento.

41 Depois de novos projetos para o local, em 1926 aprovaram um projeto que substituía a área de parque por uma via. E em 1943 as áreas verdes do local foram transformadas em via expressa.

Para este problema, mencionou a drenagem como operação eficaz e segura, além de possuir valores mais acessíveis na época e o ajardinamento desta praça seria complemento auxiliar da drenagem. Colocava o embelezamento seguido da técnica e pensava como o espaço ficaria com a arborização no futuro integrado ao parque proposto, prevendo também a ligação da Praça da República ao viaduto do Chá, por situar-se próximo do centro urbano.

O terreno a ser melhorado no ano de 1890 (Figura 29) era descrito por Adolpho como lugar propenso a disseminação de enfermidades ocasionados pelas suas péssimas condições de salubridade, situação evidenciada nas estações chuvosas quando as águas ficavam estagnadas, porém a área tinha um grande potencial para se tornar uma área pública de importância para a cidade.

FIGURA 29 – Largo 7 de Abril (atual Praça da República) em São Paulo em 1890

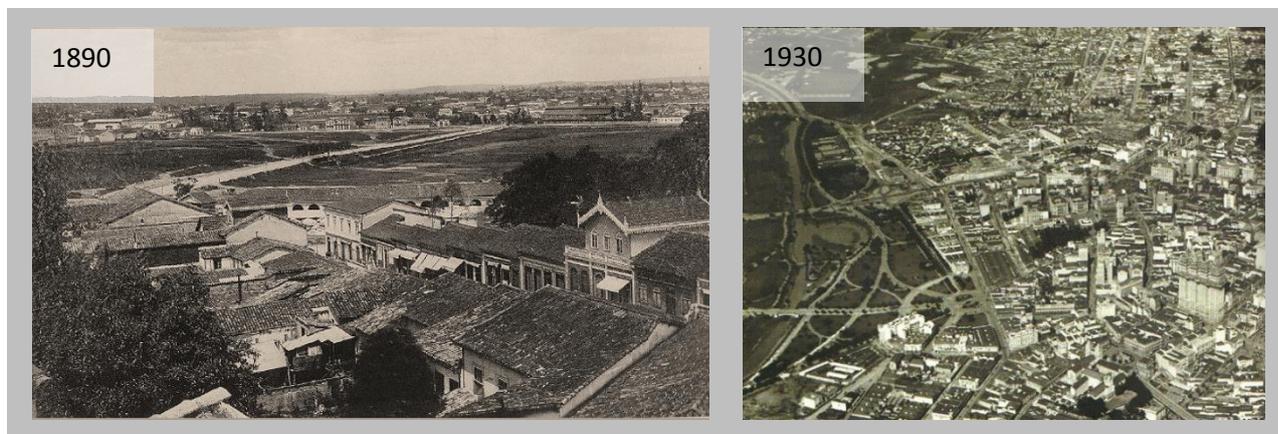


Fonte: Site São Paulo in foco. Disponível em: <<http://i2.wp.com/www.saopauloinfoco.com.br/wp-content/uploads/2014/05/Largo-Sete-de-Abril-atual-pra%C3%A7a-da-Rep%C3%BAblica-em-S%C3%A3o-Paulo-SP-em-1890..jpg>>. Acesso: 02 de outubro de 2016.

Note (Figura 29) como eram os aspectos do Largo 7 de Abril, como sendo uma extensa várzea, com pouca vegetação e presença de casarios e sobrados ao fundo. Em 1912 uma medida seria modificar o plano do jardim da Praça da República e colocar no local um monumento comemorativo da Fundação da República.

Observe como eram esses espaços em 1890 e como ficaram em 1930:

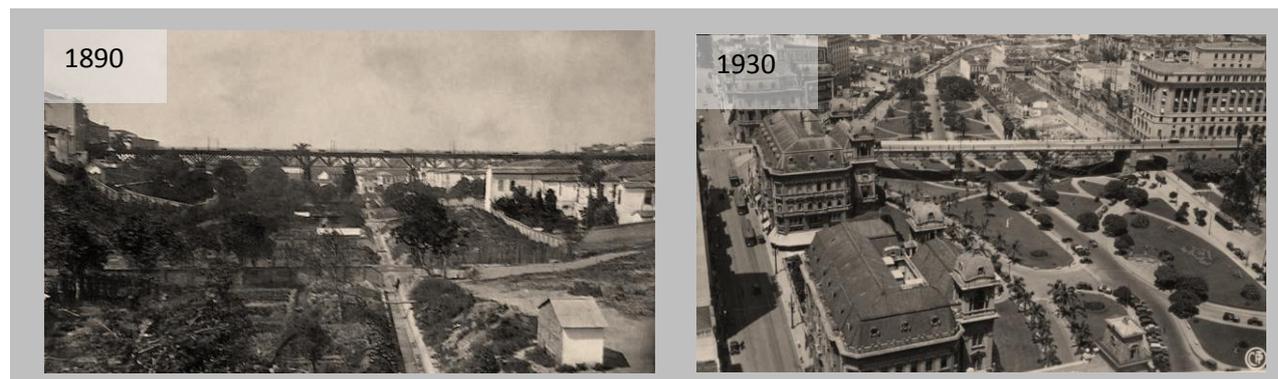
FIGURA 30 – Várzea do Carmo na década de 1890 e 1930



Fonte: 1890 - Acervo Trivela. Disponível em: <<http://trivela.uol.com.br/wp-content/uploads/2014/01/Varzea-do-Carmo-1890.jpg>>.

1930 - Revista Veneza. Disponível em: <<https://revistaveneza.files.wordpress.com/2011/05/fig04.jpg>>.

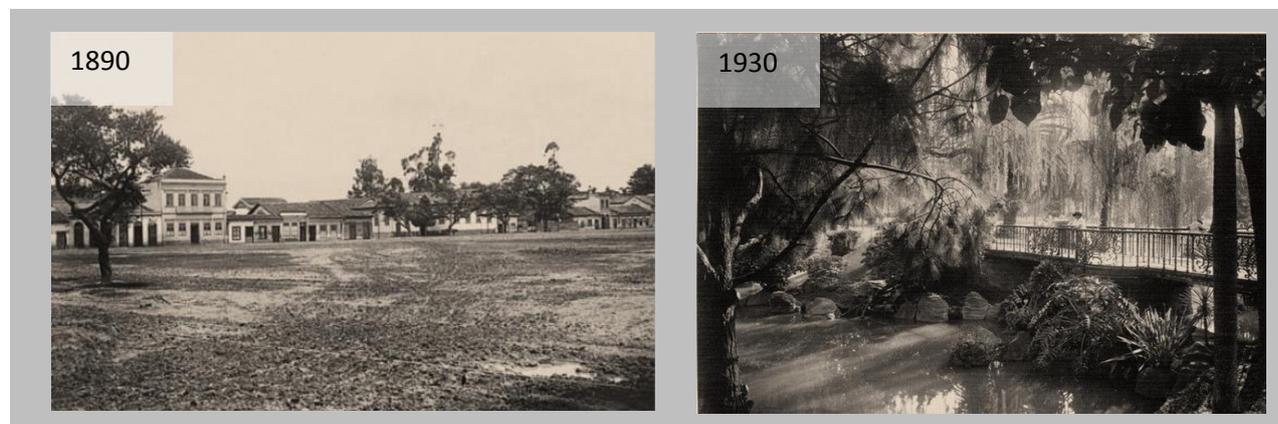
FIGURA 31 – Anhangabaú na década de 1890 e 1930



Fonte: 1890. Disponível: <<https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/4a/8d/5b/4a8d5b7d95290ea3b5451a4d24cb977f.jpg>>.

1930: Opera Mundi postais do mundo, Vale do Anhangabaú – SP, 1930.

FIGURA 32 – Praça da República na década de 1890 e 1930



Fonte: 1890 - Acervo Estadão. Disponível em: <<http://img.estadao.com.br/thumbs/620/resources/jpg/3/4/1438232132543.jpg>>.

1930 - Acervo do Instituto Moreira Salles.

O parque urbano na Várzea do Carmo proposto em 1890 não se concretizou até a segunda proposta de melhoramentos urbanos para capital paulista em 1912, e a Ilha dos Amores localizada no mapa de 1890 desapareceu no mapa de 1913.

No início do século XX menciona outra vez a falta de espaços para recreação e lazer da população, fazendo a proposta fundamental do Plano de transformação e embelezamento da capital, que consistia em criar um grande parque urbano na cidade (PINTO, 1912).

O partido para a proposta deste parque seria a necessidade de se ter áreas verdes e de lazer públicas compatíveis com o crescimento da população paulista, que ainda não contava com um sistema de parques urbanos. Para tanto, segundo Adolpho, este espaço deveria ser equivalente aos parques existentes nos Estados Unidos e na Europa, comparando a proposta do parque com o *Central Park* em Nova York e o *Bois de Boulogne* em Paris (PINTO, 1912).

O equipamento ficaria localizado na região norte da cidade, mas especificamente em um vasto terreno de várzea, localizado fronteiro a área da Chácara da Floresta e situado a margem direita do rio Tietê, estendendo-se interiormente até as primeiras lombadas até a Cantareira e tendo a face oposta mais ou menos a beirar a via pública que conduzia da Ponte Grande ao bairro de *Sant'Anna* (PINTO, 1912).

Porém este parque não foi realizado e hoje corresponde a área do Parque Anhembi e do Aeroporto Campo de Marte (o mais antigo da cidade).

4- Sistema hídrico e equipamentos de higiene pública

Havia também a falta de espaços destinados para a prática de educação física e corporal, que de acordo com Adolpho, colocava a cidade atrasada em relação as outras capitais do mundo e classificava a população como anêmicos, sem músculos, sem vigor. Para este, as piscinas seriam as primeiras condições de saúde pessoal e a natação um importante exercício para a saúde, contribuindo para o bem estar físico e salubridade pública (PINTO, 1890).

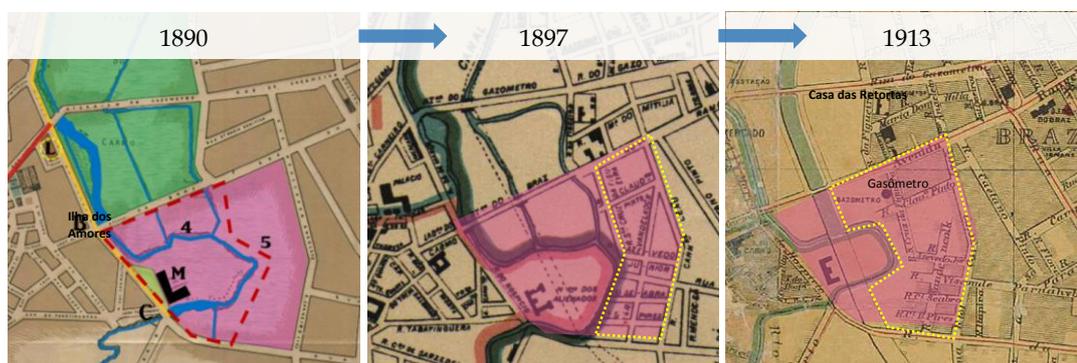
Alguns serviços deveriam ser prestados, como a instalação dos estabelecimentos de higiene pública, dos quais: piscinas (fazendo referência ao problema do banho, dada a deficiência da distribuição de água), lavanderias (nessa época a lavagem era feita à margem dos rios e córregos) e ginásios para práticas esportivas (PINTO, 1890; SEGAWA, 2004, p. 47).

Como proposta menciona a criação de um estabelecimento público que contivesse todas essas destinações e o modelo que deveria ser adotado para a lavanderia pública seria igual aos usados na Inglaterra e na França. Seu objetivo com a implantação deste equipamento era a otimização do tempo e a redução de custos para o município.

Para a drenagem das áreas alagadiças, vista a situação de abandono que se encontravam, Adolpho propôs em 1890 a retificação e o fechamento com “varaes e moirões de ferro” do rio Tamanduateí em frente as ruas do Hospício e a 25 de Março (indicação 4 no Mapa 20). Foi nesse mesmo terreno situado na área do rio Tamanduateí, que na época encontrava-se sem uso, que o engenheiro fez a proposta para a implantação de um equipamento público com lavanderias, piscinas e ginásios de esportes. O local ficava entre o Hospital dos Alienados⁴² e o aterrado do Brás.

Entretanto, o equipamento proposto por Adolpho não foi realizado, como mostra na sequência de três mapas da cidade dos anos de 1890, 1897 e 1913 (Figura 33) e que a área foi urbanizada e apropriada pelo mercado imobiliário. Em cor rosa está destacada a área que seria utilizada para implantação do equipamento, sendo possível perceber que o local escolhido por Adolpho possuía uma sinuosidade grande do rio, que posteriormente foi retificado e canalizado.

FIGURA 33 – Área proposta para instalação do equipamento público e retificação do rio Tamanduateí em 1890



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, editado pela autora.

⁴² O Hospital dos Alienados permaneceu até o mapa de 1905, e no de 1913 transformou seu uso para Quartel da Cívica.

Ainda sobre a Figura 33 é possível notar no mapa de 1897 a projeção do canal⁴³ na área indicada por Adolpho e o mapa de 1913 mostra a retificação de uma parte do rio. Houve também o surgimento de outros equipamentos no entorno, como o Gasômetro, a Casa das Retortas e o Palácio das Industrias.

Mencionava também a falta absoluta de mictórios e privadas, e para esta ordem de melhoramentos, sugeriu o modelo usado na cidade de Londres na época (PINTO, 1912). De fato foram instalados mictórios públicos na região central da cidade em que se concentravam o comércio e os serviços, dentre os quais foi instalado o mictório do Paissandu.

As intervenções pontuais e as gerais mostradas até o momento formam o conjunto de propostas para as obras de saneamento da cidade de São Paulo em 1890 e 1912. O próximo item mostra sucintamente as obras de embelezamento propostas.

4.3.1.2 Obras de embelezamento

1-Instalação de relógios públicos

O plano de Adolpho estimulava o adensamento da área central e visava o embelezamento por meio da estética das fachadas, alinhamento das construções, aumento de recuo e arborização; além da instalação de relógios públicos e monumentos históricos.

Para tanto, sugeriu a instalação de relógios públicos iguais aos usados nas cidades suíças na época, que seriam colocados em áreas de maior fluxo dos habitantes, principalmente em áreas comerciais e na região central.

O relógio mais antigo da cidade foi instalado em 1884 na fachada do prédio da Faculdade de Direito no Largo São Francisco e no início do século XX havia também o relógio da Igreja de São Gonçalo (1896) e o relógio da Estação da Luz (1901).

Após a proposta de Adolpho o número de relógios públicos na cidade aumentou, dos quais foram instalados na Praça Antonio Prado, estação do Brás, Largo do Arouche, Largo São Bento, Praça Ramos de Azevedo, Praça da Sé, Palácio dos Correios e outros.

⁴³ O novo desenho que os rios urbanos obtiveram através das retificações e canalizações demonstrava avanços da engenharia da época; e aconteciam em outros países, como as obras de desvio do curso do rio Chicago que Adolpho havia relatado na sua viagem aos Estados Unidos em 1893.

2- Monumentos históricos e criação de um conjunto estético para obras da área central

Em 1912 propõe a construção de quatro monumentos históricos, dos quais um que representasse a Fundação da cidade, a Epopeia bandeirante, o Sete de setembro e o 15 de novembro.

O monumento em homenagem a “Fundação da cidade” foi instalado no Largo do Palácio em 1925, que passou a ser Praça do Pátio do Colégio. O monumento “Epopeia bandeirante” para Adolpho seria instalado no eixo que seguia para o parque proposto em 1912 na região norte da cidade. Entretanto, este monumento foi inaugurado apenas em 1953 fazendo parte das comemorações do IV Centenário da cidade de São Paulo no Parque do Ibirapuera⁴⁴. Já o monumento “Sete de setembro” foi nomeado de Monumento à Independência do Brasil e inaugurado ainda incompleto em 1922, sendo finalizado em 1926. Compõe o conjunto urbanístico do Parque da Independência no qual há também o edifício do Museu do Ipiranga.

Sobre a área central propôs a criação de um conjunto estético para as obras de aformoseamento do Vale do Anhangabaú, o Teatro Municipal e um jardim da Praça da República (PINTO, 1912). Fazia parte das propostas também muitas obras para o sistema viário da capital.

4.3.1.3 Obras de circulação

1- Criação de novas avenidas amplas e arborizadas

Uma crítica de Adolpho ao sistema administrativo municipal era a falta de uma ordem, um método e um sistema para implementar os melhoramentos, usando como exemplo a rede viária da cidade. Nas suas palavras:

“a nossa rede viária (...) em vez de irradiarem-se do centro recortando o vasto território da província em direções divergentes, desenvolvem-se em sentido contrário, atritando-se nas extremidades” (PINTO, 1890).

Para ele as vias deveriam ser irradiadas do centro, atravessando o território em diversas direções.

44 Informações do site: <<https://parqueibirapuera.org/areas-externas-do-parque-ibirapuera/monumento-as-bandeiras/>>.

No quadro de obras do sistema viário o Plano de Melhoramentos de 1890 continha a abertura de uma avenida arborizada entre o Largo da Memória e a rua 25 de março. As avenidas novas e arborizadas na cidade incentivaria a criação de eixos e vetores de expansão de novas áreas para urbanizar. O plano de obras de 1912, quando a população passou para 300 mil habitantes, propunha a construção de um sistema de parques e avenidas amplas e arborizadas para atender essa nova demanda populacional da cidade.

Um dos melhoramentos era levar a avenida Tiradentes até ao Tietê com a mesma largura e arborização como chegava à praça José Roberto e transformar a avenida Tiradentes em um Boulevard para acesso ao parque proposto, ampliando sua dimensão desde a estrada inglesa até às barrancas do Tietê (PINTO, 1912). A ampliação da avenida ocorreu, e se transformou atualmente na Av. Santos Dumont.

Propôs no plano de 1912 uma avenida comunicando o *Ypiranga* com a cidade; o melhoramento a realizar consistiria primeiramente em prolongar o aterrado, de modo a transpor em reta o córrego e assim alcançar a explanada do jardim; e dando a largura mais ou menos de trinta metros, capaz de comportar, além do espaço necessários aos passeios laterais, três vias destinadas a todos os tipos de veículos, as quais receberiam um calçamento aperfeiçoado. No plano de Adolpho a via central seria decorada por uma dupla linha de palmeiras imperiais e as vias adjacentes seriam arborizadas do lado do passeio por uma linha de plátanos ou qualquer outra planta de sombra.

Outros melhoramentos seriam a criação de uma praça regular na área central no quarteirão da Rua Direita, alargamento e arborização de via e passeios, adensamento de algumas áreas e aumento do recuo para os novos prédios estabelecido em 6 m até a edificação, proposto por exemplo, para as edificações da rua Barão de Itapetininga.

2- Abertura de um Largo na área central

Uma outra proposta era a transformação do trecho que partia da rua Direita entre a rua São Bento e a Líbero Badaró em um largo. Para Adolpho, esse melhoramento permitiria a arborização do local e abertura de um espaço para o estacionamento de carros e automóveis, ao mesmo tempo que poderia ser o novo ponto de partida de bondes que passavam pelo Viaduto do Chá.

3- Alargamento de ruas e traçado de um novo alinhamento

Previa o alargamento da rua de S. Bento no trecho entre a praça Antônio Prado e o largo de S. Bento, e da rua Barão de Itapetininga. E também a desapropriação dos prédios ao lado nascente, isto de numeração par, estabelecendo um novo alinhamento e uma extensão de pelo menos vinte metros de largura para uma rua que continha sete metros na época. Além de transformar o trecho do Largo Sete de Setembro, localizado no centro da cidade até o Cambuci em uma avenida.

As propostas de Adolpho estão muito ligadas ao que havia observado principalmente no urbanismo norte-americano sobre o sistema de infra-estrutura viária formado por uma hierarquia, com ruas de diferentes larguras e arborizadas, algumas muito largas e cortadas perpendicularmente por outras de menor largura. No caso de Nova York, as primeiras eram as avenidas e as outras eram as ruas; ligadas por uma importante artéria viária em forma curvilínea chamada de *Broadway*, no qual estavam as edificações de maior visibilidade.

Outra referência foram os sistemas de parques, que continham um conjunto de equipamentos e espaços para recreação, no qual Adolpho destacou a importância dos espaços de lazer e o empenho das cidades norte-americanas e europeias em oferecer áreas para este fim, querendo assim mostrar que a cidade de São Paulo deveria se preocupar em criar espaços que unissem infraestrutura e paisagem. As propostas feitas por Adolpho deixariam a cidade mais sistematizada, no entanto, não garantiria o uso e acesso dos bens e serviços para todos.

4.3.1.4 Obras de habitação

1- Reconstrução de casas e alinhamento das construções em relação à rua

Por final estão as obras de habitação propostas por Adolpho para a cidade. Para esta ordem de melhoramentos o Plano de 1890 deixou a desejar, pois não continha muitas ideias e planos para esta questão, porém recebeu uma atenção maior no plano de 1912, quando propôs a reconstrução das casas existentes nas ruas do Glória e do Lava-pés (aqui se mostrava preocupado com o valor estético das construções das cidades, e principalmente das ruas que tinham potencial para se tornarem importantes avenidas). Para ele, o código de postura municipal da época estabeleceria que as habitações em toda a avenida do Ipiranga, do Largo

do Cambuci, até a colina, seriam construídas a determinada distância do alinhamento da rua e dos prédios vizinhos, bem como sujeitaria a fachada principal à aprovação da Prefeitura.

2- Sistema predial e adensamento das áreas centrais e próximas dos eixos de expansão urbana

Para a questão das habitações sua proposta em 1912 era dividir os pavimentos altos em apartamentos independentes seguindo a lógica aplicada nas capitais estrangeiras que visitou (os gabaritos eram mais elevados próximos as vias de fluxo intenso), propondo em São Paulo o adensamento e elevação do gabarito nas áreas centrais e próximas dos eixos de expansão.

4.3.2 Conclusões da atuação de Adolpho Pinto na cidade

Com isto, buscou-se entender neste capítulo as transformações urbanas de higiene e saúde pública, e como as propostas de Adolpho repercutiram no desenvolvimento da cidade. No século XIX houve o início de diversas obras de saneamento, como a retificação e a drenagem de rios e, paralelamente, um processo de industrialização que teria importante repercussão no que tange à salubridade dos rios da cidade.

O conjunto suas propostas formavam um plano de melhoramentos geral e de obras pontuais, que implicavam na construção de uma nova paisagem urbana para a cidade. Adolpho deixou claro sua posição de natureza progressista com objetivo no desenvolvimento econômico de São Paulo, e seu plano voltou-se para o centro histórico e os bairros elitizados.

O conjunto de questões analisadas nas cidades estão atreladas a criação da cidade do espetáculo do *City Beautiful*, movimento que surgiu no final do século XIX, e que tinha por objetivo o embelezamento e a grandeza monumental das cidades, no qual, a prosperidade e crescimento eram os pilares do desenvolvimento urbano do final do século XIX e no início do século XX (BERMAN, 1986).

Neste sentido, os planos para a cidade estavam inseridos em um projeto econômico, no qual, atrelava-se à criação de um novo espaço construído, com remodelação estético-arquitetônica das áreas centrais e/ou privilegiadas. É evidente que Adolpho utilizava o discurso técnico para alcançar os interesses econômicos, ora uma cidade “esteticamente bela, ordenada e saneada” tinha um fim específico: a reprodução do capital e a inserção do país no mercado internacional.

Assim, as mudanças que aconteceram nesta época refletem as diferentes etapas do processo capitalista no Brasil, processos que moldaram o espaço urbano e se representaram por diversas configurações.

A percepção da cidade e do território como artefato social é fundamental e soma-se a visão sistêmica de um conjunto de aspectos que levam em consideração atores, processos, dinâmicas e fluxos, redes de relações sociais, redes urbanas e suas configurações no espaço em perspectiva histórica (BUENO, 2012, pág. 19). A cidade atrelava-se a ciência e à tecnologia, ressaltando sobretudo as transformações ocorridas no espaço urbano como consequência do emprego de novas técnicas (MUMFORD, 1961; MUMFORD, 2008).

No Brasil, as questões urbanas ligadas aos fatores sociais e econômicos que compõem o quadro de reflexões presentes hoje na sociedade, evidenciam a questão do saneamento e transportes ainda é um desafio para o presente e futuro das cidades.

A sua atuação de Adolpho era além de técnica, abrangendo também as questões administrativas e de negócios, voltadas não apenas para escala da cidade, mas também para escala estadual. As propostas de planos de melhoramentos escritos em 1890 e em 1912 são importantes documentos para o estudo da história da cidade de São Paulo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As inquietações pertinentes a cidade e ao território se avolumam na contemporaneidade, e abre perspectivas tanto para a história quanto para a sociologia e a antropologia do meio urbano, na compreensão das transformações vivenciadas ao longo do tempo. Sendo o estudo da história urbana um instrumento essencial para o planejamento e gestão das cidades, assim, estudar a trajetória profissional de Adolpho Augusto Pinto mostrou um pouco do que era este palco de debates e conflitos no passado, compreendendo os aspectos positivos e negativos que levaram a construção do espaço urbano-territorial paulista atual.

Entendeu-se que a capital paulista, bem como outras cidades brasileiras, transformou-se sob a luz do movimento sanitarista e a este coube a alteração significativa da organização do seu espaço intra-urbano e territorial guiado pelos interesses capitalistas da Segunda Revolução Industrial, e portanto, fruto de um Estado Burguês.

Obteve-se neste período uma significativa transformação da configuração urbana-territorial, da produção material e de novas formas econômicas que culminaram em uma série de transformações físicas e sociais no espaço da cidade e do território paulista, com um crescimento urbano e populacional extraordinário, que em um reduzido espaço de tempo transformou São Paulo em um notório centro econômico e político conhecido mundialmente.

Neste contexto, o papel da cidade de São Paulo como articuladora do comércio inter-regional e dos fluxos do litoral para o interior (cuja rota passava pela cidade) foi essencial para consolidação do território paulista como é hoje.

Buscou-se dar uma visão panorâmica da atuação do engenheiro Adolpho Pinto no setor do saneamento e da infra-estruturação territorial com a implantação das estradas de ferro no estado de São Paulo, quando estas redes estavam sendo implantadas.

A produção bibliográfica do engenheiro Adolpho Pinto é vasta e abrange diversos campos do conhecimento: história, engenharia, economia, artes, urbanismo. A análise, sistematização e compreensão das questões foram ancoradas a bibliografia sobre Adolpho, buscando demonstrar a relação entre o poder público e as empresas privadas no processo de urbanização e planejamento territorial do Estado de São Paulo na virada do século XIX para o XX.

O estudo da atuação dos agentes que atuaram na cidade e no território na época, como o engenheiro Adolpho, assim como outras importantes personalidades que atuaram no período e que já foram tema de pesquisas anteriores, agrega de certa forma para compreensão das rápidas mudanças urbanas-territoriais.

Acredita-se que o estudo da contribuição do engenheiro através do levantamento histórico dos textos, artigos, decretos, livros de sua autoria, permitiu construir um entendimento da formação do urbanismo sanitarista e de sua influência nos serviços de infraestrutura básica (água, esgotos, transporte, parques, entre outros) no processo de construção e organização do espaço intra-urbano da cidade de São Paulo.

Compreendeu-se que o engenheiro, urbanista de pensamento positivista, era um capitalista, pois, ao mesmo tempo em que planejava o território, tinha um pensamento administrativo e econômico, com atuação simultânea nas esferas pública e privada, com gestão de duas escalas de ordenamento, a cidade e o território.

Embora o sistema ferroviário não tenha tido no Brasil o crescimento a longo prazo esperado pelos seus entusiastas, a ferrovia teve um importante papel, sendo essencial para a história e a memória das cidades. A história da influência social e cultural das ferrovias no Brasil permite a reflexão sobre as questões da modernidade e da tecnologia na vida humana que acompanha a realidade contemporânea.

Assim, há o reconhecimento de que a cidade e o território expressam, ao mesmo tempo, produção e reprodução das relações socioeconômicas, políticas e culturais, presentes na sociedade em que ele abriga. Possuem peculiaridades, singularidades e dinâmicas próprias, articuladas pelos diferentes atores.

O conjunto das práticas sanitárias implantadas no século XIX e XX – salubrificação e aformoseamento - por um lado disponibilizou a implantação de um sistema de água encanada nas residências, recolhimento do lixo doméstico, introdução de noções de higiene, drenagem de pântanos e áreas de várzeas; entretanto por outro, resultou na canalização, tamponamento e escoamento rápido das águas no meio urbano, permitiu a expansão imobiliária e o distanciamento das pessoas dos rios.

As retificações e canalizações de seus principais rios tiraram a sinuosidade dos cursos naturais de água e produziram altas taxas de impermeabilização do solo (fator que acarreta enchentes), bem como as transformações sofridas nos parques urbanos que perderam seu caráter paisagístico, recreativo e de permanência, dando forma a lugares de passagem; implicam em uma falta de estruturação sistêmica da gestão integrada dos recursos.

O planejamento urbano que priorizou o zoneamento, a falta de sistematização de infraestruturas de drenagem e saneamento compatível ao crescimento urbano e o aumento da impermeabilização do solo, ocupação de várzeas pelo sistema viário, uso inadequado dos recursos hídricos (rios poluídos, enchentes) e o impacto da indústria são questões que fizeram parte do passado e que precisam ser discutidas ainda hoje, para que o futuro das cidades seja melhor. Portanto, trazer para as atuais discussões que abarcam as cidades, o processo vivenciado no passado constitui-se uma importante forma de análise para identificar erros e acertos e pensar na seguinte questão: Mas afinal, qual é a cidade que queremos para o futuro?

Uma cidade e um território em que tenha uma gestão integrada dos recursos, justiça sócio-ambiental e resiliência; buscando conseguir o equilíbrio entre natural/construído e novas formas de adaptação aos problemas enfrentados no passado que persistem no presente e planejar o futuro pensando nas transformações que estão por vir.

CRONOLOGIA DE ADOLPHO PINTO (1856 - 1930)

1856 - 22 de abril de 1856 Adolpho nasceu na cidade de Itu no interior do estado de São Paulo.

1865 – Aos nove anos de idade perdeu o pai.

1866 – Concluiu o curso primário no colégio do professor Joaquim Dias e o curso de língua Francesa com o Padre Anthelmo Goud (sacerdote francês) capelão do colégio de N. S. do Patrocínio.

1867 – Matriculou-se no Colégio S. Luís.

1870 – Mudou-se para São Paulo e foi morar com o cunhado Dr. Jaime Serra que era casado com sua irmã Vitória. Dividiu quarto com Rui Barbosa.

1871 – Matriculou-se no externato D. Pedro II no Maciel de Cima. No meio do ano letivo foi atacado por beribéri moléstia de caráter grave e os médicos o aconselharam a voltar para São Paulo para recuperação.

Voltou para Itu e depois de recuperado retornou a São Paulo. No final de 1871 aperfeiçoou seus conhecimentos em Português, Francês, Inglês e Latim.

1872 – Aluno no colégio Isidoro (Ladeira Pôrto Geral). Frequentou aulas de aritmética e geometria, geografia, história e filosofia. Para matricular no curso médio foi necessário ser aprovado no exame de duas disciplinas: filosofia e álgebra.

Mãe de Adolpho Pinto mudou-se para São Paulo na companhia das irmãs Maria Amália e Maria Cândida e seu irmão Luís. Maria Amália casou-se com o Engenheiro civil Dr. João Pinto Gonçalves, natural da Bahia.

1873 – Voltou à Bahia para realizar as provas. Começou o primeiro ano do curso de Medicina, iniciando os estudos como ouvinte nas disciplinas de Física, Química e anatomia, contudo, em setembro deste ano começa a sentir os sintomas novamente do *insulto beribérico*, quando rompe com os estudos e retorna para São Paulo.

José de Nápoles Teles de Menezes, professor de Álgebra, o aconselha a seguir o curso de engenharia civil da Escola Central depois de demonstrar facilidade para expor as lições de Álgebra.

Neste tempo, estava iniciando-se a atividade ferroviária em São Paulo e seu cunhado Dr. João Pinto Gonçalves, engenheiro vinha se destacando em várias comissões técnicas. Então matriculou-se no primeiro ano da Escola Central do Rio de Janeiro, transformada posteriormente em Escola Politécnica.

1879 – Por indicação dos professores tornou aluno praticante da Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Estrada de Ferro Central do Brasil.

Concluiu o curso de Engenheiro Civil na Escola Politécnica e começa escrever para o jornal “O Estado de S. Paulo”.

1880 - Casou-se com D. Generosa da Costa Liberal em 22 de abril de 1880. A esposa, nascida em 30 de setembro de 1862, natural do Rio de Janeiro, era filha legítima do Comendador João Antônio Gonçalves Liberal, natural da cidade de Chaves em Portugal e de D. Águeda Pereira da Costa Paranhos Liberal, natural de Mage, Província do Rio de Janeiro.

Neste ano que iniciou sua carreira profissional, seu primeiro emprego se deu sob recomendação da Condessa de Lajes (que era relacionada com a família da mulher de Adolpho Pinto), ao Conselheiro Laurindo Abelardo de Brito, então presidente da Província de São Paulo, que o contratou como fiscal do Governo da Província da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos.

Foi assinado o Decreto nº 7.828 de 4 de outubro de 1880 para concessão da estrada de ferro de Rio Claro à Araraquara, com um ramal em Brotas, Dois Córregos e Jaú.

1880 à 1885 – Atou como Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira de Águas e Esgotos. Seus primeiros trabalhos estavam atrelados aos melhoramentos públicos, abastecimento de água e canalização de esgotos.

1882 – Fundou com Henrique Hargreavou, Antônio Cândido Rodrigues e outros colegas a primeira Associação de Engenheiros – Clube de Engenharia e Indústria de São Paulo, o qual foi secretário.

1883 – Governo aceitou propostas de Adolpho Pinto para canalização de água e esgotos.

1885 – Foi nomeado Engenheiro Fiscal da São Paulo Railway Company.

1886 – Em 9 de janeiro foi eleito membro da Comissão Central de Estatística da Província.

1887 – Mãe de Adolpho falece.

1888 – Convidado pela Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para o cargo de Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria.

1889 – Concessão do Ramal de Santa Verediana em 12 de março de 1889 e início das obras no mesmo ano.

1890 – Escreveu artigos sobre melhoramentos urbanos no Correio Paulistano, denominados de “*Melhoramentos Municipais*”.

1892 – Fusão da Companhia Paulista com a Companhia Rio Claro.

Governo da União concedeu à Companhia Mogiana por decreto de 5 de agosto de 1892 a construção de uma estrada de ferro de Ressaca à Santos.

Publicou uma série de artigos na imprensa periódica – coletânea, chamados de “*Na Brecha*”.

Sugere Plano de Obras à Diretoria para construção do ramal de Rincão até Pontal. Regime de Lei de 1892 para o percurso de Campinas à Jundiaí.

1896 – 15 de Julho expediu o decreto de concessão da construção da linha para prolongamento do ramal do Baranhão atravessando o Tietê e sendo levado a Pederneiras, São Paulo dos Agudos e Piratininga.

Planejou a fundação do núcleo urbano de Piratininga.

Fusão da Companhia Paulista com a “*The Rio Claro Railway Co.*”

Comissão Campos Salles – Elaborou primeiro Plano oficial de Melhoramentos da cidade. Apesar do predominante caráter sanitarista, abordava problemas urbanos de diversas ordens.

CÓDIGO DE POSTURAS de 1896 - Adoção de normas estéticas para as construções urbanas, exigências em relação aos recuos e estilos arquitetônicos.

1901 – Decreto Federal nº 4.057 de 24 de Julho de 1901 requeria nacionalizar umas das maiores companhias de transporte do Estado.

1906 – Livro: Cartas da Europa.

1909 – Congresso das vias de Transporte atinha-se sobre o estado das relações entre as empresas do transporte, comércio, lavoura e as indústrias – 6 à 13 de dezembro de 1909.

1912 – Vice-presidente da 1ª Comissão Executiva das Obras da Catedral de São Paulo.

Publicou a série de doze artigos, *“A transformação e o embelezamento de S. Paulo”*.

1914 – Publicou no Correio Paulistano um relatório contendo os trabalhos da Comissão Executiva de Socorros Públicos, do qual era presidente.

1916 - ATO nº 849 de 27/01/1916 e a LEI 3427 – Ampliação das normas adotadas no código de posturas, visando a harmonia entre as diversas construções especialmente na área central.

1924 – Deixou o cargo de Chefe do Escritório Central e Engenheiro Auxiliar da Diretoria da Companhia Paulista em 10 de setembro de 1924.

1928 à 1930 – Presidente da Comissão Executiva das Obras da Catedral.

1930 – Adolpho faleceu em São Paulo.

ANEXOS - Ofícios***Ofício 14 de setembro de 1880***

Escriptorio do Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira e Esgotos, S. Paulo 14 de Setembro de 1880

Ilh.^{mo} Ex.^{mo} Senhor Abelardo

Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex.^o que nesta data offereci a Companhia Cantareira e Esgotos, ... dando lhe convivência de repor em seu estado anterior o leito das ruas e terrenos de qualquer ... danificados pelo serviço a que ella procede, da colocação dos encanamentos d'água nos districtos suburbanos da cidade; e bem assim que empreendes este serviço nas áreas centrais da cidade, haja de tomar todas as providencias em ordem a se evitar o maior ... de ocasião, que ...acompanhar uma obra, como esta, a de realizar entre os limites de um domínio público tão estricto mas tão necessário, como o são as ruas de maior circulação comercial desta cidade.

Deus Guarde a V. Ex.^a,

Ilh.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Dr. Laurindo Abelardo de Brito

M. D. Presidente da Província

Adolpho Augusto Pinto

Eng. Fiscal

Ofício 20 de outubro de 1880

Repartição Fiscal da Companhia Cantareira e Esgotos, S. Paulo 20 de Outubro de 1880

Excelentíssimo Senhor

Tenho a honra de comunicar a V. Ex^a que começou desde ontem a funcionar a linha telefônica, por meio da qual a Companhia Cantareira e Esgotos resolveu o problema de uma comunicação fácil e rápida, como na..., entre o seu escritório na cidade e o escritório de recepção na Cantareira.

Tenho examinado a referida linha em toda a sua extensão e assistido na estação da Companhia as experiências de comunicação feitas entre os membros da diretoria e mais pessoas ali presentes e alguns cavalheiros que, a convite da mesma diretoria, se achavam no escritório da cidade, - tive a ocasião de reconhecer que os aparelhos se acham regularmente montados e que a transmissão da voz, que mais tarde e com habito dos interlocutores pode ser feita com mais fácil e pronta compreensão, já se opera em condições de tornar o telefone inaugurado um precioso auxiliar de presente como de futuro, em favor do serviço para o abastecimento d'água a esta cidade, a cargo da Companhia.

Deus Guarde a Vossa Excelência,

*Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Dr. Laurindo Abelardo de Brito M. D. Presidente da
Província*

Ofício 19 de novembro de 1880

Escritório do Engenheiro Fiscal da Companhia Cantareira e Esgotos, S. Paulo 19 de novembro de 1880

Ilustríssimo Excelentíssimo Senhor

Cumpro o dever de submeter em tempo a vossa ilustrada consideração que, desde que estejam concluídas as obras para abastecimento d'água a esta cidade, isto é provavelmente desde o princípio do ano próximo de 1881, - será a Companhia Cantareira e Esgotos revelada do compromisso de remunerar o cargo de seu engenheiro fiscal.

Com efeito, a clausula 25 do contrato de 9 de outubro de 1875, para o abastecimento d'água, diz expressamente: "o Governo poderá ter um engenheiro que fiscalize a construção das obras e execução deste contrato. Os vencimentos deste engenheiro durante a construção serão pagos pela empresa, não excedendo de três contos de réis." Por outro lado, a contrato de 7 de abril de 1877, para o abastecimento de um sistema de esgotos, referindo-se ao cargo do engenheiro fiscal diz apenas na clausula 22: "As obras da Empresa serão inspecionadas por um Engenheiro de nomeação do Governo."

Isto posto, cabe-me dizer que o referido cargo tem sido até o presente lateralmente remunerado pela Companhia nos termos da clausula primeira citada do contrato para o abastecimento d'água, e sendo de esperar que em Janeiro próximo estejam concluídas as obras para este fim, é certo que desde então o mesmo cargo não terá nenhuma configuração especial de verba.

Tal é, Ex^{mo}. Ilustríssimo, o que me cumpre levar a vossa... consideração para que providenciar como fez conveniente.

Deus Guarde a V. Ex^a.

Dr. Laurindo Abelardo de Brito D. Presidente da Província

Ofício 19 de dezembro de 1880

Escritório do Engenheiro Fiscal da Companhia “Cantareira e Esgotos”, S. Paulo 19 de Dezembro de 1880

Ilustríssimo Excelentíssimo Senhor

... O Excelentíssimo a informação que...sobre o atentado commettido hontem a tarde, em uma parte dos serviços executados pela Companhia “Cantareira e Esgotos”, proximadamente a ... do encanamento geral de esgotos na área da Luz.

Deste porem de relatar o estranho acontecimento de que foi...aquelle lugar, permitta em ... fazer uma ligeira suposição das circunstancias percebiam aquelle ...

A vida das condições topographicas do terreno em que está collocado o último... de encanamento colletor de esgotos, é fácil ... que as disposições... do projeto em execução, regulando a altura de nível em que deve ser mantido o encanamento colletor, não podia permittir que o referido trecho em voltas tão profundas, como teria existir, para se obter o reestabelecimento do terreno em seu estado primitivo. Nestas circustancias, e não... que tão importante conduta ficasse a desembesto, e por conseguiste sujeito a tão fortes como nomear causas de deterioração, principalmente nas épocas de enchentes da várzea, foi necessário... com um atentado, que de facto foi ... sobre sua maior extensão.

Por outro lado, a várzea da Luz, na extensão que diz respeito a construção considerada, é a parte mais baixa de uma bacia hydrographica, cujo lençol aquífero estende a pequena profundidade, teria de ser represada pela ... de encanamento.. ao lado deste não fosse ... um franco scoado...de infiltração.

Com o fim de attender a semelhante necessidade...literalmente ao encanamento, ao máximo tempo que com a de a atenção a que tenho-me referido.

Se o serviço assim executado não para deixar aquelle logradouro publico nas anteriores condições de franco acesso por toda a parte, cumpria entretanto...mior cumprimento para outras das secções feitas. Esta comunicação com... estabelecida deixei outra conservada justamente onde uma ... no terceiro passeio revelar em transito... frequentes.

Destas simples considerações não so que estes trabalhos ..grandemente a realização das importantes obras a cargo da Companhia “Cantareira e Esgotos”, já sob o ponto de vista de sua execução thecnica ja... muitos que... a mais fácil e efficaz inspeção comunicação do ...,mas tambem que ... para um fim de utilidade publica, qual o de... para desencantamento d’quella várzea, e mais tarde o de prestar de ainda a diversão publica, pois que segundo estou informando, a Companhia pretende amorfosear o aterrado, resvestindo de gramma até a semelhança do que esta feito na parte canalizada do Tamanduatehy na várzea do Carmo.

Foi, entretanto contra obras d’esta natureza, excelentíssimo... que vem de ser praticado atentado a que de princípio referi.... grupo de indivíduos sumidos no local próximo da desembocadura de encanamento, ... e outros instrumentos atacam differentes pontos das obras, destruindo o ...as vallas em mais de um lugar.

Não me constando que os massadores do importante bairro da Luz ou os indivíduos que de qualquer tempo... d’aquelle logradouro, tenham em qualquer tempo fundamentar alguma reclamação contra os trabalhos executados e para estranhar que a causa de tão ... procedimento tinha dito a necessidade de convivência de ser aberta uma outra passagem de um para outro lado da linha de ..., segundo alias olvide alguns moradores d’ali. Se realmente foi este o motivo que presidiu aquella obra de demolição, é sempre por ...lamentar a insensatez. Aqueles que abandonasse os meios legítimos e seguimos os quais podiam facilmente chegar ao melhor resultado, quizerão antes sempre esta norma de convicta a golpes de picareta.

Deus guarde

a V. Ex^o.

Ilustríssimo Ex.^{mo} Dr. Laurindo Abelardo de Brito

M. D. Presidente da Província

Ofício 02 de maio de 1882

Escritório de Engenharia Fiscal da Companhia “Cantareira e Esgotos”, São Paulo 2 de maio de 1882

Cumpro o grato dever de levar ao conhecimento de Vossa...procedimento com que...a Companhia sob minha fiscalização por ocasião de incêndio ocorrido ontem na minha cidade.

Com pesar testemunhei que logo após o original de...tão...como espontaneamente concorreram para prestar os importantes avanços ao alcance...Presidente os Engenheiros e mais empregados da Companhia. Imediatamente fizeram abrir os registros do encanamento d’água próximos ao prédio em chamas, fazendo um filtro funcionar com aparelhos e acessórios da Companhia através da própria casa em que funciona o respectivo reservatório da rua da Boa Vista, tendo este experiente contribuído bastante para extinção do incêndio.

Deus Guarde a Vossa Excelência Conselheiro Francisco de Carvalho Soares Brandão e Presidente da Província

Adolpho Augusto Pinto,

Engenheiro Fiscal

Ofício 19 de setembro de 1883

Escriptorio do Engenheiro Fiscal da Companhia "Cantareira e Esgotos", São Paulo 19 de setembro de 1883

Ilh.^{mo} Ex.^{mo} Senhor

*Tendo já começado a funcionar, ainda que por secção ou districtos, o ...n'esta capital, tendo a honra de ainda uma ... solicitou a obtenção do Ex.^{mo} Governo da Provincia para a necessidade de providenciar no sentido de obter-se que a Camara Municipal trate deste logo de usar **medidas regulamentares para o uso consciente dos aparelhos de esgotos por parte dos particulares**, estabelecendo pessoas contra os que cometerem abusos nos despejos dos prédios.*

... solicito de V. Ex.^a digne-se manter pedir a mesma Camara, para ser submetida a esta repartição fiscal, por copia a resolução da mesma Camara pela qual fixam designando os lugares em que hão de ver construindo as oito ... rios que a Companhia obrigou-se a fazer gratuitamente, juntamente com os desenhos approvedos.

Deus Guarde a V. Ex.^a

Ilh.^{mo} Ex.^{mo} Senhor Barão de Guarajá

Dig.^{mo} Presidente da Provincia

Adolpho Augusto Pinto,

Engenheiro Fiscal

REFERÊNCIAS

ANDRADE, C. R. M. de. *A peste e o plano. O urbanismo sanitarista do engenheiro Saturnino de Brito*. 1992. 282 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHARIA SANITÁRIA E AMBIENTAL. *Resíduos Sólidos: Coleta e Destinação Final*. ABES - Tribunal de Contas dos Municípios do Ceará – TCM / Ceará 2006.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Decreto nº 56-A, de 30/04/1892, Cria uma comissão de engenheiros para o saneamento do Estado de São Paulo*. São Paulo, 1892. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br>>. Acesso: 21 de outubro de 2017.

BASSANEZI, M. S. C. B. *Imigrações internacionais no Brasil: um panorama histórico*. In: PATARRA, Neide Lopes (coord.). *Emigração e imigração internacionais no Brasil contemporâneo*. Campinas: FNUAP, 1996.

BENEVOLO, L. *A cidade e o arquiteto: método e história na arquitetura*. Tradução de Attilio Cancian. São Paulo: Perspectiva, 1984.

_____. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva, 3ª edição, 2001.

BERMAN, M. *Tudo que e solido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 360p., 1986.

BERNARDINI, L. F. J.. *Cultura e cidade na trajetória do Eng. Adolfo Augusto Pinto, 1879-1930. Fontes para uma História social da Introdução do concreto em São Paulo*. Relatório Parcial de Pesquisa. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. São Paulo: Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto, Laboratório de Fundamentos Sociais da Arquitetura e do Urbanismo, 2003.

_____. *Cultura e cidade na trajetória do Eng. Adolfo Augusto Pinto, 1879-1930*. Relatório final de Pesquisa. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. São Paulo: Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto, Laboratório de Fundamentos Sociais da Arquitetura e do Urbanismo, 2004.

BERNARDINI, S. P. *O público e o privado na expansão da rede ferroviária no estado de São Paulo no início do século XX*. Pág. 41 à 70. In CAMPOS, Cristina e organizadores: Eduardo Romero de Oliveira e Maria Lucia Caira Gitahy. *Territórios e cidades: projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011.

_____. *Os planos da cidade: As políticas de intervenção urbana em Santos – de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)*. Rima, FAPESP, 2006.

BLOUNT, III, J. A. *A administração da saúde pública no estado de São Paulo o serviço sanitário 1892-1918*. Rev. adm. empres., São Paulo, v. 12, n. 4, p. 40-48, Dec. 1972. Available from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75901972000400003&lng=en&nrm=iso. Acesso: 02 de dezembro de 2017.

BRASIL. *Decreto Imperial nº 1.759, de 26 de abril de 1856*. Coleção de Leis do Império do Brasil. Publicação original no Portal online da Câmara dos Deputados – Brasília. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1759-26-abril-1856-571236-publicacaooriginal-94323-pe.html>. Acesso: 25 de agosto de 2016.

BRASIL. *Decreto nº 101, de 31 de Outubro de 1835*. Coleção de Leis do Império do Brasil, 1835, página 118, vol. 1. Publicação original no Portal online da Câmara dos Deputados – Brasília. Disponível em: http://www.camara.leg.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-20/Legimp-20_16.pdf#page=10. Acesso: 25 de agosto de 2016.

BRESCIANI, M. S. *Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)*. Revista Brasileira de História, 5(8-9):35-68, São Paulo: Marco Zero/Anpuh, set. 1984/ abr. 1985.

_____. *Melhoramentos entre intervenções e projetos estéticos: São Paulo (1850-1950)*. In: BRESCIANI, M. Stella (Org.). Palavras da cidade, p.343-63. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2001.

BUENO, B. P. S. *Dossiê Caminhos da história da urbanização no Brasil-colônia*. Anais do Museu Paulista. v. 20. n.1. jan.-jun. São Paulo, 2012.

CAMARA LEGISLATIVA DO BRASIL. *Coleção de Leis do Império do Brasil - 1880*, p. 600, Vol. 1pt2 (Publicação Original). Disponível em:

<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-7838-4-outubro-1880-547103-publicacaooriginal-61768-pe.html>>. Acesso: 03 de março de 2016.

CAMARGO, L. *Genealogia Paulistana de Luiz Gonzaga da Silva Leme (1852 - 1919)*. 2003. Disponível em: <http://www.arvore.net.br/Paulistana/Tenorios_1.htm>. Acesso: 10 de dezembro de 2017.

CAMPOS, C. M.; GAMA, L. H.; SACCHETTA, V. (organizadores). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004.

CAMPOS, C. M. *Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.

CAMPOS, C. de; OLIVEIRA, E. H. de. *Piratininga, the trading post of "Alta Paulista": the history of a City lanned by a Railroad Company in Brazil, 1905*. In 15th international planning history society conference, 2012.

CAMPOS, C., OLIVEIRA, E. R. de, GITAHY, M. L. C. (organizadores). *Territórios e cidades: projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011.

CAMPOS, C. de. *A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875 -1892*. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.13. n.2. p. 189-232. jul.-dez. 2005.

CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1977.

CASTRO, A. H. F. de. *A Estrada de ferro inglesa, a Estação da Luz e a influência inglesa no Brasil dos Barões do Café*. Processo nº. 944T-76 – Estação da Luz. Rio de Janeiro, Iphan/Departamento de Proteção, 1995, p. 8. In: SANTOS e orgs., 2017.

COMTE, A. *Curso de filosofia positiva - 1798-1857*. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

COSTA, L. A. M. *O Planejamento Territorial Paulista no final do século XIX: A comissão geográfica e geológica de São Paulo como instrumento projetual*. In: CD – ROM dos Anais do VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, v.1. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2000.

_____. *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.

_____. *O moderno planejamento territorial e urbano em São Paulo. A presença norte-americana no debate da formação do pensamento urbanístico paulista. 1886- 1919*. Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

_____. *Planejamento antes do planejamento. Cidade e território em São Paulo, 1886-1903*. In: GITAHY, M. L. C. *Desenhando a cidade do século XX. Estudos de história e fundamentos sociais da arquitetura e do urbanismo em São Paulo, 1870-1970*, p. 55-60. São Carlos: RiMa; FAPESP, 2005.

_____. *O todo da parte: urbanismo, planejamento e o processo social de construção da cidade no início do século 20*. Pós: Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP. V. 19, p. 136-157. São Paulo, 2013.

_____. *Theodoro Sampaio, o Código Sanitário do Estado de São Paulo de 1894 e as exigências da modernidade*. Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), São Carlos, v. 14, n. 2, p. 15-22, dec. 2016. ISSN 1984-4506. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/127419>>. Acesso: 20 de outubro de 2017.

CUNHA, A. G. da. *Dicionário etimológico - Nova Fronteira da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

DERNTL, M. F. *Método e Arte: Urbanização e formação territorial na capitania de São Paulo, 1765-1811*. São Paulo: Alameda, 2013. 280p.

D'ELBOUX, R. M. M. *Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas. 2015*. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Tradução B. A. Schumann; edição José Paulo Netto. - São Paulo: Boitempo, 2008.

FRANÇA, A. *A marcha do café e as frentes pioneiras*. Rio de Janeiro, Conselho Regional de Geografia, 1960, p. 125. In: SANTOS e orgs., 2017. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>. Acesso: 10 de abril de 2017.

GHIRARDELLO, N. *Cidade e ferrovia*. Pág. 71 à 92. In CAMPOS, Cristina e organizadores: Eduardo Romero de Oliveira e Maria Lucia Caira Gitahy. *Territórios e cidades: projetos e representações, 1870-1970*. São Paulo: Alameda, 2011.

GITAHY, M. L. C. (Org.). *Desenhando a cidade do século XX*. São Carlos: RiMa, 2005.

GOMES, A. C.; PICCOLO, Pricilla; REY, Ricardo. *Exposições Universais – Sociedade no século XIX*. 2011. Disponível em: <[http://www.historia.uff.br/nec/sites/default/files/Exposicoes Universais Sociedade no século XIX 0.pdf](http://www.historia.uff.br/nec/sites/default/files/Exposicoes_Universais_Sociedade_no_século_XIX_0.pdf)>. Acesso: 07 de novembro de 2016.

GOMES, N. C. de A. *Cena de família de Adolfo Augusto Pinto – um estudo sobre o retrato coletivo de Almeida Júnior*. Guarulhos - SP, 2016. 225 f.

GOTTMAN, J. *The evolution of the concept of territory*. Traduzido de versão publicada no periódico Social Science Information, v. 14, n. 3, ago. 1975, p. 29–47.

GUNN, P. O. M. *Importância histórica da fronteira cafeeira na ocupação territorial em São Paulo* In: Boletim Técnico São Paulo. São Paulo, n. 8, p. 59-72, 1992.

HAESBAERT, R. et al. *Identidades e territórios: questões e olhares contemporâneos*. Rio de Janeiro: Editora Access, 2007.

HAESBAERT, R. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. 2 ed. rev. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

HALL, M. M. *Imigrantes na cidade de São Paulo*. 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. p. 121-123.

HALL, P. *A Cidade no Jardim: a solução Cidade-Jardim: Londres, Paris, Berlim, Nova York (1900-1940)*. Capítulo 4. In.: *Cidades do amanhã*. Editora Perspectiva S.A. São Paulo, 2011.

HECK, M. R. D. *O ensino do Latim no Brasil: Objetivos, método e tradição*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013.

HERENÚ, P. E. R. *Sentidos do Anhangabaú*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, fevereiro de 2007.

HIGEL, J. C. *Adolfo Augusto Pinto "ituano - Ação e Cidadania"*. Editora Ottoni, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *População estimada 2017*. Cidades. São Paulo. São Paulo. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso: 10 de dezembro de 2017.

INFORMATIVO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL WASHINGTON LUÍS. *Mapas da cidade de São Paulo* - SP, 2007. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/index.html>. Acesso: 05 de abril de 2017.

JUNIOR, J. R. *O que é Positivismo*: Coleção Primeiros Passos 72. Editora: Brasiliense, 1982.

LÉFÈBVRE, H. *Production of Space*. Trad. D. Nicholson-Smith Oxford: Basil Blackwell, 1991.

LEME, M. C. da S. (Org.). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. 2ª edição, Salvador, EDUFBA, 2005.

LEME, M. C. da S. *A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965*. 2012.

LIMA, P. de O. *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Editora Argumentvm. Belo Horizonte - MG, 2009.

LINS, A. J. P. S. *A ferrovia e três utopias urbanas, ou como os pioneiros viam o trem: uma análise comparativa entre "Cidades Jardins", "Cidades Linear" e "Cidade Industrial"*. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5, São Paulo. Anais... São Paulo: PUC-Campinas, 1998. 1 CD-ROM, 1998.

LUCIO, S. T. M. P. *João Pedro Cardoso e a ação da Comissão Geográfica e Geológica na apropriação e produção do território paulista, 1905-1931*. 2014. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MARX, K.; ENGELS, F. *O manifesto do partido comunista*. Londres em fevereiro de 1848.

MELOS, M. V. *The Sanitary City. Urban Infrastructure in American from Colonial Times to the Present*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000. Versão digital disponível em: <<http://digital.library.pitt.edu/cgi-bin/t/text/text-idx?c=pittpress;cc=pittpress;view=toc;idno=31735062135813>>. Acesso: 23 de abril de 2017.

MESQUITA, A. C. *Augusto Comte – Sociólogo e Positivista*. Editora: Lafonte, 2002.

MOREIRA, R. *A Formação espacial brasileira - uma contribuição crítica à geografia do Brasil*. 1a. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2012. v. 1. 334p.

MORSE, R. *Formação histórica de São Paulo, de comunidade a metrópole (trad. complementares Antonio Candido) Coleção Corpo e Alma do Brasil*. São Paulo: Difel, 1970.

MÜLLER, G. R. R. *A influência do urbanismo sanitário na transformação do espaço urbano em Florianópolis*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2002.

MUMFORD, L. *The Culture of Cities*. 586 páginas. Harcourt, 1938.

_____. *The city of history*. 657 páginas. Harcourt, 1961.

_____. *Cidade na História. Suas origens, transformações e perspectivas*. Martins Fontes, São Paulo, 2008.

NEVES, C. M. das. *A vila de São Paulo de Piratininga: fundação e representação*. Editora: Annablume, 2007.

OLIVEIRA, E. H. *Piratininga, entrada da Alta Paulista: o projeto de um entreposto comercial e ferroviário no interior paulista, 1905-1908*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), São Paulo, 2011.

OLIVEIRA, S. R. *O século XIX e as exposições universais*. V. 11, n. 5 (2010). Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1409/1382>> Acesso: 07 de novembro de 2016.

PEREIRA, R. M. *O Prefeito do Progresso: modernização da cidade de São Paulo na administração de Washington Luís (1914-1919)*. Tese de doutorado apresentada ao

Departamento de História da Faculdade de História, Direito e Serviço Social da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Franca, 2005.

PERUTTI, D. C. *Entre o tapete e a tapera. Almeida Júnior mostra em suas pinturas duas facetas dos paulistas do fim do século XIX: burgueses e caipiras*. Revista de História (Rio de Janeiro), Rio de Janeiro, p. 68 - 73, 01 nov. 2012.

PETRONE, P. *A cidade de São Paulo no século XX*. Revista de História – nº 21-22. Págs. 127-169. Disponível em: <file:///C:/Users/Erika/Downloads/36445-42926-1-SM.pdf>. Acesso: 13 de dezembro de 2017.

PINTO, A. A. *“Melhoramentos Municipais”*. Artigos publicados no Jornal *Correio Paulistano*, 1890. Versão transcrita encontrada no Relatório de Iniciação Científica de Luis Felipe Bernardini, FAU-USP, 2004.

_____. *Viajando*. Typographia Vanorden & Cia., São Paulo, 15 de novembro de 1901. 127 páginas. Versão encontrada na Stanford University Libraries, California e disponível em versão digital pelo Google. Stanford, Califórnia, 1901.

_____. *História da Viação Pública de São Paulo*. Tipografia e Papelaria de Vanorden & Cia., São Paulo, 1903.

_____. *Cartas da Europa*. Typographia Vanorden & Cia., São Paulo, 1906. Versão encontrada no DEDALUS – Acervo: FFLCH-HI. Tombo: 99361 Coleção Dr. Eurípedes Simões de Paula, USP.

_____. *Transformação e embelezamento de S. Paulo*. Artigos publicados no Jornal *O Estado de S. Paulo*, 1912. Versão transcrita encontrada no Relatório de Iniciação científica de Luis Felipe Bernardini, FAU-USP, 2004.

_____. *A Catedral de S. Paulo*. Empresa Graphica da “Revista dos Tribunaes”, São Paulo, 1930. 126 páginas. Versão encontrada na Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Instituto de Ciências Humanas.

_____. *Minha Vida. Memórias de um Engenheiro paulista*. São Paulo, Conselho Estadual de Cultura, 1970.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTES – PNL (integração modal & mobilidade). *Relatório final da avaliação de políticas públicas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura*. Nº CI, 2015. Disponível em: <[file:///C:/Users/Erika/Downloads/MATE TI 190521.pdf](file:///C:/Users/Erika/Downloads/MATE_TI_190521.pdf)>. Acesso: 10 de outubro de 2017.

RAFFESTIN, C. *Por uma Geografia do Poder*. França. São Paulo: Ática, 1993.

RAMINELLI, R. *História Urbana*. In Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia. Rio de Janeiro: campus, 1997.

RATZEL, F. *Anthropogeographie*. 2ª éd., Stuttgart, I. Engelhorn, 1899, XVIII-604, p., in-8º. In: L'Année Sociologique, p. 550, 1900.

REIS FILHO, N. G. *São Paulo: vila, cidade, metrópole*. São Paulo: Bank Boston, 2004.

RELATÓRIO DA CIA PAULISTA. *Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1874*. Disponível em: <<http://www.rosana.unesp.br/#!/pesquisa/laboratorio-de-patrimoniocultural/projetos/projetomemoria-ferroviaria-pmf/documentos---relatorios/cp>>. Acesso: 18 de setembro de 2015.

RELATÓRIO DA COMISSÃO. *Comissão Central de Estatística*. S. Paulo, Leroy King Bookwalter Typhographia King. 1888.

RIBEIRO, M. A. R.; CAMPOS Cristina de. *História da riqueza na economia cafeeira paulista: a família Arruda Botelho (1854-1901)*. RESGATE - vol. XX, nº 24 - p. 59-73 - jul./dez. 2012.

RICCI, S. *Os engenheiros e a cidade: São Paulo 1904/1926*. p. 181. São Paulo, 2006.

SABESP. *DOSSIÊ INSTITUCIONAL EMPRESAS DE SENEAMENTO EM SÃO PAULO*. Espaço das Águas Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – Sabesp. Setembro 2008.

SALGADO, I. *Carl Friederich Joseph Rath: o 'higienismo' na formação do corpus disciplinar do urbanismo na cidade de São Paulo*. Vitruvius - Arquitextos, 113. 01. 10 de outubro de 2009.

SALGADO, I.; BERTONI, Â. *Da construção do Território ao Planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850 – 1930)*. Editora: Rima, FAPESP, 2010.

SANTOS, Ademir Pereira dos. *Origens do planejamento urbano e regional: Theodoro Sampaio e a questão das águas em São Paulo*. Anais, sessões temáticas XVI ENANPUR, Belo Horizonte, 2015.

SANTOS, C. R. dos; MAZZOCO, M. I. *De Santos a Jundiá: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo, Magma, 2005. In: SANTOS e orgs., 2017. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435>>. Acesso: 27 de novembro de 2017.

SANTOS, C. R. dos; MAZZOCO, M. I. *Museu Aberto da Ferrovia: um projeto de preservação da memória da ferrovia no Brasil*. Seminário Patrimônio Histórico e Cultural Ferroviário. Brasília, Finatec/UnB, 2007, p. 21-27.

SANTOS, F. A. dos. *Rio Claro e a greve dos trabalhadores da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em 1906*. América Latina en la historia económica, México, v. 25, p. 95-117, 2006.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SAQUET, M. A.; SPOSITO, E. S. (organizadores). *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular: UNESP. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008. 368 p.

SEGAWA, H. *PRELÚDIO DA METRÓPOLE – Arquitetura urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. Ateliê Editorial, 2000.

SENNETT, R. *Carne e pedra*; tradução de Marcos y ed. Aarão Reis. - 3ª ed. - Rio de Janeiro: Record, 2003.

SILVA, M. R. B. da. *O processo de urbanização paulista: a medicina e o crescimento da cidade moderna*. UNIFESP, Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, nº 53, p. 243-266 – 2007.

SILVA, M. W. da. *Disputas Territoriais na Implantação Ferroviária da Província de São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Questão da Zona Privilegiada, 1868-1892*. Revista Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, V. 2, N.2, p. 73-86, 2012 ISSN 2237-3071. Universidade Federal Fluminense, Campos Goytacazes - RJ, 2012.

SIMMEL, G. "*Die Großstädte und das Geistesleben*". In: SIMMEL, Georg. Gesamtausgabe. Frankfurt: M. Suhrkamp. 1995. vol. 7. pp. 116-131. IN: SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito (1903). Mana, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, Oct. 2005, p. 577-591. Tradução de Leopoldo Waizbort. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/manav11n2/27459.pdf>>. Acesso: 14 de outubro de 2016.

SIMÕES JUNIOR, J. G. *A Exposição Colombiana de Chicago de 1893 e o advento do urbanismo norte-americano*. Arqutextos, São Paulo, ano 12, n. 144.01, Vitruvius, maio 2012. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/12.144/4340>>. Acesso: 20 de abril de 2017.

SPOSITO, E. S. *Redes e cidades*. 1. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2008. v. 1. 161p.

STRAFORINI, R. *Tramas que Brilham: sistema de circulação e a produção do território brasileiro no século XVIII*. Tese (Doutorado em Geografia). Rio de Janeiro, Departamento de Geografia/UFRJ, 2007.

TOLEDO, B. de L. *São Paulo - Três cidades em um século*. 3 ed. Ver. E ampl. – São Paulo: Cosac & Naify, Duas Cidades, 2004.

TOLEDO, R. A. de. *As concepções urbanísticas que impulsionaram o desenvolvimento do capitalismo e a reprodução da força de trabalho em São Paulo: sanear e excluir*. REDD – Revista Espaço de Diálogo e Desconexão, Araraquara, v. 6, n. 2. Jan. /jun. 2013.

TUCCI, C. E. M. *Água no meio urbano*. Instituto de Pesquisas Hidráulicas Universidade Federal do Rio Grande do Sul Capítulo 14 do Livro Água Doce Dezembro de 1997.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO. *História da UFRJ*. Disponível em: <<https://ufrj.br/historia>>. Acesso: 21 de outubro de 2017.

VIEIRA, E. R. *O desenvolvimento ferroviário visto por Adolpho Augusto Pinto analisado sob as teorias de Georg Friedrich List e John Bernal*. Dissertação de Mestrado - Universidade de São Paulo – Faculdade de Filosofia, letras e ciências humanas. São Paulo, 2007.

VILLAÇA, F. "*Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*", 1999.

WEBER, M. *The City*. Publicado pela primeira vez em *Arctiv liir Sozialtt, issenschaft und Sozialpolitih*, vol. 47, 1921. Editado e traduzido por *Don Martindale* e *Gertudre Neuwirth*, 1958.

