



O BAIRRO DE SANTANA E SEUS ARRABALDES: URBANIZAÇÃO EM TORNO DO TRAMWAY DA CANTAREIRA NA CIDADE DE SÃO PAULO (1893 – 1924).

*El barrio de Santana y sus alrededores: Urbanización en torno al
Tramway de Cantareira en la ciudad de São Paulo (1893 – 1924).*

E1_06 Historia Urbana y Historia Ferroviaria (su entrecruzamiento para la óptima
explicación de la ciudad, de la vida urbana y de su patrimonio)

Raissa Campos Marcondes

Universidade de São Paulo, Brasil

raissamarcondes@usp.br

Resumo: Na cidade de São Paulo, o final do século XIX foi marcado por diversas mudanças na tessitura urbana, decorrentes do processo de produção e comercialização do café, sendo os lucros aplicados em comércios e serviços, estimulando, ainda, o crescimento de indústrias e o aumento populacional. Entre os melhoramentos na cidade estavam as obras voltadas para saneamento, destacando-se, entre elas, o abastecimento de água. Na região correspondente a atual Zona Norte da cidade, a presença de cursos d'água na Serra da Cantareira desencadeou estratégias para sua captação, represamento e canalização ainda na década de 1870, pela Companhia Cantareira de Águas e Esgotos. No entanto, as dificuldades para execução das obras devido ao difícil acesso à região de terreno acidentado levou ao atraso do projeto por muitos anos, acarretando a encampação da empresa pelo governo do Estado de São Paulo em 1892, nos primórdios do período Republicano. Como forma de agilizar as obras de abastecimento, em 1893 foi construída uma pequena linha férrea chamada *Tramway* da Cantareira, que ligava a cidade de São Paulo até a Serra da Cantareira, facilitando o transporte dos materiais de construção. A partir de 1894, a linha também passou a ser utilizada para transporte de passageiros, levando a abertura de estações ao longo do percurso e de loteamentos. Na área suburbana, a abertura de uma estação no bairro de Santana favoreceu a venda de terrenos do loteamento da Companhia Predial de São Paulo e consequente o aumento da população. Assim, o artigo propõe apresentar alguns aspectos do processo histórico de urbanização do bairro de Santana e seus arrabaldes, considerando a importância da linha férrea e atuações de seus agentes loteadores.

Palavras-chave: São Paulo; Bairro de Santana; Zona Norte; *Tramway da Cantareira*; História da Urbanização.

Resumen: *En la ciudad de São Paulo, el final del siglo XIX estuvo marcado por diversos cambios en el tejido urbano derivados del proceso de producción y comercialización del café, cuyos beneficios se aplicaron en el comercio y los servicios, estimulando el crecimiento industrial y el aumento poblacional. Entre las mejoras en la ciudad se encontraban las obras orientadas al saneamiento, destacando el abastecimiento de agua. En la región correspondiente a la actual Zona Norte de la ciudad, la presencia de cursos de agua en la Sierra de la Cantareira dio lugar a estrategias para su captación, represamiento y canalización, ya en la década de 1870, por la Companhia Cantareira de Águas e Esgotos. Sin embargo, las dificultades para la ejecución de las obras debido al difícil acceso a una región de terreno accidentado provocaron el retraso del proyecto por muchos años, lo que llevó a la incautación de la empresa por parte del gobierno del Estado de São Paulo en 1892. Como forma de agilizar las obras de abastecimiento, en 1893 se construyó una pequeña línea férrea llamada Tramway da Cantareira, que conectaba la ciudad de São Paulo con la Sierra de la Cantareira, facilitando el transporte de materiales de construcción. A partir de 1894, la línea también comenzó a utilizarse para el transporte de pasajeros, lo que propició la apertura de estaciones a lo largo del recorrido y de loteamientos. En el área suburbana, la apertura de una estación en el barrio de Santana favoreció la venta de terrenos del loteamiento de la Cia. Predial de São Paulo y el consecuente aumento de la población. Con ello, el artículo propone presentar algunos aspectos del proceso histórico de urbanización del Barrio de Santana y sus alrededores, considerando la importancia de la línea férrea y la actuación de sus agentes urbanizadores.*

Palabras-clave: São Paulo; Barrio Santana; Zona Norte; *Tramway de Cantareira*; Historia de la Urbanización.

Introdução

A importância da formação e desenvolvimento de cidades a partir da implantação de linhas férreas é um assunto estudado e debatido por pesquisadores de diversas áreas e em diversos locais do mundo. A ferrovia, enquanto produto das primeiras revoluções industriais, contribuiu para a expansão de áreas urbanas, uma vez que “as inovações dos meios de transporte revolucionaram o conceito de distância” (Calabi, 2015, p.13), ligando territórios através de deslocamentos rápidos e possibilitando ocupações sociais em regiões antes distantes e de difícil acesso.

No Brasil, especificamente na cidade de São Paulo do século XIX, as ferrovias tiveram importância fundamental no processo de expansão territorial, ligando a área litorânea do Porto de Santos ao interior para escoamento da produção cafeeira, dinamizando o desenvolvimento de cidades que se formavam em suas proximidades. Na capital paulista, diversas mudanças na tessitura urbana, decorrentes do processo de produção e comercialização do café, cujos lucros foram aplicados em comércios e serviços, estimularam o crescimento de indústrias e o consequente aumento populacional. Entre essas mudanças estavam os melhoramentos em infraestrutura urbana, sendo um dos mais importantes o abastecimento de água na cidade, cujo processo de captação e represamento para distribuição teve início na década de 1870, mas que somente se consolidou nos primórdios do governo republicano (Campos, 2005).

Com a mudança do regime Monárquico para o Republicano em 1889, o governo estadual de São Paulo ficou responsável pelas obras de abastecimento da cidade e, para dinamizá-la, foi construída a linha férrea chamada *Tramway* da Cantareira em 1893, que ligava a cidade de São Paulo à Serra da Cantareira, com a finalidade de transportar os materiais de construção das represas. A linha também foi utilizada para transporte de cargas e de passageiros, levando à abertura de estações ao longo do seu percurso para atender à população e a consequente inauguração de novos loteamentos. Nesse período, o bairro de Santana, um dos mais antigos de São Paulo, localizado no perímetro suburbano ao Norte da cidade, passava por mudanças em seu território, com a abertura de um loteamento em 1892 pela Companhia Predial de São Paulo. Em 1894 foi inaugurada a estação Santana do *Tramway* da Cantareira, no centro do novo loteamento, atendendo às demandas locais, tanto de moradores quanto de seus investidores.

Com isso, o objetivo deste artigo é apresentar alguns aspectos do processo histórico de urbanização do bairro de Santana, localizado na Zona Norte da Cidade de São Paulo, considerando a importância da ferrovia *Tramway* da Cantareira na região, abordando as atuações de agentes em sua formação territorial, o processo de ocupação no início do século XX com as principais solicitações de construções particulares, bem como a consolidação de novos bairros nos arredores da linha férrea.

A cidade de São Paulo e as águas da Cantareira

Em meados do século XIX, em um contexto de debates relacionados às teorias miasmáticas, a cidade de São Paulo se organizava para promover melhoramentos públicos voltados para o seu saneamento. Tais melhoramentos consistiam em ofertar para a população água potável e rede de esgoto para escoamento de dejetos (Marcondes, 2021, p. 90). Para realização desse desafio, na década de 1860 foram realizados estudos de locais ao redor da cidade que pudessem atender a essa demanda, sendo a Serra da Cantareira o local escolhido devido à quantidade considerável de nascentes, ribeirões e córregos e a boa qualidade de suas águas. Contudo, apenas em 1877, com

a fundação da Companhia Cantareira & Esgotos, as obras para abastecimento de água na cidade tiveram início com a canalização do Ribeirão da Pedra Branca (Campos, 2005, pp.202-203).

Com o advento do governo republicano em 1889, a capacidade da Companhia Cantareira de cumprir com o andamento das obras foi colocada em dúvida pelo Estado, somando-se às críticas das prestações de serviços feitas pela Companhia, além do atraso nas obras e valores despendidos em sua realização. Diante desse quadro e amparado pela Lei nº 195 de 5 de junho de 1889, que dispunha sobre a revisão do contrato firmado com a Companhia pelo Presidente da Província, o governo promoveu a encampação da mesma em 1892, sendo, a partir de então, o Estado responsável pelas obras de abastecimento da cidade (Campos, 2005, p. 216-220).

Com isso,

Ao trazer para si a responsabilidade em prover não apenas as obras de saneamento, mas outras ligadas a infraestruturas nos Estados, o governo republicano procurava consolidar suas raízes políticas de forma que tivesse maior credibilidade e apoio social, uma vez que o início do governo estava sensível aos conflitos causados pelas recém-mudanças de um governo monárquico para o republicano (Marcondes, 2021, p.93).

Assim, as obras passaram para a responsabilidade da Repartição Técnica de Águas e Esgotos, ligada a Superintendência de Obras Públicas, subordinada à Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (Campos, 2005, p.221). Ainda em 1892, discutiu-se a forma de agilizar as obras de abastecimento da cidade, sendo a construção de um *Tramway* a resolução do problema.

Um *Tramway* para a Cantareira

Com os atrasos nas obras de abastecimento da cidade, agilizar o processo tornou-se uma questão fundamental para o recém-formado governo. O projeto de construção do *Tramway* da Cantareira teve como principal objetivo fazer a ligação entre a cidade e a serra, conectando seus trilhos aos da São Paulo *Railway*, no bairro do Pari, para transportar os materiais de construção dos reservatórios, como tubulações que chegavam de países europeus ao Porto de Santos, e subiam até a cidade de São Paulo por essa linha férrea (Marcondes, 2021, p.101).

Uma das principais dificuldades encontradas pelos engenheiros da Repartição Técnica era vencer o relevo da região Norte, formado por “colinas e outeiros que se estendem desde a margem direita do Tietê até a Cantareira” (Ab’Sáber, 2024, p.167). Para isso, foi realizado pela Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo o projeto de construção da linha férrea (Figura 1), em que podemos observar o nível de complexidade de sua construção. Inicialmente, partindo da “Cidade de São Paulo”, o trajeto seguia em linha reta até o bairro de Santana, cortando o loteamento da Companhia Predial de São Paulo, onde se inicia a colina de Santana (Ab’Sáber, 2024, p.168), passando pelas regiões do Mandaqui, onde havia uma bifurcação da linha, confeccionando um caminho ao “ramal da Pedreira”, de propriedade particular, e outro caminho ao Tremembé, até à Serra da Cantareira. Também podemos ter uma breve noção do tipo de terreno acidentado pelo “Perfil Longitudinal” no projeto.

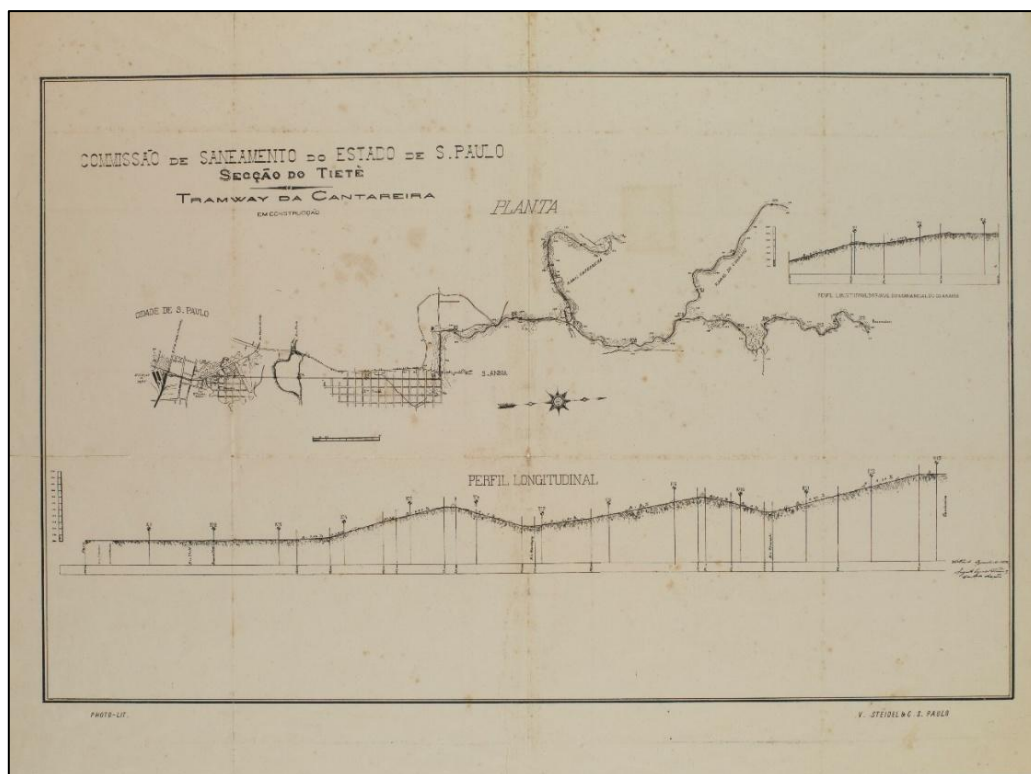


Figura 1: Planta da Comissão de Saneamento do Estado de S. Paulo, seção Tietê, *Tramway da Cantareira* em Construção. 1893. Fonte: Arquivo do Museu Paulista da USP.

As obras de construção do *Tramway da Cantareira* iniciaram em 1893 e inaugurado no mesmo ano para transportar os materiais de construção dos reservatórios. No ano seguinte, a linha passou a ser utilizada para transporte de passageiros, que podiam embarcar ou desembarcar nas estações Tamanduateí, na região do Pari, Santana, Mandaqui, Tremembé ou Cantareira. Posteriormente, em 1896, foi aberto um novo percurso da linha, a “variante do Horto”, e em 1910 foi inaugurado um novo ramal até Guapira (atual bairro do Jaçanã) para atender a um Asilo e Hospital na região. Esse percurso foi estendido até a cidade de Guarulhos a partir de 1915 (Marcondes, 2021, p.107-108).

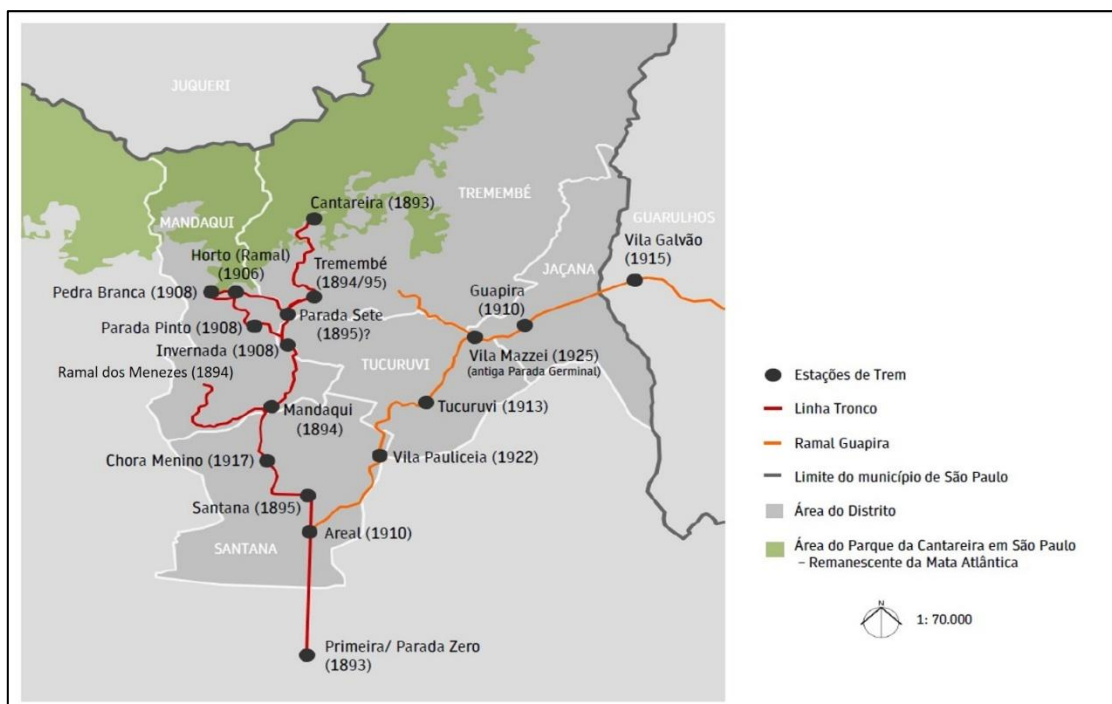


Figura 2: Georreferenciamento da linha do Tramway da Cantareira, mostrando suas respectivas estações e datas de abertura. Fonte: (Marcondes, 2021, p. 39).

A construção do *Tramway* da Cantareira foi um marco importante no processo de urbanização de diversos bairros da Zona Norte paulistana, sendo o bairro de Santana um dos principais. Esse bairro, embora seja um dos mais antigos da cidade de São Paulo, cuja ocupação remonta ao período Colonial no Brasil (Torres, 1970), foi marcado, entre o final do século XIX e início do XX, por crescentes números de ocupação social e mudanças urbanísticas. Para compreendermos melhor a relação entre essa ferrovia e o desenvolvimento do bairro, apresentaremos a seguir como os interesses de Companhias urbanizadoras tiveram ação direta na nova configuração local.

A Companhia Predial de São Paulo e a nova configuração do bairro no final do século XIX

Com a Proclamação da República em 1889, durante os primeiros anos de governo, a organização de um novo plano econômico pelo então ministro Rui Barbosa movimentou o mercado de terras no Brasil e os processos de urbanização em diversas cidades. Esse acontecimento teve início durante o chamado período do *Encilhamento* (1889-1891), fenômeno marcado por reformas econômicas com o objetivo de simplificar a criação de novas empresas, incluindo sociedades anônimas (Bueno, 2016, p.155), e autorizando os bancos a emitir papel moeda para expandir crédito (Resende, 2018, p. 103) e estabelecer o Brasil enquanto uma economia capitalista (Bueno, 2016, p.156). Essas sociedades tinham diversas finalidades, porém, muitas ao longo da década de 1890 mostraram-se fraudulentas, ou seja, não executavam os serviços para os quais os créditos eram destinados ou então eram fictícias.

Muito do capital investido em sociedades anônimas era oriundo da oligarquia paulista,

que procuraram abranger todas as frentes envolvidas nos diferentes circuitos de produção, incluindo um sistema bancário que, entre outras vantagens, alargou os instrumentos de circulação à sua disposição, o que reverteu em benefícios à sua expansão econômica. Essa articulação redundou num

aumento de seu poder político, de seus capitais, de terras sob seu domínio, no controle sobre a mão-de-obra e o crédito, sobre aquelas atividades vinculadas à produção, transporte, exportação, importância de mercadorias, assim como as primeiras indústrias de maior porte. Desse modo, o urbano ia adquirindo cada vez maior importância para a viabilização de suas políticas e ações, elaboradas e executadas com vistas a objetivos pré-estabelecidos, isto é, seu *projeto* (Brito, 2006, p.123).

Por esse motivo, era recorrente a presença de um mesmo acionista em mais de uma sociedade, uma vez que atuava em diversas frentes com a obtenção de lucros a partir de diversos investimentos. Os tipos de sociedade anônima que nos interessa foram as formadas com o objetivo de assentamentos de Burgos Agrícolas em terras devolutas para atrair imigrantes interessados na ocupação e cultivo nesses espaços.

Estava entre essas empresas a Companhia Predial de São Paulo, fundada em 1890, cujos incorporadores eram Ismael Dias da Silva, Antonio de Pádua Salles e João Emygdio Ribeiro (Marcondes, 2021, p. 80). Posteriormente, Victor Nothmann¹ também entrará como acionista na empresa, mas sua atuação encontra-se em processo de pesquisa para esclarecimento. A Companhia teve suas atividades encerradas provavelmente entre 1897 e 1898, período em que os jornais da época anunciam suas últimas notícias.

Dentre as finalidades da empresa estava a de “comprar terras públicas ou particulares para colonizá-las e bem assim requerer ao Governo a concessão de burgos agrícolas com todos os favores permitidos em lei.” (Correio Paulistano, setembro de 1890, página 03, Edição 10204). É a partir dessa finalidade que a Companhia Predial de São Paulo dará início ao processo de levantamento de terras devolutas, estando, entre elas, as de Santana.

A forma como a Companhia Predial de São Paulo adquiriu as terras municipais em Santana está em processo de análise, porém, a partir de anúncios em jornais², constatamos que elas foram adquiridas por meio de concessão do Governo Federal, sob o pretexto de instalação desses Burgos Agrícolas.

Beatriz Bueno esclarece que

As aplicações que tradicionalmente atraíam a preferência dos investidores cederam lugar a outras, envolvendo inclusive o setor de loteamentos. Daí entende-se o volume de empresas criadas no ramo de loteamentos, transporte público e infraestrutura urbana – a tríade de pré-requisitos necessários para o sucesso de um empreendimento imobiliário (Bueno, 2016, p. 156).

Em 1892, a empresa anunciou a venda de seus terrenos na “Villa Sant’Anna”, demonstrando que as atividades de abertura de ruas e loteamento foram executadas no bairro, como podemos observar na Figura 3.

¹ Para mais informações sobre Victor Nothmann, consultar a dissertação de Mestrado de Luis Fernando Simões Moraes, *Negociações na Pauliceia: Victor Nothmann e a urbanização paulistana (1841-1905)* (Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2022). Disponível em: <https://hdl.handle.net/11600/65014>

² Constatamos a partir do anúncio no jornal Correio Paulistano, de 20 de junho de 1897 – Embargos Municipais, apresentado adiante, na página 67.



Figura 3: Correio Paulistano, 05 de junho de 1892, p.06, edição 10.705.

É oportuno observar a propaganda imobiliária realizada pela Companhia Predial de São Paulo, uma vez que “morar longe do perímetro central era algo novo no cotidiano dos paulistanos e estratégias de publicidade foram mobilizadas nos jornais para garantir o sucesso dos empreendimentos.” (Bueno, 2016, p. 197).

Como pudemos constatar, a Companhia Predial de São Paulo não adquiriu terras com a finalidade de abrir burgos agrícolas, mas para realizar loteamentos urbanos, como foi o caso em Santana e em outras localidades de São Paulo. Com o não cumprimento das cláusulas de contrato de concessão, parte das terras adquiridas e não loteadas em Santana foram requeridas de volta pelo governo.

No final do século XIX, o loteamento foi favorecido pela abertura da estação Santana do *Tramway* da Cantareira, o que impulsionou a venda de terrenos na região (Marcondes, 2021). Isso nos leva a refletir sobre o projeto de construção da ferrovia, apresentado na Figura 1. Nota-se que o projeto indica que a linha férrea seguiria em linha reta, partindo da Estação do Tamanduateí até as colinas do bairro de Santana, passando pelo loteamento da Companhia Predial de São Paulo, cujo nome também estava indicado na planta do projeto. Isso nos leva a outra hipótese, a de que seu trajeto, passando pelo loteamento, não seria uma casualidade, mas sim interesses voltados para ocupação e valorização dos terrenos, uma vez que em 1894 o itinerário do *Tramway* já era anunciado nos jornais com parada em Santana (Correio Paulistano, “Comissão de Saneamento do Estado de S. Paulo, *Tramway* da Cantareira”. 30 de outubro de 1894, p. 4), sendo a estação inaugurada no mesmo ano.

Conforme observamos, uma mesma pessoa poderia fazer parte de outras companhias investidoras em infraestrutura urbana, o que foi o caso de uma das empresas cujo diretor era Victor Nothmann, e que forneceu materiais de construção para a Secretaria de Agricultura, responsável pela construção do *Tramway* da Cantareira. Tratava-se da Companhia Villa Engenheiro Frontin, que funcionou entre 1891 e 1895, e tinha como objetivos principais a realização de loteamentos e construção de habitações (Moraes, 2022, p. 120), embora também tenham atuado na venda de outros produtos. Essa Companhia vendeu para a Comissão de Saneamento do Estado, em novembro de 1893, 400 metros de trilhos *Decauville*³, com bitola de 50 centímetros, “06 desvios”

³ O sistema *Decauville*, patenteada pelo engenheiro francês Paul Decauville em 1875, caracterizou-se pela criação de “ferrovia portátil” modular, com materiais pré-fabricados e de baixo custo, fáceis de transportar e de montar, como os trilhos fabricados em aço leve, e com bitola estreita, geralmente em 60 centímetros, e que se adaptavam facilmente a terrenos irregulares (*Decauville*, 1905).

e “06 Hagonetes de 500 litros”⁴, próprios para transporte de materiais de construção. No entanto, a documentação analisada não indica para qual finalidade os trilhos e demais materiais foram destinados, se para auxílio na construção do *Tramway* da Cantareira ou em outras obras promovidas pelo Estado no mesmo período na cidade de São Paulo.

O interessante era que Victor Nothmann, diretor da Companhia Villa Engenheiro Frontin, ao atuar diretamente no fornecimento de materiais para a Secretaria de Agricultura para serem utilizados nos melhoramentos em infraestruturas na cidade, poderia valorizar locais de investimentos imobiliários realizados por ele. Isso demonstra uma rede de interesses entre indivíduos que, além de atuarem nas mesmas Companhias, partilhavam estratégias em comum para o sucesso de seus empreendimentos.

Nesse período, o bairro de Santana passou a contar com escolas, igrejas, Quartel Federal, uma linha de bonde e infraestruturas urbanas, principalmente nas proximidades da estação de trem e do Largo Santana, localizado no alto da Rua Voluntários da Pátria, favorecendo a ocupação local com construções de imóveis e investimentos empresariais, que serão analisados a seguir.

Um bairro que se transforma: Santana nos primeiros anos do século XX

Santana era, sem dúvida, nos primórdios do século XX, um bairro em constante transformação. Enquanto área suburbana, teve os melhoramentos em infraestrutura *pari passu* aos novos prédios que se erguiam em terrenos que paulatinamente passaram a mudar a paisagem, com características rurais predominantes, dando espaço para moradias, comércios e fábricas. Para além do *Tramway* da Cantareira, uma linha de bondes foi inaugurada no final do século XIX pela Companhia São Paulo Construtora, sendo um de seus acionistas Victor Nothman (Brito, 2008, p. 38). reforçando a hipótese de sua atuação para o sucesso do loteamento da Cia. Predial por meio de investimentos em diversas frentes. A linha ligava a Ponte Grande até Santana, na Rua Voluntários da Pátria (Figura 4), atendendo aos transeuntes locais e frequentadores de espaços consolidados no final do século XIX, como o Colégio Santana, e espaços ecumênicos, como a Capela Santa Cruz, ou “Igreja de Santana” (Torres, 1970, p.74-75).

Outros edifícios importantes ladeavam o *Tramway* da Cantareira, como o Quartel Federal, na Rua Alfredo Pujol, o Grupo Escolar Santana, na Avenida Cantareira, inaugurado em 1913, e uma Fábrica de Tecidos da *Società Commerciale di Genova*, que ocupava parte de uma quadra do loteamento da Companhia Predial de São Paulo, na rua Gabriel Piza. Tais elementos são fundamentais para compreendermos o espaço que se formava, porém, nos questionamos sobre quais eram as construções particulares realizadas no local, no que concerne aos usos para habitação, comércios e lazer, suas quantidades e onde estavam localizadas no bairro.

A partir do levantamento de fontes documentais presentes no Arquivo Histórico Municipal de São Paulo, na série Obras Particulares, buscamos inicialmente entender quais foram as principais construções no bairro nos primórdios do século XX para verificar a configuração que foi estabelecida no local. Os dados coletados até o momento referem-se aos anos entre 1907, ano em que localizamos o primeiro pedido de construção particular na série supracitada, até 1915.

⁴ Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo. Fundo da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Caixa CO4155. Ano 1893. Documento nº06.

Com isso, apresentaremos a seguir uma pequena amostragem da análise inicial das fontes, de caráter quantitativo, a partir do georreferenciamento das solicitações de construções ou reforma de imóveis no bairro, na Planta da Cidade de São Paulo de 1916. Temos como objetivo, nesse primeiro momento, compreender onde estavam localizadas as construções no bairro, de modo que nos apresentem indícios que esclareçam o porquê de algumas ruas concentrarem maior número de construções se comparadas a outras.

A partir do levantamento, constatamos que, entre os anos de 1907 e 1915, o logradouro que concentrou maior número de construções foi a Rua Voluntários da Pátria, com total de 247 solicitações de licença para realização de obras. Os pedidos eram, em sua maioria, para construção de imóveis residenciais e comerciais. Avenida Cantareira (atual Avenida Cruzeiro do Sul), no mesmo intervalo de tempo, concentrou 47 solicitações, seguida pela Rua Alfredo Pujol com 37 solicitações, e Rua Duarte de Azevedo, com 36.

É interessante observar que a concentração de solicitações ocorreu nas vias servidas por transporte. O traçado do *Tramway* da Cantareira, que percorria a Avenida Cantareira, a Rua Alfredo Pujol e a Rua Duarte de Azevedo, próxima à estação Santana, reforçam a hipótese de que a linha férrea foi um elemento fundamental no processo de ocupação do bairro, demonstrando que as construções se concentraram em seu entorno, bem como a concentração de construções na Rua Voluntários da Pátria, servida pela linha de bondes, conforme o mapa a seguir (Figura 4):

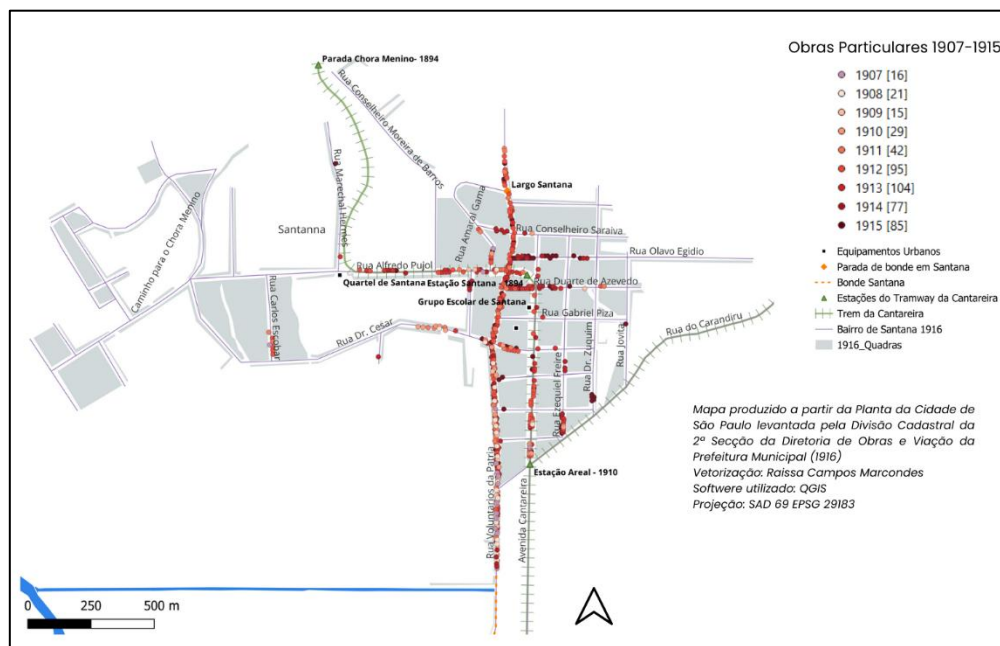


Figura 4: Georreferenciamento das solicitações de construções no bairro de Santana. Fonte: elaboração própria a partir da compilação de dados do Arquivo Histórico Municipal, Fundo Prefeitura do Município de São Paulo, série Obras Particulares (1907-1915). Base cartográfica: Hímaco e Geosampa.

Embora abarque um breve período, este recorte pode nos dar uma pequena dimensão da predominância das construções locais. Deste modo, a pesquisa apontou que a maioria dos pedidos de construções no bairro foram para uso residencial, comercial e misto, sendo levantado, até o momento, 484 solicitações de obras particulares no bairro de Santana entre 1907 e 1915.

Outras formações urbanas ao redor da linha

Para além de Santana, outros bairros se formavam ao redor ou nas proximidades do *Tramway* da Cantareira. Diferente desse bairro, que no início do século XX fazia parte do perímetro suburbano da cidade, loteamentos foram abertos na área rural e em locais cujo acesso era realizado com dificuldade devido ao seu relevo, sendo a chegada do *Tramway* da Cantareira um marco fundamental no seu processo de ocupação, somado ao aumento populacional e consequente necessidade de expansão da cidade. Contudo, devemos reforçar que a abertura desses novos loteamentos não significa que não havia indivíduos que já habitavam esses espaços, pelo contrário, essas áreas rurais eram compostas por sítios, chácaras e fazendas, além de abrigarem importantes locais com atividades do governo do Estado, como a Invernada da Força Pública, cujo acesso pelo *Tramway* era realizado pela estação Invernada, e o Horto Botânico, acessado pela estação do Horto.

Nas duas primeiras décadas do século XX foram abertos loteamentos ao redor da linha, que podem ser observados no mapa georreferenciado na Figura 5 a seguir:

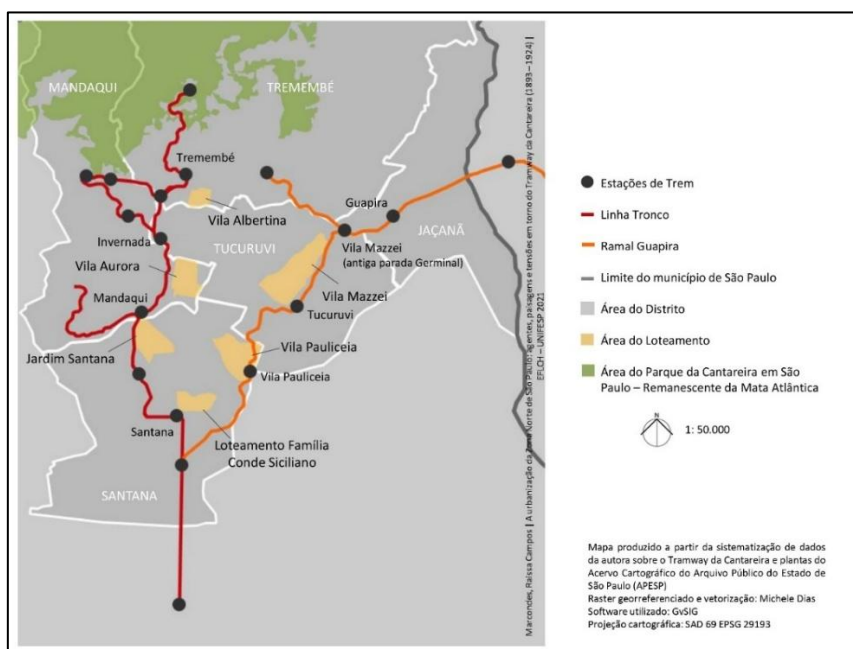


Figura 5: Localização dos loteamentos Jardim Santana, Família Conde Siciliano, Vila Pauliceia, Vila Mazzei, Vila Aurora e Vila Albertina nas proximidades do *Tramway* da Cantareira e indicação das estações próximas. Produção: Michele Dias, a partir da sistematização de dados da autora (Marcondes, 2021, p. 201).

Esses espaços passaram a serem alvo de especulação imobiliária por novos investidores que adquiriam terrenos ou antigos proprietários que loteavam suas terras, como o caso da Vila Albertina, cujos herdeiros de Pedro Vicente de Azevedo iniciaram o loteamento de parte de suas terras na região do bairro Tremembé em 1912, e o loteamento da família do Conde Siciliano, no Alto de Santana, em 1924, também após o falecimento do patriarca da família Conde Alexandre Siciliano (Marcondes, 2021, p.188 e 196).

Entre 1924 e 1925 outros dois projetos de loteamento foram realizados nas proximidades da linha férrea, em seu ramal principal: Vila Aurora, realizado pela Sociedade Civil Vila Aurora, em 1924, localizado próximo às estações Mandaqui e Invernada, e Jardim Sant'Anna, do proprietário

Guilherme Christoffel, em 1925, próximo à estação Mandaqui (Marcondes, 2021, p.197 e 198). No ramal para Guapira, outros dois loteamentos merecem destaque: Vila Mazzei e Vila Pauliceia.

A Vila Mazzei, loteada pela família de imigrantes italianos que deu seu sobrenome ao bairro, teve o início da venda de lotes em 1915 e estava localizada entre as estações Tucuruvi e Guapira do *Tramway* da Cantareira. Em 1922, a família anunciou a venda não apenas de terrenos, mas também de casas já construídas e, em 1925, com o sucesso do empreendimento, realizaram a construção da estação Vila Mazzei, inaugurada no mesmo ano com festividade registrada e publicada na Revista A Cigarra, conforme a Figura 6 (Marcondes, 2021, p. 189-193).

Por fim, o loteamento da Vila Pauliceia foi realizado pela Companhia Territorial Sant'Anna em 1922, mesmo ano em que a Secretaria de Agricultura autorizou a construção da estação Vila Pauliceia em terreno de sua propriedade como forma de facilitar o acesso ao bairro e impulsionar as vendas (Correio Paulistano, 4 de julho de 1922, ed.21.189, p. 03).



Figura 6: Fotografias registraram a inauguração da estação em 1925, com a presença da Família Mazzei e seus convidados. Fonte: Revista A Cigarra. 1925. Edição nº 243, p. 43.

Os investimentos nesses espaços próximos à linha férrea favoreceram o processo de ocupação local, bem como a abertura de novas estações para atenderem às demandas de moradores e investidores locais, fator importante para a venda desses terrenos.

Considerações finais

O *Tramway* da Cantareira foi um elemento fundamental no processo de ocupação e formação de novos bairros na Zona Norte de São Paulo, como Vila Mazzei, Vila Pauliceia, Vila Albertina, Vila Aurora e Jardim Sant'Anna. Do mesmo modo, foi importante para ocupação de bairros mais antigos, como Santana. A pesquisa sobre o processo histórico de urbanização desse bairro, atualmente em desenvolvimento, vem apontando para a complexidade de relações estabelecidas entre interesses públicos e privados na região.

O loteamento realizado pela Companhia Predial de São Paulo e a construção do *Tramway* da Cantareira demonstram uma rede de interesses entre indivíduos que, além de atuarem em diversas companhias, principalmente de loteamentos, transportes e infraestruturas, partilhavam estratégias em comum para o sucesso de seus empreendimentos. Esses resultados puderam ser vistos no processo de ocupação local no início do século XX, com crescente número de solicitações à Prefeitura para realização de obras particulares no bairro, que se concentraram ao redor da linha férrea e da linha de bondes.

Diante desse quadro, ressaltamos que novas fontes contribuirão para maior esclarecimento e análise sobre a construção do *Tramway* da Cantareira, de seus agentes participantes, e elucidar as complexas camadas de historicidade que nos proporcionarão compreender, de modo mais aprofundado, o processo de urbanização da Zona Norte Paulistana.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Referências

AB'SÁBER, Aziz Nacib. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo**: edição fac-similar - 50 anos. 2. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2024.

BRITO, Monica Silveira. **A participação da Iniciativa Privada na Produção do Espaço Urbano**: São Paulo 1890-1911. São Paulo: FAU-USP, FAPESP, 2008.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica**: São Paulo (1809-1950). 2 ed. Edusp. São Paulo, 2016.

CALABI, Donatella. **História do urbanismo europeu**: questões, instrumentos, casos exemplares. São Paulo: Perspectiva, 2015.

CAMPOS, Cristina de. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, 222 [S.L.], v. 13, n. 2, p. 189-232, dez. 2005. FapUNIFESP (SciELO).

DECAUVILLE. *Illustrated Catalogue n. 105*: Portable Railway. London: Alexander von Glehn & Co., jan. 1905. Disponível em: <https://fauufpa.org/wp-content/uploads/2025/04/Decauville-catalogue-105-JAN1905.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2026.

MARCONDES, Raissa C. **A urbanização da Zona Norte de São Paulo**: agentes, paisagens e tensões em torno do Tramway da Cantareira (1893-1924). Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, 2021.

MORAES, Luís Fernando Simões. **Negociações na Pauliceia**: Victor Nothmann e a urbanização paulistana (1841-1905). Dissertação de Mestrado em História – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, 2022.

RESENDE, Maria Efigênia Lage de. O processo político na Primeira República e o liberalismo oligárquico. In: DELGADO, Lucília de Almeida Neves (org.); FERREIRA, Jorge (org.). **O Brasil Republicano**: o tempo do liberalismo oligárquico: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Editora Record, 2018.

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