UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

STANLEY PLÁCIDO DA ROSA SILVA

O *Tramway* da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local:
infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965)

Versão Corrigida

São Paulo
2018

STANLEY PLÁCIDO DA ROSA SILVA

O *Tramway* da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local:

infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965)

Versão Corrigida

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Ciências – Área de Concentração: História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro

São Paulo
2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

S586t	<p>Silva, Stanley Plácido da Rosa. O Tramway da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local: infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965) / Stanley Plácido da Rosa Silva ; orientador José Eduardo Marques Mauro. - São Paulo, 2018. 205 f.</p> <p>Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.</p> <p>1. História econômica. 2. Urbanização. 3. Transporte ferroviário. 4. Transporte de passageiros. 5. Tramway da Cantareira. I. Mauro, José Eduardo Marques, orient. II. Título.</p>
-------	--

SILVA, Stanley Plácido da Rosa. **O *Tramway* da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local:** infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965). 2018. 205f. Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

Aprovado em: **20/04/2018**

Banca Examinadora

Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro - Presidente

Instituição: FFLCH - USP

Julgamento: Aprovado

Prof. Dr. Rodrigo Fontanari

Instituição: Externo

Julgamento: Aprovado

Prof. Dr. Ivanil Nunes

Instituição: UNIFESP - Externo

Julgamento: Aprovado

Prof. Dr. Alexandre Macchione Saes

Instituição: FEA-USP

Julgamento: Aprovado

Prof. Dr. Guilherme Grandi

Instituição: FEA-USP

Julgamento: Aprovado

À Valentina, com todo amor que um pai pode ter por sua filha.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente ao meu orientador, José Eduardo Marques Mauro, pelo apoio ao longo dos quatro anos de acompanhamento na elaboração desse trabalho, não só pela orientação segura como também pelo incentivo e pela compreensão no decorrer de todo o processo.

Aos professores Alexandre Saes e Guilherme Grandi pela participação em meu exame de qualificação e, igualmente, por terem aceitado o convite para novamente avaliarem o meu trabalho, agora na defesa desta tese.

Ao professor Agnaldo Valentin, pela amizade construída desde os tempos de magistério na Educação Básica e pela orientação quanto à área de ingresso no doutorado, abrindo meus horizontes para a História Econômica.

Aos amigos e colegas do Arquivo Público do Estado, local no qual trabalhei durante todo o período de realização do doutorado. Em especial, aos amigos que fiz no Núcleo de Ação Educativa – Alcinéia, Andresa, Felipe, Gisleni, Haike e Janaína – e aos “companheiros de almoço”, André, Bruno e Sampietri.

Aos meus familiares e de minha esposa, amigos de infância e de outras fases de meus 36 anos que torceram por mim.

Aos meus pais e meus irmãos, especialmente minha mãe, Célia, e meu irmão, William, pelo exemplo que sempre foram.

Aos profissionais da Biblioteca São Paulo, da Biblioteca Municipal de Guarulhos e do Centro de Incentivo à Leitura Luís de Camões, por me disponibilizarem o local adequado para que eu realizasse minhas leituras e redigisse este texto. À Terezinha e ao Neri sou grato também por cederem o espaço de sua casa para esse mesmo fim.

Do mesmo modo, estendo meu agradecimento aos servidores do Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos e, no Arquivo Público do Estado de São Paulo, aos profissionais dos Núcleos de Acervo Cartográfico, de Biblioteca e Hemeroteca e de Atendimento ao Público, pela colaboração e presteza na promoção do acesso aos documentos de que precisei.

Por fim, sou grato à minha esposa, Vera Lucia, pelo companheirismo e incentivos constantes para que eu finalizasse essa fase de meus estudos: seu apoio foi fundamental não só no decorrer desses quatro anos, mas desde que estamos juntos.

O conhecimento histórico é sempre mais do que aquilo que se encontra nas fontes. Uma fonte pode existir previamente ao início da investigação ou ser descoberta por ela. Mas ela também pode não existir mais. Assim, o historiador vê-se na necessidade de arriscar proposições. Mas o que impede o historiador de se assegurar da história do presente ou do passado por meio, unicamente, da interpretação de fontes não é apenas sua escassez (ou no caso da história moderna, o excesso de oferta). Toda fonte ou, mais precisamente, todo vestígio que se transforma em fonte por meio de nossas interrogações nos remete a uma história que é sempre algo mais ou algo menos que o próprio vestígio, e sempre algo diferente dele. Uma história nunca é idêntica à fonte que dela dá testemunho. Se assim fosse, toda fonte que jorra cristalina seria já a própria história que se busca conhecer.

(KOSELLECK, 2006, p. 186)

SILVA, Stanley Plácido da Rosa. **O *Tramway* da Cantareira e sua relação com o desenvolvimento local:** infraestrutura urbana e transporte de passageiros (1893-1965). 2018. 205f. Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

RESUMO

Esse trabalho analisa a trajetória do *Tramway* da Cantareira em sua relação com o desenvolvimento das regiões atendidas por seus ramais, notadamente a zona norte do município de São Paulo e Guarulhos, tendo como recorte temporal os anos de 1893 a 1965, período de funcionamento dessa linha férrea. Para isso, além da bibliografia pertinente acerca do assunto, utiliza como fonte de pesquisa amplo conjunto documental de cunho arquivístico e, de forma complementar, periódicos que circulavam na época. Subdividida em quatro capítulos, esta tese analisa inicialmente a crise de gestão dos recursos hídricos na capital de São Paulo na segunda metade do século XIX com vistas a compreender as razões de o governo estadual ter iniciado a construção do *Tramway* da Cantareira. Em seguida, estuda os primeiros anos de funcionamento da ferrovia, momento no qual ela presta importante contribuição nas obras de infraestrutura da capital, com destaque para aquelas relacionadas ao abastecimento de água e saneamento básico. Uma vez analisada a história de seus anos iniciais, o trabalho busca compreender a percepção que a população, a imprensa e o governo tinham em relação aos seus serviços, examinando os projetos que previam desde o seu arrendamento à iniciativa privada até a sua extensão para além dos municípios de São Paulo e Guarulhos, em uma fase na qual o transporte de passageiros já se tornava a sua principal atividade. Por fim, examina o processo de anexação dessa linha férrea à Estrada de Ferro Sorocabana até o momento de sua desativação, em 1965.

Palavras-Chave: História econômica. Urbanização. Transporte ferroviário. Transporte de passageiros. *Tramway* da Cantareira.

SILVA, Stanley Plácido da Rosa. **The Cantareira Tramway and its relation with local development:** urban infrastructure and passenger transport (1893-1965). 2018. 205f. Tese (Doutorado em História Econômica). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ABSTRACT

This study analyzes the trajectory of the Cantareira Tramway in its relation with the development of the regions served by its branches, notably the northern part of the municipality of São Paulo and Guarulhos, focusing in the years from 1893 to 1965, period of operation of the railroad. To this end, besides the pertinent bibliography on the subject, this study uses as a research source a large set of archival documents complemented by periodicals circulating at the time. Subdivided into four chapters, this thesis initially analyzes the crisis of water resources management in the capital of São Paulo in the second half of the 19th century, in order to understand the reasons why the state government started the construction of the Cantareira Tramway. Subsequently, it studies the first years of the railway operation, when it makes an important contribution to the infrastructure works of the capital, especially those related to water supply and basic sanitation. Once the history of its initial years is analyzed, this study tries to understand the perception that the population, the press and the government had concerning the Cantareira Tramway services, examining the projects it predicted from its lease to the private sector until its extension beyond the municipalities of São Paulo and Guarulhos, in a period where transportation of passengers was already its main activity. Finally, it examines the annexation process of this railway to the Sorocabana Railroad until it was decommissioned in 1965.

Keywords: Economic history. Urbanization. Rail transport. Transport of passengers. Cantareira Tramway.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1.1: Transporte de cargas do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1895-1900 (Ton)	47
Gráfico 1.2: Passageiros transportados pelo <i>Tramway</i> de Cantareira: 1894-1904.....	51
Gráfico 1.3: Receita x despesa do <i>Tramway da Cantareira</i> 1894-1904 (mil-réis).	52
Gráfico 2.1: Tonelagem transportada pelo <i>Tramway</i> da Cantareira: 1905-1914.....	58
Gráfico 2.2: Número de empresários de olaria na cidade de São Paulo: 1903-1915.....	63
Gráfico 2.3: Passageiros transportados pelo <i>Tramway</i> da Cantareira: 1905-1914.....	69
Gráfico 3.1 – Acidentes do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1929-1938.....	131
Gráfico 4.1: Receita x despesa do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1915-1941.....	139
Gráfico 4.2: Coeficiente de tráfego: Rede Ferroviária Estadual x <i>Tramway</i> da Cantareira: 1915-1934.....	140
Gráfico 4.3: Média anual de passageiros transportados: 1915-1941.....	143
Gráfico 4.4: Total de empregados da Seção Cantareira da EFS: 1942-1957.....	155
Gráfico 4.5 – Coeficiente de tráfego do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1895-1963.....	177

LISTA DE MAPAS

Mapa 1.1 – Planta da cidade de São Paulo em 1850.....	29
Mapa 2.1 - Rede de transportes da cidade de São Paulo: 1905.....	66
Mapa 2.2 – Projeto de ferrovia a interligar Guarulhos, Bom Sucesso Santa Isabel e Igaratá: 1910 (Parte1).....	73
Mapa 2.3 – Projeto de ferrovia a interligar Guarulhos, Bom Sucesso Santa Isabel e Igaratá: 1910 (Parte2).....	74
Mapa 3.1 – Proposta de extensão do <i>Tramway</i> da Cantareira apresentada por Eduardo Vicente de Azevedo.....	102
Mapa 4.1: <i>Tramway</i> da Cantareira (trajeto): 1941.....	142

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.1: Principais melhoramentos no município de São Paulo:

1851-1884.....40

Quadro 3.1: Propostas de remodelação do *Tramway* da Cantareira

em 1932..... 122

Quadro 3.2: Sistemas de tráfego propostos para o *Tramway* da Cantareira

em 1932..... 125

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 – Ligações de água no município de São Paulo (1883-1888).....	33
Tabela 1.2 – Evolução demográfica do município de São Paulo (1872-1920).....	33
Tabela 1.3 - Extensão dos ramais do <i>Tramway da Cantareira</i> em 1896.....	45
Tabela 1.4 – Material rodante do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1893-1904.....	45
Tabela 1.5 – Materiais transportados pelo <i>Tramway</i> da Cantareira: 1896-1897 (Ton)	48
Tabela 1.6 – Receitas arrecadadas e não arrecadas pelo <i>Tramway</i> da Cantareira: 1894-1904 (mil-réis)	49
Tabela 1.7 – Movimento financeiro do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1894-1904.....	51
Tabela 2.1 – Receitas e despesas do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1905-1915.....	84
Tabela 2.2 – Devedores de tráfego do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1905-1911.....	86
Tabela 3.1 – Resultados Financeiros e transporte de passageiros e mercadorias do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1912-1919.....	93
Tabela 3.2 – Potência instalada no país em KW: 1883-1940.....	106
Tabela 3.3 – Projeção dos resultados financeiros do <i>Tramway</i> da Cantareira em caso de eletrificação.....	127
Tabela 3. 4 – Descarrilamentos do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1926-1935.....	130
Tabela 3.5 – Atrasos do <i>Tramway</i> da Cantareira iguais ou superiores a 9 minutos: 1929-1938.....	132
Tabela 4.1 – Receita x Despesa do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1915-1941 (mil-réis)	135
Tabela 4.2 – Discriminação das receitas do <i>Tramway</i> da Cantareira: 1928-1938 (mil-réis).....	137

Tabela 4.3 – Tráfego de passageiros do <i>Tramway</i> da Cantareira	
por tipo de passagens: 1933-1935.....	138
Tabela 4.4 – Mercadorias transportadas pelo <i>Tramway</i> da	
Cantareira: 1933-1935 (Kg)	144
Tabela 4. 5 – Discriminação das despesas do <i>Tramway</i> da	
Cantareira: 1928-1938 (mil-réis)	147
Tabela 4.6 – Resultados financeiros e coeficiente de tráfego do	
<i>Tramway</i> da Cantareira: 1942-1965.....	154
Tabela 4.7 – Distribuição dos empregados da Seção Cantareira	
da EFS por setor: 1942-1944; 1957.....	155
Tabela 4.8 – Total de passageiros pagantes e não pagantes	
da Seção Cantareira da EFS: 1942-1965.....	158
Tabela 4.9 – Receitas da Seção Cantareira da EFS divididas	
por setor: 1942-1965 (Cr\$).....	160
Tabela 4.10 – Despesas da Seção Cantareira da EFS divididas	
por setor: 1942-1965 (Cr\$).....	161
Tabela 4.11 – Despesas da Seção Cantareira da EFS divididas	
por tipo de gasto: 1945-1965	162

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AHMG – Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos

ALESP – Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

APESP – Arquivo Público do Estado de São Paulo

BN – Biblioteca Nacional

CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos

EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil

EFCJ – Estrada de Ferro Campos do Jordão

EFF – Estrada de Ferro Funilense

EFS – Estrada de Ferro Sorocabana

FEPASA – Ferrovias Paulistas S. A.

IEFN – Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação

PD – Partido Democrático

PUC-Campinas – Pontifícia Universidade Católica de Campinas

PUC-SP – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

RTAE – Repartição Técnica de Águas e Esgotos

SACOP – Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas

SVOP – Secretaria de Viação e Obras Públicas

UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas

UNIFESP – Universidade Federal de São Paulo

USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	17
1. DA CRISE HÍDRICA PAULISTANA AOS PRIMEIROS ANOS DO <i>TRAMWAY</i> DA CANTAREIRA.....	27
1.1. A CRISE HÍDRICA EM SÃO PAULO NO SÉCULO XIX.....	27
1.2. OS PRIMÓRDIOS DO <i>TRAMWAY</i> DA CANTAREIRA: 1893-1904.....	42
2. O <i>TRAMWAY</i>, A CIDADE E OS PLANOS DE EXPANSÃO: 1905-1915.....	55
2.1. ARRENDAMENTO, CONCESSÃO E PROLONGAMENTO: ALGUMAS PROPOSTAS.....	72
3. OS PLANOS DE REMODELAÇÃO (1915-1942).....	91
3.1. O ARRENDAMENTO COMO SOLUÇÃO.....	94
3.2. OS PROJETOS DE ELETRIFICAÇÃO.....	105
3.3. A CONCORRÊNCIA PÚBLICA PARA SUA REMODELAÇÃO.....	121
4. DA ANEXAÇÃO À SOROCABANA À DESATIVAÇÃO DO “TRENZINHO DA CANTAREIRA”: 1942-1965.....	134
4.1. O “PROBLEMA” AOS OLHOS DO ESTADO (1915-1942).....	134
4.2. A SEÇÃO CANTAREIRA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.....	152
CONCLUSÃO.....	179
REFERÊNCIAS.....	185
APÊNDICE A – Resultados financeiros do <i>Tramway</i> da Cantareira:	
1894-1965.....	202
APÊNDICE B – Passageiros transportados pelo <i>Tramway</i> da Cantareira:	
1894-1965.....	204
APÊNDICE C – Representação do traçado do <i>Tramway</i> da Cantareira	205

INTRODUÇÃO

A evolução dos meios de transporte na região atualmente pertencente ao Estado de São Paulo - caracterizada pela caminhada humana nos séculos XVI e XVII, depois substituída paulatinamente pelo transporte marítimo no século XVIII e culminando com o advento das ferrovias a partir da metade do século XIX -, teve sempre a cidade de São Paulo como ponto de referência, haja vista sua localização privilegiada entre o litoral e o interior, que se alargava em termos de ocupação humana.¹

A malha ferroviária paulista se expandiu principalmente no decorrer do século XIX e início do século XX, sendo a cidade de São Paulo seu entroncamento rumo a Santos. A expansão do plantio do café, impulsionada pelo crescimento em extensão das ferrovias, estimulou o povoamento do noroeste paulista. Se é certo que as estradas de ferro foram construídas com o objetivo de escoar a produção cafeeira existente, elas, desde a década de 1870, foram indutoras do plantio em novas frentes, com vistas à expansão agrícola da cafeicultura no interior paulista, propiciando a abertura de novas “bocas de sertão”.²

Inaugurada no Brasil em 1854, com a construção do ramal que ligava Mauá a Fragoso, no Estado do Rio de Janeiro, a *era ferroviária* teve início em terras paulistas no ano de 1867, com a inauguração da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí pela Companhia São Paulo *Railway*. A construção das primeiras ferrovias, tanto no plano provincial como imperial, mais do que apenas atrelada ao crescimento da produção do café, só foi possível graças a este produto agrícola³; sua implantação visava à redução dos custos com o transporte em direção ao porto de Santos, tendo como preocupação central a rentabilidade, de modo a fazer com que vagões e

¹ GRANDI, G. Considerações sobre o transporte pré-ferroviário em São Paulo. In: GOULART FILHO, A.; QUEIROZ, P. R. C.(orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados, GO: Ed. UFGD, 2011. p. 269-283.

² CARVALHO, D. F. Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista. **Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo**, n. 27, 2007.

³ VIEIRA, L. R.. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. Vol. 2 Nº 4, Dezembro de 2010. p. 192-195. O período inicial das ferrovias no país concentrou-se no Sudeste sob a alegação de que o norte do país poderia suprir sua demanda de transporte de cargas utilizando-se do modal hidroviário.

locomotivas substituíssem a tração animal no transporte da mercadoria – até então realizado por mulas –, a qual onerava o preço do produto.⁴

A malha ferroviária paulista se manteve, ainda que com oscilações, em uma perspectiva de crescimento durante as décadas seguintes, perpassando a Primeira República (1889-1930) em franca expansão, com crescimento sustentado até as décadas de 1950-1960. Após atingir o seu ápice, entrou em paulatino declínio em extensão de linhas e investimentos, no âmbito de um processo de extinção que resultou na criação da Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), empresa que unificou as ferrovias estatais sob uma única direção e culminou com a venda da malha paulista à União em 1998 e posterior privatização no ano seguinte.⁵

Em síntese, apesar dos percalços observados, é lícito afirmar que as ferrovias possibilitaram o crescimento da cafeicultura para áreas mais distantes do Porto de Santos, favoreceram o deslocamento populacional no Estado de São Paulo e, do mesmo modo, o estabelecimento da capital como centro comercial e financeiro do país.⁶

A produção acadêmica recente sobre as ferrovias, articulando o café e as estradas de ferro, tem o livro *Café e Ferrovias*, de Odilon Mattos, como grande referência. Bibliografia obrigatória quando se trata do assunto, o livro de Mattos é o mais famoso trabalho na abordagem da relação quase intrínseca entre as estradas de ferro e a cafeicultura, especialmente no que se refere à contribuição prestada ao desenvolvimento paulista. Segundo seu estudo, a ligação da cafeicultura com a rede ferroviária paulista seria uma espécie de via de mão dupla, de interdependência

⁴ AQUINO, I. Apontamentos sobre a história do café em São Paulo: das origens a 1930. In: ODÁLIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. (Orgs.). **História do Estado de São Paulo / A formação da unidade paulista – República**. São Paulo: UNESP/Imprensa Oficial/Arquivo Público do Estado, 2010, p. 71.

⁵ Segundo Chafic Jacob, a tarifa do transporte de passageiros não acompanhou a alta dos preços dos ônibus nem a da inflação, o que teria gerado uma espécie de sucateamento da ferrovia em relação aos ônibus. O mesmo ocorreu com o transporte de cargas que, por pressão governamental, não reajustou seus preços de forma a acompanhar a inflação e, por consequência, fez com que a FEPASA operasse de forma deficitária. Ainda de acordo com o autor, entre 1960 e 1980 a frota ferroviária cresceu pouco mais de 20% ao passo que a frota rodoviária cresceu quase 1000%. Ao mesmo tempo, a malha rodoviária cresceu 358% e a malha ferroviária encolheu 18%. JACOB, C. **Ferrovia, o caminho certo**: panorama das estradas de ferro nos países de economia liberal dirigida. São Paulo: Imprensa Oficial, 1982. p. 27-36 e 131-138.

⁶ GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo**: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010, p. 39.

latente, sendo uma responsável pelo desenvolvimento e posterior ocaso da outra e vice-versa.⁷

Produzido anos depois da obra acima, o trabalho de Flávio Saes, *Ferrovias em São Paulo, 1877-1940*, adaptação de sua dissertação de mestrado em Economia na Universidade de São Paulo (USP), daria nova contribuição ao tema. Investigando os balanços financeiros e a rentabilidade das ferrovias, o autor questiona os estudos que apontavam o déficit das ferrovias como resultado da má administração estatal, e observa que muitos dos fatores responsáveis pelo seu declínio eram exteriores à ação do Estado. Da mesma forma, analisando seus aspectos econômicos, aponta que, em dado momento da história dessas estradas de ferro – o trabalho analisou detidamente a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana - seus interesses não eram mais os mesmos dos cafeicultores paulistas, apesar de seus destinos estarem invariavelmente atrelados.⁸

Superada a novidade em se articular o café às estradas de ferro, novos estudos foram empreendidos, dessa vez tendo como foco ferrovias específicas. Ivanil Nunes analisou, em sua dissertação transformada em livro, a história da Estrada de Ferro do Dourado, conhecida como Douradense, inserindo-a na crise que o modal ferroviário experimentou a partir da década de 1940, acentuada a partir da década de 1960.⁹ Guilherme Grandi, por exemplo, em sua dissertação de mestrado – igualmente transformada em livro –, estudou a trajetória da E. F. Rio Claro, destacando seus resultados econômicos e sua vinculação à cultura do café até sua aquisição pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro¹⁰.

No decorrer das últimas décadas, para além dos exemplos acima, novas nuances da questão ferroviária foram trabalhadas em livros, artigos de revistas de economia, história, sociologia e até de educação, além de teses e dissertações nas diversas áreas de conhecimento; surgiram estudos sobre a transição do trabalho escravo para o assalariado e sua repercussão na construção das ferrovias, o papel dos comunistas e as greves ocorridas nas estradas de ferro, o processo de formação dos profissionais que trabalhariam na construção e operação dos trens,

⁷ MATOS, O. N. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4 ed. Campinas, SP: Pontes Editores, 1990 [1973].

⁸ SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

⁹ NUNES, I. **Douradense**: a agonia de uma ferrovia. São Paulo: Annablume, 2005.

¹⁰ GRANDI, G. **Café e expansão ferroviária**: a Companhia E.F. Rio Claro (1880- 1903). São Paulo: Annablume, 2007.

assim como sua decadência e posterior privatização. Uma miríade de temas, enfim, entrou na pauta dos estudos acadêmicos sobre ferrovias.

Não obstante, a tendência observada nos trabalhos produzidos em São Paulo que abordam as ferrovias foi a de se ocuparem, *grosso modo*, prioritariamente das chamadas “grandes ferrovias”, como, por exemplo, as que formariam a FEPASA, junção da Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro São Paulo e Minas, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e de temas analisados a partir delas.

Nesse processo, o estudo do *Tramway* da Cantareira, devido ao seu tamanho e por não se enquadrar como uma estrada de ferro voltada ao café, passou ao largo da produção acadêmica sobre o tema, o que não significa, contudo, que não tenha tido, de alguma forma, a sua história narrada por autores paulistas a partir de duas óticas distintas: o ponto de vista paulistano e a visão guarulhense.¹¹

No que se refere aos trabalhos que tiveram a capital como foco, o Tramway é mencionado, à exceção do trabalho de Langenbuch¹², no contexto de urbanização e dos transportes coletivos de fins do século XIX e início do século XX. Nessa perspectiva se situam, por exemplo, o trabalho de Dalmo Vilar, cujo foco se centra nas empresas que foram responsáveis por obras hidráulicas em São Paulo e de Waldemar Stiel que, assim como Vilar, menciona as razões de sua construção – auxiliar na captação da água disponível nos mananciais da Serra da Cantareira – ressaltando também o fato do Tramway ter se tornado um meio de transporte eficiente na ligação da zona norte da cidade à região central. Quando não se restringiram aos seus anos iniciais, os escritos sobre a ferrovia o inseriram na conformação urbana dos bairros pelos quais ele passava.¹³

¹¹ Consideramos como paulistanos os autores que escreveram sobre o *Tramway* da Cantareira a partir de preocupações centrais com o município de São Paulo e como autores guarulhenses os que o fizeram a partir de questionamentos relacionados a Guarulhos, independentemente de naturalidade ou residência.

¹² LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo**: estudo de Geografia Urbana. Tese. (Doutorado em Geografia). Universidade de Campinas. Rio Claro, SP. 1968. Essa obra insere o Tramway da Cantareira no contexto de urbanização da Grande São Paulo em uma perspectiva ampla em termos de análise comparativa com outros modais de transporte sempre com vistas a compreender as transformações urbanas da região. A ferrovia é citada com mais frequência nos capítulos que se dedicam ao período de 1915 em diante.

¹³ VILAR, D. D.. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira**: um estudo de arqueologia industrial. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007. STIEL, W. C. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil/Edusp, 1978. BRITTO, E. **São Paulo Tramway Tremembé**. São Paulo: Edição do autor, 1999.; Idem. **São Paulo Tramway Tremembé – volume 2** (Da Maria Fumaça à internet). São Paulo: Tremembé N&P, 2004.

Na perspectiva guarulhense, por sua vez, nota-se uma análise ora parcial da trajetória da ferrovia, ora um tom saudosista com pouca pesquisa documental. No primeiro grupo encontramos, por exemplo, desde trabalhos de fôlego, mas que o abordam apenas de maneira secundária, até textos sínteses sobre a história de Guarulhos ou então pesquisas ainda em desenvolvimento relacionadas à industrialização local.¹⁴ No outro grupo, situam-se, por exemplo, um trabalho amplamente citado na historiografia guarulhense, dado o seu esforço de sistematização de dados e que também dedicou um capítulo de seu livro à ferrovia; e outro que, dedicado apenas ao Tramway da Cantareira, mostrou-se igualmente saudoso em relação à ferrovia, mas com pouco rigor no que se refere às fontes de sua pesquisa.¹⁵

A partir da leitura dos principais textos que abordam o assunto proposto, podemos afirmar que tanto a trajetória dessa estrada de ferro – desde a sua fundação até a desativação de seu último ramal, em 1965 – como a sua relação com o desenvolvimento paulistano e, em menor medida, guarulhense, são temas que merecem um maior aprofundamento, pois ainda não foram contemplados em nível de estudos acadêmicos.¹⁶

A julgar pelo que se encontra na bibliografia analisada, são diversos os questionamentos sem resposta em virtude de os trabalhos sobre o assunto terem praticamente ignorado as fontes primárias existentes sobre o tema. Quando isto não ocorreu, o tema foi tratado de forma superficial, as obras se restringiram a um período da história do *Tramway* ou estabeleceram como objeto apenas uma temática ou trecho geográfico contemplado por seus ramais.

Para a realização dessa pesquisa e o atendimento às suas aspirações em termos de contribuição historiográfica, a documentação utilizada é essencialmente

¹⁴ SANTOS, C. J. F. **Identidade urbana e globalização**: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos/SP. São Paulo: Annablume / Sindicato dos Professores de Guarulhos, 2006; OMAR, E. H. (org.). **Guarulhos tem história**: questões sobre história natural, social e cultural. São Paulo: Anada Gráfica e editora, 2008; NOOVHA AMÉRICA. **Guarulhos: espaços de muitos povos**. 2 ed. São Paulo: Noovha América, 2008; SANTANA, A. S. *et al.* Em torno da ferrovia e da rodovia: o processo de industrialização de Guarulhos e seu patrimônio industrial. *In*: BORGES, A. C. M.; OMAR, E. H. (orgs.). **Signos e significados em Guarulhos**: identidade, urbanização e exclusão. São Paulo: Navegar, 2014; FERLA, L. *et al.* Mapeamento SIG na Pesquisa e Inventário do Patrimônio Arqueológico de Guarulhos (PIPAG). **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 26, p. 84-94, aug. 2016.;

¹⁵ RANALI, J. **Repaginando a história**. São Paulo: Sociedade Guarulhense de Educação, 2002; RIBEIRO, S. **Destino – Guarulhos**: a história do trem da Cantareira. Diadema, SP: Gemape, 2006.

¹⁶ Baseado nos bancos de teses e dissertações da PUC-SP, PUC-Campinas, UNICAMP, USP, UNESP, UNIFESP e na Coleção de Obras sobre Guarulhos da Biblioteca Municipal Monteiro Lobato.

escrita, de cunho arquivístico e biblio-hemerográfico. No que diz respeito à documentação hemerográfica, consultamos os jornais *Correio Paulistano* (1875-1924), *Correio de S. Paulo* (1930-1939), *O Estado de S. Paulo* (1875-1965), *Folha da Manhã* (1925-1960), *Folha da Noite* (1921-1960) e *Folha de S. Paulo* (1960-1965) com vistas a contrapor a documentação oficial¹⁷. De igual maneira, concebendo tais veículos da imprensa como “caixas de ressonância” dos acontecimentos locais.¹⁸

Por fim, em relação à documentação arquivística, amplamente utilizada nesse trabalho, ela é constituída pelos relatórios dos órgãos aos quais o *Tramway* da Cantareira foi subordinado, no caso a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas (1893-1926), depois a Secretaria de Viação e Obras Públicas (1927-1942) e, finalmente, a Estrada de Ferro Sorocabana (1942-1965), abarcando o período de 1892 a 1965, complementados pela análise de processos pertencentes ao Fundo da Secretaria de Transportes, custodiados pelo Arquivo Público do Estado de São Paulo.¹⁹ Ainda de caráter arquivístico, foram também utilizados Anais da Câmara Municipal de São Paulo, documentos avulsos sob a guarda do Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos e um sem-número de leis, decretos, projetos de lei e afins, tendo em vista o caráter estatal do *Tramway* e, como tal, submetido ao regramento do Poder Público.

¹⁷ Ressaltamos que esses periódicos não foram consultados com um olhar de análise sobre eles em si nos termos de uma história “dos” periódicos -, e sim de uma história “por meio” dos periódicos, sem a centralidade de outros trabalhos que, por vezes, têm no que é noticiado o seu objeto central de análise. LUCCA, T. R. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, C. B. (Org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005. Sobre a pesquisa em periódicos como objeto de estudo ver também: CRUZ, H. F.; PEIXOTO, M. R. C. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. **Projeto História**, São Paulo, n.35, p. 253-270, dez. 2007.

¹⁸ De acordo com Balcão, “As seções sobre a cidade constituíam-se, jornalisticamente, em espaço importante para a publicação de notícias de interesse popular. De forma sucinta, noticiavam eventos políticos, esportivos ou de lazer, referentes a aspectos trabalhistas e, também, no que dizia respeito às ações dos Poder Público Municipal e Estadual. Reclamações enviadas por carta ou informadas pessoalmente à redação também faziam parte do que era publicado. Os jornais, assim, informavam e eram informados em uma via de mão dupla na qual faziam as vezes de emissores e receptores da informação no âmbito municipal.” BALCÃO, L. F. A cidade das reclamações: moradores e experiência urbana na imprensa paulista (1900-1913). In: FENELON, D. (org.). **Cidades**. São Paulo: Ed. Olho D'água/PUC, Programa de Pós-Graduação em História, nº 1, 1999, passim.

¹⁹ Em trabalho realizado em coautoria com Haíke Silva, notamos que o Arquivo Público do Estado presta relevante contribuição à historiografia paulista. Com base nos trabalhos disponibilizados online nos repositórios digitais das universidades analisadas, identificamos que aproximadamente 10% de todas as teses e dissertações em História defendidas nos programas de pós-graduação paulistas, no período de 2006 a 2015, utilizaram de alguma maneira documentos sob a guarda da instituição em seus textos. Esse percentual alcança a média de 20% quando se refere especificamente ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da USP. SILVA, H. R. K.; SILVA, S. P. R. O Arquivo Público do Estado de São Paulo e a historiografia da pós-graduação paulista. **Ágora**, v. 26, n. 53, 2016.

Segundo Heloísa Bellotto, “A história não se faz com documentos que nasceram para ser históricos, com documentos que só informam sobre o ponto final de algum ato administrativo decisivo. A história se faz com uma infinidade de papéis cotidianos [...]”²⁰. No trabalho com documentos de arquivo, que constituem, em última análise, o “fio condutor” dessa pesquisa, é importante ter em mente a sua definição, isto é, aqueles documentos produzidos e acumulados por uma organização para a realização de suas atividades precípuas.

De acordo com Luciana Duranti, os arquivos, ao longo dos anos, serviram a diversas áreas de conhecimento, como administração, direito, história, e à sociedade de maneira geral, em decorrência de que seus “registros documentais”, por suas características, proporcionam um conhecimento único. “Gerados ou recebidos no curso das atividades pessoais ou institucionais”, tais documentos “são as provas primordiais para as suposições ou conclusões relativas a essas atividades e às situações que elas contribuíram para criar, eliminar, manter ou modificar”. Com base nessa documentação, afirma a autora, “intenções, ações, transações e fatos podem ser comparados, analisados e avaliados, e seu sentido histórico pode ser estabelecido.”²¹

Logo, tais documentos, longe de surgirem para serem “históricos”, têm um valor primário que antecede aquele posteriormente atribuído pela sociedade em geral ou por instrumentos de gestão documental – valor secundário – quando utilizados para a pesquisa.²² Isso não significa, *a priori*, que a documentação presente nos arquivos tem um valor intrínseco maior em relação aos demais “vestígios” outrora vistos como de menor importância para a historiografia. Isso quer dizer que, em última análise, quando afirmamos o “caráter de prova” do documento de arquivo, o fazemos no sentido de que, uma vez garantida sua cadeia de custódia e suas características – autenticidade, imparcialidade, organicidade, unicidade e

²⁰ BELLOTTO, H. L. **Arquivos Permanentes**: tratamento documental. 4 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2007, p. 27

²¹ DURANTI, L. Registros documentais contemporâneos como provas de ação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 13, p. 49-64, jul. 1994. p. 50.

²² Os instrumentos de gestão documental mais utilizados no âmbito da arquivística são o *Plano de Classificação de Documentos* e a *Tabela de Temporalidade de Documentos*, que identificam a estrutura, as funções e as atividades da entidade que produz os documentos para a sua classificação e recuperação da informação e orientam os prazos de guarda e destinação final (eliminação ou guarda permanente) dos documentos avaliados. BERNARDES, I. P.; DELATORRE, H. **Gestão documental aplicada**. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2008, p. 14-17; 33-39.

naturalidade²³ –, eles são fontes confiáveis para a pesquisa histórica como comprovantes da ação de seu órgão produtor ou acumulador, cabendo ao historiador, no futuro, a interpretação quanto às razões e motivações humanas relacionadas a eles.²⁴

As razões que nos levam a explicitar, ao menos em linhas gerais, as características das fontes com as quais trabalhamos decorre da concepção de que os limites desse trabalho, em sua proposta de pesquisar a história do *Tramway* da Cantareira, assentam-se na documentação selecionada, na medida em que, diferentemente da literatura, as fontes utilizadas pelo historiador determinam, no limite, qual história será contada, visto que é a partir delas que o seu discurso é construído.²⁵

Sentenças históricas (histórias) são sempre enunciados sobre algo que foi o caso no passado. Sua credibilidade depende de convencer seus destinatários de que o que ocorreu no passado aconteceu da forma como enunciam. As histórias convencem seus destinatários da credibilidade de seus conteúdos na medida em que demonstram o que foi o caso, no passado, por recurso aos vestígios ainda presentes desse mesmo passado. Dessa forma, quem quiser saber como as coisas aconteceram poderá convencer-se de que assim foi como está sendo dito. [...]
A pertinência empírica das histórias funda-se, pois, no fato de que seus enunciados sobre o que foi o caso, no passado, estão garantidos pela experiência do que ainda subsiste, no presente, desse passado, referido como testemunho fundamentador da realidade passada.²⁶

As fontes, portanto, têm uma dupla função: ao mesmo tempo em que servem para a *representação* do passado pelo historiador, isto é, como elemento a ser selecionado e analisado na construção de sua interpretação e posterior narração por meio de recursos inteligíveis sobre esse período em perspectiva histórica²⁷; servem, também, para validar a argumentação diante do público leitor, pois asseguram que o trabalho do historiador é baseado em um método próprio fundamentado nos vestígios do passado que remanescem em nosso tempo. Abre-

²³ Sobre as especificidades de cada uma das características dos documentos de arquivo ver DURANTI, L. **op. cit.**, p. 51-55.

²⁴ “Arquivos existem para que as ações administrativas, jurídicas, técnicas, científicas, etc. sejam conhecidas, sejam cumpridas se for o caso e, sobretudo, sejam provadas. Documentos de arquivo são provas. **Nascem como provas, permanecem como testemunhos.**” BELLOTTO, H. L. **Arquivo: estudos e reflexões**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014, p. 179 [grifo nosso]

²⁵ KOSELLECK, R. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2006, p. 188.

²⁶ RÜSEN, J. **Razão histórica: Teoria da história: fundamentos da ciência histórica**. Brasília, Editora UnB, 2001, p. 100-101.

²⁷ GADDIS, J. **Paisagens da História: como os historiadores mapeiam o passado**. Rio de Janeiro: Campus, 2003. pp. 15-22; KOSELLECK, R. **op.cit.** p. 141.

se, assim, a possibilidade de o saber histórico sobre o passado ser “sistematicamente corrigível”, visto que sua credibilidade torna-se “permanentemente controlada, e sentenças empíricas tidas atualmente por verdades históricas podem ser desmentidas pela instância verificadora das fontes”.²⁸

José d’Assunção Barros identifica nas definições acerca dos chamados “campos da história” e seus objetos de pesquisa certa dificuldade conceitual. De forma a categorizar melhor tais “campos”, o autor propõe a utilização dos termos “Dimensão, Abordagem e Domínio”. Segundo sua proposta, *Dimensão* diria respeito ao enfoque ou ao que se pretende ver em primeiro plano, a *Abordagem* se referiria ao método ou a como utilizar as fontes, enquanto o *Domínio* relacionar-se-ia com o tema ou o objeto da pesquisa empreendida, sem perder de vista, evidentemente, que não há nenhum acontecimento que seja exclusivamente econômico, político ou social e, da mesma forma, que todo trabalho tende a adentrar, em maior ou menor medida, em outras dimensões, utilizar outras abordagens e mesmo transitar por mais de um domínio.²⁹ Não obstante, consideramos válida a categorização do autor e, adotando-a, enxergamos a presente pesquisa nos quadros da Dimensão da História Econômica quanto ao seu interesse pelos processos de transformação da sociedade, com uma Abordagem de análise quantitativa e qualitativa das fontes, com enfoque no Domínio da história dos transportes.

Propomos, assim, um estudo sobre a história do *Tramway* da Cantareira no período de 1893 a 1965 e sua relação com o desenvolvimento local: o município de São Paulo, especialmente a zona norte e, a partir de 1915, também o de Guarulhos em sua porção central, com base em documentos estaduais, municipais e periódicos da época. O objetivo central é refletir sobre as razões que levaram à sua construção/inauguração, a maneira segundo a qual sua existência e funcionamento eram percebidos pela sociedade da época, o papel atribuído à ferrovia pelo aparelho estatal ao longo dos primeiros anos e, por fim, as motivações que levaram à decisão de desativar os seus ramais.

²⁸ RÜSEN, J. **op. cit.** p. 102-103. Marc Bloch, nos idos de 1940 já ponderava sobre essa questão, nos seguintes termos: “[...] fora dos livres jogos da fantasia, uma afirmação não tem o direito de ser produzida senão sob a condição de poder ser verificada; e cabe ao historiador, no caso de usar um documento, indicar, o mais brevemente, sua proveniência, ou seja, o meio de encontrá-lo equivale, sem mais, a se submeter a uma regra universal de probidade”. BLOCH, M. **Apologia da história, ou, O ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001, p. 94-95.

²⁹ BARROS, J. A. **O campo da história: especialidade e abordagens**. 7 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010, p. 15-22.

No que diz respeito à organização do texto, decidimos segmentá-lo em quatro capítulos. O primeiro é dedicado a um resgate das ações que desencadeariam a decisão pela construção do *Tramway*. Para isso, abordaremos a crise hídrica pela qual a cidade passou desde a segunda metade do século XIX, investigando as origens dos mananciais da Cantareira, vistos como salvação para o abastecimento de água da cidade. Tal recapitulação histórica se faz necessária devido ao fato de que o *Tramway* foi construído justamente para auxiliar na captação de água da referida serra e, somente depois, teve seu uso redirecionado para o transporte de passageiros.

Em seguida, analisaremos os dados referentes à atuação da ferrovia em seus primeiros anos de funcionamento, verificando sua rentabilidade, sua contribuição à administração pública na época, e sua posterior utilização como transporte de passageiros pelos moradores e trabalhadores da zona norte da capital. O recorte temporal vai do início de sua construção, em 1893, até 1904, último ano em que esta fica subordinada à Comissão de Saneamento, sendo vinculada, posteriormente, à Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação do Estado em 1905.

No segundo capítulo, por sua vez, estudaremos as transformações sofridas pelo *Tramway* em sua atuação no âmbito da cidade de São Paulo, avaliando também as razões que justificaram sua expansão, visto que, a partir de 1915, seus ramais passaram a contemplar também o município de Guarulhos. Não obstante, abordaremos os debates ocorridos à época sobre a possibilidade de sua cessão à iniciativa privada, e em quais condições o Estado se dispôs a cogitar tal ação.

No terceiro capítulo analisaremos as propostas e discussões referentes à remodelação da ferrovia no período de 1915 a 1942 por parte do Estado, da imprensa, de representantes políticos e moradores das regiões atendidas por seus ramais, contemplando as diversas visões acerca do *Tramway* que consideraram desde sua remodelação e ampliação, até seu arrendamento ou cessão à *Light* para que se tornasse uma linha de bondes.

Por fim, no quarto capítulo, a discussão recairá sobre o funcionamento do *Tramway* sob a gestão da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), tendo como ponto de partida as motivações governamentais que redundaram em sua transferência para a mencionada ferrovia, analisando também as medidas levadas a cabo no sentido de modernizá-lo e, do mesmo modo, as razões que motivaram a administração estadual a suprimir seus ramais no ano de 1965.

1. DA CRISE HÍDRICA PAULISTANA AOS PRIMEIROS ANOS DO *TRAMWAY* DA CANTAREIRA

Presente na história do Estado de São Paulo de 1893 a 1965, o *Tramway* da Cantareira foi eternizado na memória paulistana por Adoniran Barbosa na clássica canção “Trem das Onze”³⁰. Responsável pela interligação do centro da cidade de São Paulo à zona norte e, posteriormente, também a Guarulhos, essa linha férrea, no entanto, não surgiu para atender ao transporte de passageiros – principal função desempenhada ao longo de sua história – e sim como estratégia para a finalização das obras de captação das águas dos mananciais da Cantareira. Sua criação originou-se, portanto, devido a uma contingência da época, e sua vida útil, de 72 anos, prolongou-se em razão de uma externalidade da crise hídrica que permeou o século XIX na capital da Província.

Sua trajetória tem como ponto originário o momento em que o governo provincial começou a considerar as águas provenientes dos mananciais da Serra da Cantareira como solução para a crise hídrica enfrentada pelo município de São Paulo, em meados do século XIX, a qual se estendeu ao longo das décadas e, ainda hoje, permanece presente no cotidiano estadual em decorrência das crises de gestão do abastecimento de água enfrentadas no início desse século XXI.³¹

1.1 A CRISE HÍDRICA EM SÃO PAULO NO SÉCULO XIX

A população da capital cresce todos os dias, e na razão directa do seu crescimento, aumenta-se a ansiedade publica pela falta de agua potável para a satisfação de suas necessidades.³²

Com essas palavras, em relatório alusivo ao ano de 1870, o presidente da Província de São Paulo, Antônio da Costa Pinto Silva, prestava contas à Assembleia Provincial sobre o andamento dos procedimentos realizados para que São Paulo resolvesse um problema crônico que a assolava: a falta d’água.

³⁰ A canção de Adoniran Barbosa chamada “Trem das Onze” foi considerada, em enquete promovida pela Rede Globo de Televisão no ano de 2000, a música símbolo de São Paulo.

³¹ CUSTÓDIO, V. A crise hídrica na Região Metropolitana de São Paulo (2014-2015). **Geosp – Espaço e Tempo**. v. 19, n. 3, p. 445-463, mês. 2016.

³² SÃO PAULO (Província). **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da provincia, o exm. sr. dr. Antonio da Costa Pinto Silva, no dia 5 de fevereiro de 1871**. S. Paulo, Typ. Americana, 1871. Nessa e nas demais citações diretas, salvo menção em contrário, optamos por manter as grafias originais dos documentos mencionados.

Desde a década de 1850 o governo provincial já tinha claro que a solução para a insuficiência do acesso à água em solo paulistano repousava nos mananciais da Serra da Cantareira. Em um cenário no qual boa parte de seus habitantes era obrigada a recorrer aos aguadeiros³³ - que a ofereciam a partir da sua obtenção no rio Tamanduateí, de qualidade duvidosa -, as águas oriundas das nascentes da Cantareira tornaram-se o foco das atenções e de diversas tentativas de captação para abastecer a capital da província nas décadas seguintes.³⁴

No decorrer do século XIX, os fornecimentos de água e saneamento básico passaram a coexistir no discurso e nas ações dos governantes da província como tentativa de elevar o *status* da cidade e adequá-la à “modernidade” esperada pela burguesia paulista, que se contrapunha aos hábitos considerados “atrasados” em termos de consumo de água e mesmo em termos de despejo de dejetos.³⁵

Ao analisarmos o mapa que retrata a cidade em 1850, podemos perceber seus elementos originários, os principais logradouros e as inúmeras chácaras que dariam posteriormente origem a seus bairros, “elementos estruturantes da cidade, pois representam áreas e terrenos que seriam saneados, loteados e ocupados na expansão da cidade”.³⁶ Nessa época, circunscrita a um pequeno espaço geográfico, ainda com sua área urbana quase na totalidade comprimida pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú, restringindo-se aos atuais distritos da Sé, República e Bom Retiro, já se deparava, entretanto, a constante falta de água potável, resultado da ausência de um serviço de abastecimento que fosse capaz de enfrentar o problema.³⁷

³³ Denominação pela qual eram conhecidos os comerciantes de água. Geralmente descendentes de portugueses, os aguadeiros negociavam essas águas oriundas dos chafarizes públicos, poços, cisternas ou até mesmo do próprio rio Tamanduateí, levando-as diretamente às casas dos consumidores. SANT’AANA, D. B. Vida e morte dos chafarizes na cidade de São Paulo. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**. v. 203. São Paulo: DPH, 2004, p. 87-88.

³⁴ VILAR, D. D. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira**: um estudo de arqueologia industrial. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), USP. São Paulo, 2007. p. 36.

³⁵ CAMPOS, C. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 13, n. 2, p. 189-232, Dez. 2005, p. 194. Para a autora, a cidade, em meados de do século XIX, podia ser considerada como “um modesto núcleo urbano com dificuldades em demarcar sua área urbana e rural” (Ibidem, p. 191).

³⁶ KAKO, I. S. **O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo. 2013, p. 63.

³⁷ A cidade de São Paulo ter de enfrentar problemas de abastecimento de água não deixa de ser, de certa forma, paradoxal, visto que ao ser fundada encontrava-se no centro natural do sistema hidrográfico da região. FARIA, A. A. C. Abastecimento de água na cidade de São Paulo (1554-1960). **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**. v. 203. São Paulo: DPH, p. 38.

PLANTA DA CIDADE DE
SÃO PAULO
Em 1850
Organizada pelo Engenheiro
Gostão Cesar Bierrembach de Lima

The map is a detailed historical representation of São Paulo in 1850. It features the Rio Tietê flowing through the city, with various neighborhoods and landmarks labeled. Key areas include Chacara Bom Retiro, Chacara da Luz, Chacara da Glória, and Chacara da Freguezia do Braz. The map also shows the Mercado dos Livros and the Igreja da Glória. The city is organized by the Engenheiro Gostão Cesar Bierrembach de Lima.

29

Nesse sentido, a primeira lei, aprovada a esse respeito, foi a de n. 29, datada de 8 de abril de 1857, a qual autorizou o governo a contratar o encanamento das águas da Cantareira com Jean-Achille Martin d'Estadens, engenheiro francês que atuava como empreiteiro de obras públicas³⁸, sendo por ela estipulado o prazo de 30 meses para a execução do contrato.³⁹

No ano seguinte, o presidente da Província, José Joaquim Fernandes Torres, ao abrir os trabalhos da Assembleia, queixou-se do desperdício de água decorrente das más condições dos aparelhos de distribuição, além de lamentar o fato de que ainda não fora possível obtê-la dos mananciais da Serra da Cantareira⁴⁰. Dois anos depois, decidiu então ampliar o escopo do decreto de 1857, ocasião em que a utilização das águas daquela serra deixou de ser exclusividade de d'Estadens. Apesar de manter a lei anterior em vigor, passou-se a permitir que o governo também assinasse contrato com aqueles que oferecessem melhores vantagens, objetivando, com isso, expandir a capacidade de abastecimento.⁴¹

Legislar sobre o tema à espera de eventual interesse por parte da iniciativa privada parecia ser a prática utilizada na época. Em 1866, novamente a província editou uma lei contemplando aqueles que estivessem dispostos a realizar o serviço; desta vez, porém, com a introdução de uma inovação: o cerceamento da ação dos aguadeiros, tendo em vista que o comércio de água ficaria, a partir de então, a cargo de quem fizesse o encanamento e a distribuição das águas da Cantareira.⁴²

Com a aplicação da referida lei, o governo provincial deixou claro, em última análise, que a água disponível em território paulista tinha dono, e que caberia a ele o controle sobre sua captação, distribuição e até mesmo sobre sua comercialização, uma vez que arrogou para si também o arbítrio sobre o preço máximo pelo qual a

³⁸ CAMPOS, E. A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais: Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. v.15. n.1. p. 11-114. jan- jun. 2007, p. 20.

³⁹ SÃO PAULO (Província). **Lei 29, de 8 de abril de 1857**. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=139930>>. Acesso em: 9 fev. 2018. O primeiro anteprojeto, que não chegou a assumir forma de lei, para a adução e distribuição de água para a cidade, é anterior a 1857, datado de 1842. DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ESGOTOS. HISTÓRIA do saneamento em São Paulo. **Revista DAE**. vol. 62, n. 196. Julho de 2014, p. 72.

⁴⁰ SÃO PAULO (Província). **Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor senador José Joaquim Fernandes Torres, presidente da provincia de S. Paulo, abriu a Assembléa Legislativa Provincial no anno de 1858**. S. Paulo, Typ. Dous de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1858, p. 35-36.

⁴¹ Idem. **Lei 27, de 11 de maio de 1859**. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=140012>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

⁴² Idem. **Lei 72, de 20 de maio de 1866**. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=141770>. Acesso em: 12 jan. 2018.

água deveria ser comercializada.⁴³ Entretanto, além de não conseguir resolver a questão da falta quotidiana de água, também a província foi surpreendida por uma forte estiagem, submetendo a localidade a uma escassez ainda mais rigorosa a ponto de ser noticiada a secagem de todos os chafarizes da cidade, nos anos de 1866-1867.⁴⁴

A lei n. 102, de 30 de abril de 1870⁴⁵, revogou a lei n. 72, de 1866, e, em decorrência disso, novamente apelava à iniciativa privada para tentar solucionar a questão da falta d'água na capital.⁴⁶ Igualmente, foi instituído um imposto para auxiliar no pagamento da dívida com a província, estabelecendo tabelamento do preço da água a ser distribuída e o preço máximo a ser cobrado pelos aguadeiros.⁴⁷ A lei 102/1870 se caracterizou por adotar um viés mais regulatório e, embora eivada de boas intenções, mais uma vez não logrou êxito⁴⁸.

A questão hídrica teria um encaminhamento mais promissor somente anos mais tarde. Em 09 de outubro de 1875, a Província firmou contrato com Daniel

⁴³ Vilar interpreta essa lei de forma parecida, percebendo também um indicativo de que, a partir dessa data, o monopólio da água, ainda que sob a forma de concessão, seria do governo. VILAR, D. D. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira**: um estudo de arqueologia industrial. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007. p. 42.

⁴⁴ EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S.A (EMPLASA). **Memória urbana**: a Grande São Paulo até 1940. São Paulo: Arquivo Público do Estado/Imprensa Oficial, 2001, p. 32. A pipa era uma unidade de medida utilizada à época equivalente, atualmente, a 420 litros. Como a água era levada às casas por meio de tonéis com capacidade para 820 litros, o mesmo que duas pipas, o sistema de entrega era denominado “pipa rodante”.

⁴⁵ SÃO PAULO (Província). **Lei n. 102, de 30 de abril de 1870**. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=139338>>. Acesso em 30 jun. 2017. Apesar de a obra nunca ter sido realizada, o imposto de 5% sobre os aluguéis de casas, contido no artigo 5º, teria sido recolhido pelo menos até 1975. CAMPOS, C. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 13, n. 2, p. 189-232, dez. 2005, p. 200-201.

⁴⁶ De acordo com Campos, o Estado provincial não possuía condições de atender às demandas por infraestrutura exigidas pelas elites políticas e econômicas, no final do século XIX, para os centros urbanos da época. Dessa forma, no lugar de forjar a infraestrutura necessária, optou por estimular a realização das ações que considerava prementes, via contratação de empresas ou profissionais que se dispusessem a atender os termos das chamadas públicas de concessão que eram feitas. CAMPOS, C. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo**: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Pontes Editores: Campinas, SP, 2010, p. 26-27

⁴⁷ O preço máximo estipulado para um barril de 26 litros foi de 40 réis. Dalmo Vilar menciona que o preço médio de um barril com 20 litros, em meados de 1850, oscilava entre 40 e 80 réis. A definição do preço, a julgar esses valores como corretos, teve como base o preço mais baixo comumente praticado. VILAR, D. D. **op.cit**, p. 36.

⁴⁸ Os sucessivos decretos deixavam claro que “havia uma intenção clara – assim como para o caso dos transportes ferroviários, ou mesmo, para a concessão de instalação de linhas telefônicas ou elétricas, - de permitir a uma empresa privada a exploração dos serviços sanitários, desde que esta efetivasse a expansão do sistema de abastecimento. BERNARDINI, S. P. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios**: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 288.

Macckinson Fox, Antônio Prost Rodovalho e Benedicto Antônio da Silva para que estes, com força de privilégio, viessem a captar para a cidade águas provenientes da Serra da Cantareira.⁴⁹ Pouco tempo depois, em 7 de abril de 1877, os mesmos sócios obtiveram o privilégio para estabelecer um sistema de esgotos para a localidade e, para levar a cabo a empreitada, foi criada a Companhia Cantareira e Esgotos⁵⁰, em 25 de junho do mesmo ano.⁵¹

Em cumprimento às cláusulas do contrato, passaram-se quatro anos entre sua assinatura e o início do fornecimento de água. Assim, em setembro de 1881, teve início a distribuição de água na cidade que, em termos populacionais e de “área urbana”, não parava de crescer.⁵²

O contrato da Companhia com o Estado guardava ainda uma peculiaridade: acrescida às ligações diretas, havia também a previsão de a construção de seis chafarizes públicos em determinados pontos públicos, como forma de permitir o acesso à água àqueles que não tinham condições de pagar por ela.⁵³

O incremento do número de ligações de água nos domicílios, pujante nos primeiros anos, experimentou, no transcorrer da década, um crescimento mais

⁴⁹ VICENTINI, R. C. C. **O percurso de um precursor**: as atividades de um empreendedor paulista na São Paulo imperial e republicana. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 27. Vanderli Custódio assim interpreta o contrato celebrado: “Nesse processo de contratação da empresa privada para o abastecimento de água de São Paulo, observa-se um Poder Público pressionado, sobretudo pela falta de verbas, mas também pela sua própria ineficiência técnica, pela necessidade pública efetiva e pelos grupos econômicos interessados na obtenção de lucros.” CUSTÓDIO, V. São Paulo: das bicas e chafarizes à Companhia Cantareira de Águas e Esgoto (1554-1875). **R. IHGB**, Rio de Janeiro, v. 174, p. 51-76, 2013, p. 71-72.

⁵⁰ Para Vilar, a criação da companhia foi o primeiro ato efetivo no enfrentamento à falta d’água e de saneamento ocorrido no século XIX, com patrocínio do governo provincial, visto que até então, como já mencionado, o abastecimento se resumia aos chafarizes e a algumas torneiras públicas, e a coleta de esgoto era inexistente. VILAR, D. D. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira**: um estudo de arqueologia industrial. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), USP. São Paulo, 2007. p. 11.

⁵¹ FARIA, A. A. C. Abastecimento de água na cidade de São Paulo (1554-1960). **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**. v. 203. São Paulo: DPH, 2004, p. 45. Posteriormente, Prost Rodovalho comprou as partes da Companhia pertencentes a Daniel Fox e Benedicto da Silva. VILAR, D. D. **op. cit.**, p. 43-45. Há autores que utilizam o nome Companhia Cantareira de Água e Esgotos. Nos documentos da época aparece, no entanto, a grafia vigente, de Companhia Cantareira e Exgottos. Optamos por utilizar o nome original atualizando, porém, a grafia.

⁵² Para uma análise cartográfica sobre o crescimento urbano de São Paulo entre a metade do século XIX e meados do século XX ver. KAKO, I. S. **O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo. 2013.

⁵³ VILAR, D. D. **op. cit.**, p. 50. Os chafarizes foram construídos em 1882 e foram instalados nos seguintes Largos: Luz, São Bento, 07 de setembro (atual Praça Antônio Prado), Brás, Guaianazes (atual Praça Princesa Isabel) e 07 de Abril (atual Praça da República). Para um histórico sobre a construção de chafarizes em São Paulo, ver SANT’AANA, D. B. Vida e morte dos chafarizes na cidade de São Paulo. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**. v. 203. São Paulo: DPH, 2004, p. 81-90; CUSTÓDIO, V. São Paulo: das bicas e chafarizes à Companhia Cantareira de Águas e Esgoto (1554-1875). **op. cit.**

tímido em termos proporcionais, fenômeno possivelmente ocasionado pela ausência do serviço prestado em algumas regiões, e da compreensível diminuição da demanda. Com o passar do tempo, em um primeiro momento, a solução promoveu certo alívio no que se refere à quantidade de litros diários disponíveis para cada habitante.

Tabela 1.1 – Ligações de água no município de São Paulo: 1883-1888

Ano	Nº de ligações	Crescimento (%)
1882	150	-
1883	745	396,7
1884	1508	102,4
1885	2776	84,1
1886	3459	24,6
1887	4278	23,7
1888	5008	17,1

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de VILAR, 2007, p. 50 e FARIAS, 2004, p. 46

Diante de um quadro de crescimento demográfico, as águas dos mananciais da Cantareira foram utilizadas como recurso para o enfrentamento dos problemas hídricos da cidade.⁵⁴ Porém, com o *boom* populacional experimentado por São Paulo, no final do século XIX e início do século XX, o seu fornecimento logo se revelou insuficiente e precário, visto que, em um curto espaço de tempo, a população local mais que duplicou em relação às estimativas populacionais que nortearam o contrato, o qual trabalhava com o número de aproximadamente 30.000 habitantes em meados da década de 1870.

Tabela 1.2 – Evolução demográfica do município de São Paulo: 1872-1920

Ano	População	Crescimento (%)
1872	31.000	-
1886	47.696	57,1
1890	64.934	36,1
1900	239.934	269,3

Fonte: Adaptada de MATOS, 1955, p. 114

De acordo com Odilon Mattos, o crescimento populacional de São Paulo, iniciado de forma consistente, a partir da segunda metade do século XIX, pode ser compreendido a partir de três elementos centrais: a expansão cafeeira, o surgimento das ferrovias e a imigração europeia. A expansão cafeeira, afirma o autor,

⁵⁴ SILVA, L. S. **Proteção ambiental e expansão urbana:** a ocupação ao sul do Parque Estadual da Cantareira. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004, p. 51-53.

demandou meios mais céleres e eficientes de transporte, impulsionando, assim, a construção das vias férreas, que tinham a cidade como seu entreposto comercial. Com a evidente tendência que determinava o fim próximo da escravidão, no final da década de 1880⁵⁵, a imigração europeia foi fortemente incentivada, e São Paulo, crescente em população nativa, recebeu também milhares de imigrantes de forma provisória ou definitiva, a ponto de, já na década de 1890, perto da metade de sua população ser composta por imigrantes.

Cada vez mais estimulada pela riqueza que vinha do interior através de um número sempre crescente de sacas de café, fortalecida pela colaboração eficiente e ativa do braço imigrante (que contrastava tão fortemente com a indolência e a má vontade do braço escravo) e animada pelo entusiasmo contagiante dessa fase inicial de "era das vias-férreas", transformou-se São Paulo num importante centro comercial. Passou a ser o verdadeiro "fulcro" da vida econômica da província, aproveitando-se de sua situação geográfica e da ligação ferroviária com o porto de Santos. Através dela escoavam-se as riquezas destinadas à exportação, como por ela passava tudo quanto a importação fornecia para a província.⁵⁶

Com o decorrer dos anos, as instalações para a captação e fornecimento de água para a cidade começaram a ser alvo de críticas da população e a sofrer constante fiscalização por parte do governo provincial quanto ao cumprimento do contrato, em especial a partir de 1890, quando, segundo os dados apresentados pela Companhia, constatou-se que o fornecimento de água da cidade, disponibilizado pela empresa, estava em torno de apenas 30 litros⁵⁷ por habitante:

⁵⁵ Para Warren Dean, a conformação com o fim da escravidão e a posterior aceitação da mão-de-obra imigrante não ocorreu por vontade dos fazendeiros e sim por uma necessidade circunstancial. Em complemento, segundo Pedro Mello e Robert Slenes, a imigração foi a solução encontrada pelos paulistas que, em perspectiva, decidiram seguir os exemplos históricos de outros países que enfrentaram a transição do trabalho coercitivo por outras formas de "trabalho livre" e adotaram o binômio trabalhador estrangeiro-legislação coercitiva sem, todavia, serem mais "liberais" ou "racionalistas" que seus pares do Vale do Paraíba ou do Nordeste. DEAN, W. **Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977; MELLO, P. C.; SLENES, R. Análise econômica da escravidão no Brasil. In: NEUHAUS, P. (ed.). **Economia brasileira: uma visão histórica**. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

⁵⁶ MATOS, O. N. A cidade de São Paulo no século XIX. **Revista de História**. São Paulo. n. 21-22. 1º semestre de 1955, p. 109. Para compreendermos o quão significativa foi a onda migratória em São Paulo, basta a constatação de que, dos 2.279.608 habitantes do Estado de São Paulo em 1900, 478.417 eram estrangeiros, o que equivalia à 21,0% da população total estadual à época. BAENINGER, R.; BASSANEZI, M. S. C. B. São Paulo; transição demográfica e migrações. In: ODÁLIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. (orgs.). **História do Estado de São Paulo / A formação da unidade paulista** – República. São Paulo: UNESP; Imprensa Oficial; Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2010.

⁵⁷ No relatório da secretaria referente a 1894 há a menção a um número menor ainda de litros diários por pessoa. Comentando os benefícios que as trocas de tubulação proporcionaram, mencionam o estado de penúria a que a cidade foi submetida, chegando a ter apenas 23 litros diários de água por habitante. SECRETARIA DOS NEGÓCIOS DA AGRICULTURA, COMMERÇIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatório apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles**. 1895, p. 16.

O abastecimento d'agua e o serviço de esgotos não só é da competencia municipal por sua natureza, como conviria mais aos interesses dos municípes que elle fosse dirigido por funcionarios municipaes.

Infelizmente, entre nós, tem-se querido fazer desse serviço essencialmente de hygiene publica de máxima importância, uma exploração mercantil.

A título tambem de acautelar os interesses publicos, foram feitos os contractos de 9 de outubro de 1885 e 7 de abril de 1877 com a então Provincia de São Paulo para esse serviço pela Companhia Cantareira e Esgotos.

Esse acautelamento dos interesses publicos foi porem de tal natureza, que hoje o Governo não encontra em todas as clausulas daquelle contracto uma só que inhabilite esta Companhia de vexar quanto quizer o publico, que todavia é quem lhe oferece elevados dividendos.

Visando unicamente o ganho, ella deixou crescer a população da cidade sem premunir-se com os meios necessários para atender ao natural aumento de consumo d'agua.⁵⁸

Como podemos notar no relatório estadual de 1890 sobre o fornecimento de água para a população, a superintendência de obras públicas advogava que, não só a atribuição de fiscalização do serviço, como também a sua própria execução, deveria ser realizada por funcionários do município, terminando por criticar fortemente os serviços prestados pela Companhia Cantareira e Esgotos.

Diante da visão desfavorável que desfrutava perante o governo da Província, a Companhia adotou medidas no sentido de tentar cumprir o contrato, tais como: a desapropriação de novas áreas para serem exploradas para a captação de águas da Serra da Cantareira; a importação de materiais para a ampliação do fornecimento de água; e o atendimento das solicitações do governo provincial, relacionadas com o aditamento dos contratos, no que se referia à liberação de novos recursos para a consecução das obras necessárias⁵⁹.

Um dos acionistas principais da empresa, ciente do desgaste a que ela estava sendo submetida, buscou acalmar a população na tentativa de reverter a imagem negativa perante o público, por intermédio da publicação de uma nota no jornal “Correio Paulistano”, pela qual expôs os problemas que a empresa enfrentava

⁵⁸ SÃO PAULO (Estado). **Exposição apresentada ao Dr. Jorge Tibiriçá pelo Dr. Prudente J. de Moraes Barros, 1º governador do Estado de São Paulo, ao passar-lhe a administração no dia 18 de outubro de 1890.** São Paulo, Typ. Vanorden & Comp. 1890, p. 205-206. Em 1885, no texto do projeto de fornecimento de água para Itu, o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza, a título de exemplo, estimou em aproximadamente 80 litros/dia por habitante o fornecimento de água prestado pela Cia. Cantareira para aquele ano, indicativo de que o aumento populacional referente à onda migratória do final do século XIX, de fato, sobrecarregou o sistema de abastecimento para além do previsto. CAMPOS, C. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo:** o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Pontes Editores: Campinas, SP, 2010, p. 137.

⁵⁹ VILAR, D. D. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira:** um estudo de arqueologia industrial. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 51.

naquele momento. Como era de se esperar, procurou apresentar garantias do cumprimento de suas atribuições, conforme se lê abaixo:

O que posso afirmar e prometer é que em tempo mais curto do que é razoável esperar, estará o serviço grandemente melhorado, e que a cidade de S. Paulo há de ser dotada de um serviço de abastecimento de agua e exgottos, que não terá que invejar aos mais perfeitos nas cidades as mais adiantadas.

Isto está nos interesses, no dever e nos brios da directoria de que tenho a honra de fazer parte.⁶⁰

A disputa, intensa por meio de ofícios e requerimentos, continuou a reverberar na imprensa paulista da época e, se por um lado tal situação desgastava a Companhia perante a opinião pública, de outro, ao explicitar os projetos e os locais para os quais planejava disponibilizar o serviço de abastecimento, acabava por valorizar as regiões que deveriam ser desapropriadas no futuro próximo⁶¹.

O governo provincial chegou ao limite de sua tolerância ao receber um projeto que, em sua visão, continuava a ser deficitário e insuficiente para o enfrentamento da crise hídrica, cada vez mais intensa, e cujos efeitos se faziam sentir na população, como podemos observar no Relatório da Secretaria de Agricultura, Commercio e Obras Publicas, referente a 1891:

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

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

Estudada a questão em pareceres de 17 de Março e 8 de Abril, desta Repartição, resolveu o governo por acto de 11 de Abril, multar a Companhia em 2:000\$000, conforme os artigos 16 e 19 do contracto acima citado e, na mesma data marcou o prazo de quatro mezes a contar de 15 de Abril afim de serem apresentados planos definitivos e completos para o abastecimento d'agua, serviço de esgotos e bases de novo contracto, sob pena de caducar o de 29 de Novembro de 1890, si taes estudos não fossem apresentados, dentro do prazo estipulado; e, também, resolveu não autorizar a execução de quaisquer trabalhos, antes que fosse exhibido o projecto definitivo de canalização d'agua e rede de esgotos relativos aos bairros da Penha, Bom Retiro, Campos Elyseos e Santa Cecília.⁶²

⁶⁰ COMPANHIA Cantareira ao publico. **Correio Paulistano**. São Paulo, 1º jan. 1891, p. 3.

⁶¹ BERNARDINI, S. P. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios**: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 291-293.

⁶² SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS PUBLICAS. **Relatório apresentado ao Secretário de Negocios d'Agricultura , Commercio e Obras Publicas**. 1893, p. 37.

O prazo de quatro meses para a empresa apresentar o estudo completo se encerrou em 15 de agosto de 1891, e esta solicitou prorrogação de um mês para sua apresentação, a qual foi negada pelo governo da província. Em dezembro do mesmo ano a fiscalização constatou que os serviços continuavam muito aquém do esperado. As reclamações em relação ao serviço prestado se avolumaram e o tom do relatório da Secretaria não deixa dúvidas quanto às preocupações existentes, à época, no que diz respeito à capacidade da empresa em atender às necessidades prementes da população:

Terminando esta notícia sobre os serviços da Companhia Cantareira, devo dizer que parece prudente não mais demorar-se o abastecimento d'agua à esta Capital; o bem estar, a saude de seus habitantes exigem prompta solução desse problema, cujos dados já se acham determinados. É fácil ver pelas occurencias de 1891 e circumstancias actuaes do Paiz que à Companhia Cantareira só caberá ser resolvido o problema em prazo muito longo, dentro do qual difícil será evitar-se que seja sacrificado por alguma calamidade a população desta Capital, com esgotos servidos com agua já deficiente para os usos ordinários da vida.⁶³

Nesse sentido, no dia 17 de agosto de 1892, o governo, por meio da lei n. 62, de 17 de agosto de 1892, tornou sem efeitos o contrato de 1890 e trouxe para si a responsabilidade de cuidar dos assuntos de saneamento básico, outrora sob a responsabilidade da Companhia. A redação do artigo 5º da referida lei expõe com clareza as motivações: “O Governo iniciará as obras do novo abastecimento, com a maxima urgencia, podendo, na hypothese de processo judicial, ir realizando aquelles serviços que não tenham dependencia das obras já realizadas.”⁶⁴

A consumação da encampação é interpretada por Sidney Bernardini como reveladora de dois aspectos importantes: primeiro, na verdade o governador, Bernardino de Campos, queria definir a encampação por ser o seu filho, Carlos de Campos, um dos acionistas da empresa; segundo, que já havia, ainda que de forma incipiente, uma preocupação com a eficiência do serviço público.⁶⁵

⁶³ SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS PUBLICAS. **Relatório apresentado ao Secretário de Negocios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas**. 1893, p. 40.

⁶⁴ SÃO PAULO (Estado). **Lei n. 62, de 17 de agosto de 1892**. Auctoriza o Governo a rescindir o contracto con a Companhia Cantareira e Exgottos Disponível em: < <https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=64147>>. Acesso em: 30 jun. 2017.

⁶⁵ BERNARDINI, S. P.. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios**: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p 294.

A lei estipulava o pagamento de até 6.000.000\$000, mas, no processo de encampação, o montante pago à Companhia foi de aproximadamente sete mil contos de réis. No decorrer desse ano, o governo foi aos poucos se apropriando dos trabalhos, outrora a cargo da empresa, terminando por assumi-los integralmente⁶⁶.

O Estado considerava que lhe cabia a responsabilidade de solucionar a questão da falta d'água, de modo que, inicialmente, as obras ficaram sob a responsabilidade direta da Superintendência de Obras Públicas. No início do ano seguinte, através do Decreto 152-A, de 31 de janeiro de 1893⁶⁷, foi referendado que os serviços técnicos de água e esgoto ficariam a cargo da referida superintendência, no âmbito da SACOP. Menos de dez dias depois, em 8 de fevereiro do mesmo ano, foi editado novo decreto estruturando a Repartição Técnica de Águas e Esgotos (RTAE).⁶⁸

Uma vez resolvidas as questões administrativas, a nova repartição tinha pela frente o desafio de solucionar a falta d'água, e, também o passivo referente aos anos de pouco investimento na expansão da rede de saneamento no município. A consciência em relação ao tamanho do desafio a enfrentar ficou clara no relatório apresentado em 1894 sobre o ano anterior, no qual se delineia, com mais clareza, a linha da ação da Repartição naquele momento, sem perder de vista as dificuldades que se impunham, conforme se lê abaixo:

Era grande a responsabilidade que o Governo tomara sobre si encampando a Companhia com o único intuito de pôr os serviços de agua e exgottos em condições de poderem satisfazer a uma população quadrupla daquela que existia ao tempo em que tinham sido feitos os mesmos serviços. Tornava-se, pois, necessário encarar de frente o arduo problema com o proposito de resolvel-o.

Para esse fim foi creada a Repartição dos Serviços Technicos de Aguas e Exgottos, constituindo uma secção diretamente subordinada á encetar os

⁶⁶ Na visão de Rita Vicentini, com a indenização recebida em valor superior ao inicialmente estipulado e o conseqüente não abatimento, nesse valor, das dívidas hipotecárias assumidas pelo governo que pertenciam à empresa, os proprietários da Companhia foram beneficiados pela encampação. VICENTINI, R. C. C. **O percurso de um precursor**: as atividades de um empreendedor paulista na São Paulo imperial e republicana. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 27.

⁶⁷ SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 152-A, de 31 de janeiro de 1893**. Cria as Repartições dos serviços de agua e exgottos e da arrecadação das taxas de aguas da capital. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. São Paulo, 7 fev. 1893, p. 5615. A lei consta no D.O como 152-D, contudo, no site da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo há uma nota explicativa afirmando que o número correto da lei é 152-A e não 152-D, como publicado no DOESP.

⁶⁸ Idem. **Decreto n. 154, de 8 de fevereiro de 1893**. Cria e organiza a repartição dos serviços Technicos de águas e exgottos da capital. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-154-08.02.1893.html>>. Acesso em: 27 set. 2017.

serviços simultaneamente em todos os pontos, já para estabelecimento de exgottos, já para captação, canalização e distribuição de águas. De todos os serviços destacava-se como o mais urgente o aumento do suprimento de água. Deviam, portanto, para esse assumpto, convergir os nossos maiores esforços.⁶⁹

No intuito de lidar com as várias frentes de trabalho com a qual se deparou para fazer frente à difícil situação, uma das primeiras ações da RTAE foi obter autorização para a construção de uma linha férrea que pudesse transportar os materiais necessários às obras até o alto da serra.⁷⁰

Para facilitar o transporte do material que chegaria via Porto de Santos, o ponto de partida escolhido para iniciar a ferrovia foi o bairro do Pary, ao lado da estação da São Paulo Railway (SPR). Como a ferrovia não ficou totalmente pronta a tempo, o transporte de tração animal também foi usado no esforço concentrado de ampliar com presteza o abastecimento de água da capital.

Dessa forma, em 1894, a questão hídrica ficou momentaneamente resolvida, e a capacidade do sistema passou de 3 milhões de litros diários, em 1892, para 27 milhões dois anos depois. Com o abastecimento regularizado, novos pedidos de ligação – interrompidos no período de *imbróglio* entre o governo estadual e a Companhia Cantareira e Esgotos, voltaram a ser aceitos, e a RTAE, em um primeiro momento, obteve sucesso em sua missão, dando razão, portanto, aos que advogaram pela encampação da empresa.⁷¹

Dalmo Vilar, comentando esse processo de encampação, isenta a empresa, de certo modo, de toda a responsabilidade pela precariedade dos serviços. Em sua visão, o enorme crescimento demográfico teria levado a Capital a apresentar uma população de, aproximadamente, 120.000 pessoas em 1892 – algo imprevisível à

⁶⁹ SECRETARIA DE AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio Annual apresentado ao cidadão Dr. Presidente do Estado de São Paulo pelo Dr. Jorge Tibiriçá, Secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas sobre os serviços á cargo do respectivo secretario no anno de 1893.** São Paulo: Typographia a vapor de Vanorden & Comp. 1894.

⁷⁰ CAMPOS, C. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **Anais do Museu Paulista.** São Paulo, v. 13, n. 2, p. 189-232, Dez. 2005, p. 222. SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 179 de 07 de junho de 1893.** Declara de utilidade publica, para desapropriação, os terrenos e edificações marginaes do rio Tamanduatehy, que se tornam necessarias á linha de *Tramway* em construcção, para a serra da cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-179-07.06.1893.html>>. Acesso em: 12 jan. 2018; _____. **Decreto n. 184, de 13 de julho de 1893.** Declara de utilidade publica, para desapropriação, os terrenos necessarios á construcção da linha de *Tramway* que se dirige á serra da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-184-13.07.1893.html>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

⁷¹ BERNARDINI, S. P. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios:** a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 301.

época da assinatura do contrato –, razão causadora, segundo o autor, da saturação da rede de abastecimento, algo que, aliada à impaciência estatal, e ao contexto socioeconômico da época, resultou em sua encampação: “a Companhia tinha se proposto a abastecer uma pequena cidade, e não aquela que estava no limiar de tornar-se uma grande metrópole”.⁷²

Sidney Bernardini, por sua vez, considera que o desgaste entre as partes se aprofundou, fundamentalmente, a partir de 1892, com o início da gestão do Engenheiro José Rebouças à frente da Superintendência de Obras Públicas. Para o autor, Rebouças tinha nítida noção de que só o Estado seria capaz de levar adiante as ações necessárias em relação às questões hídrica e de saneamento, que se abatiam sobre a Capital. Nesse sentido, as ações desenvolvidas por Rebouças foram imbuídas dessa percepção, o que conduziu a relação entre as partes a deteriorar-se paulatinamente, até culminar na encampação da Companhia⁷³.

As ações de saneamento não poderiam ser descoladas de um contexto mais amplo, no qual São Paulo, ao adquirir maior *status* político e econômico e passar por um grande incremento populacional, se transformaria, pouco a pouco, em uma complexa metrópole. De fato, diversos melhoramentos urbanos foram realizados ao longo da segunda metade do século XIX e, nesse sentido, o governo provincial passou a cobrar por melhor qualidade nos serviços prestados pela empresa, de modo a coaduná-los com os novos padrões almejados pela Capital, conforme procuramos demonstrar na tabela a seguir:

Quadro 1.1: Principais melhoramentos no município de São Paulo: 1851-1884

Ano	Melhoramento urbano
1851	Início da pavimentação das principais ruas da cidade, concluída em 1860
1852	Construção de um novo matadouro e de uma nova penitenciária
1872	Iluminação pública com serviços a gás
1872	Início do serviço de bondes
1877	Organização da Companhia Cantareira e Esgotos
1881	Início do abastecimento de água a partir das águas da Serra da Cantareira
1884	Inauguração do serviço telefônico

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de CAMPOS, 2005, p. 193.

⁷² VILAR, D. D. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira**: um estudo de arqueologia industrial. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007, p. 51.

⁷³ BERNARDINI, S. P. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios**: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 288-289.

Analisando as ações referentes ao saneamento básico, Cristina Campos destaca que o governo local respeitou a lógica vigente na época, isto é, a de que no período imperial vigia a noção de que cabia ao governo promover a atividade de saneamento – via iniciativa privada –, ao passo que, com a proclamação da República, o Estado tomou para si a responsabilidade de produzir e administrar essa ação, a qual pode ser interpretada como uma tentativa de mostrar a excelência do novo regime face à possibilidade do retorno da monarquia.⁷⁴ Ainda de acordo com Campos, isso decorreria, em parte, da falta de autonomia que as províncias possuíam para gerenciar esses assuntos, situação modificada com a descentralização de poder, característica dos primeiros anos da República⁷⁵.

A referida autora corrobora, assim, a afirmação de Paul Singer segundo a qual o fim do Império e a consequente descentralização política e econômica favoreceram o desenvolvimento paulista, ainda que o autor faça a ressalva de que, não houvesse a descentralização, algum tipo de contribuição “mais parca e mais tardia” o governo federal daria à região⁷⁶.

Dessa forma, a encampação da Companhia Cantareira e Esgotos pode ser considerada sob outro ponto de vista, ou seja, como reflexo de uma conjuntura na qual o governo do Estado de São Paulo, obedecendo naquele momento à lógica de executor - e não mais apenas de promotor via capital privado -, tenha decidido pôr fim ao problema que assolava a população de sua capital. Foi neste contexto, como efeito colateral, que a cidade ganhou um ramal férreo, que, uma vez cumprido seu objetivo primário de apoio às obras de abastecimento de água, em um segundo momento, passou a interligar a capital à sua zona norte e, anos mais tarde, também ao município de Guarulhos.

⁷⁴ Os primeiros anos da República foram marcados pela necessidade de afirmação do regime em decorrência do medo de uma restauração monárquica, período definido por Lessa como a infância da República. Somente com a ascensão de Campos Salles à presidência e a institucionalização da “Política dos Estados” é que esse temor foi superado entre os altos dirigentes da República. LESSA, R. A invenção da República no Brasil: da aventura à rotina. In: CARVALHO, M. A. R. (org.). **República no Catete**. Rio de Janeiro: Museu da República, 2001, p. 11-58.

⁷⁵ CAMPOS, C. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 13, n. 2, p. 189-232, Dez. 2005 p. 190-191.

⁷⁶ SINGER, P. São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, T. (org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p. 190. Janes Jorge tem interpretação semelhante complementar a dos autores citados, mencionando, além da autonomia política, a questão dos recursos oriundos da economia cafeeira, que seriam, segundo ele, mais abundantes que na época do Império. Ao mesmo tempo, o autor menciona, também, a preocupação do Estado com as questões de saúde pública, como elementos que dariam um “ar de urgência” às intervenções estatais na área. JORGE, J. Rios e saúde na cidade de São Paulo, 1890-1940. **História e Perspectivas**. Uberlândia (47): 103-124, jul/dez. 2012, p. 110.

1.2. OS PRIMÓRDIOS DO *TRAMWAY* DA CANTAREIRA: 1893-1904

Em 1893, com a reorganização da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, os trabalhos referentes ao *Tramway* da Cantareira ficaram a cargo de sua Seção Central⁷⁷. Para aquisição do material fixo e rodante para essa linha férrea foi aberta a concorrência pública, tendo recebido 8 propostas. Destas, a mais baixa foi a que se propôs a fornecer o material pelo valor de 6.572£17sh0d (seis mil quinhentos e setenta e duas libras esterlinas e dezessete soldos)⁷⁸.

Uma preocupação do governo referia-se à questão dos gastos com uma ferrovia, que, aliás, mais tarde se revelaria onerosa. Como já mencionado, a princípio o pequeno trecho tinha uma finalidade específica e, possivelmente, de curto prazo. Demonstrando satisfação pelo baixo valor despendido na aquisição de material para a construção de duas pontes necessárias para que o trem pudesse “passar por cima” do rio Tietê, o relatório concluiu que: “Acceito o material fez-se o projecto para todas essas pontes, que ficam em boas condições e de custo reduzido, **como convem a linhas dessa ordem**”.⁷⁹

Em 1º de fevereiro de 1893 teve início a construção do *Tramway*, e já em novembro do mesmo ano, principiaram as atividades, voltadas a auxiliar a captação de águas dos mananciais da Serra da Cantareira. O sistema começou a funcionar em 9 de novembro de 1893, e, em 23 de setembro de 1894, foi aberto ao transporte de passageiros.

A utilização da ferrovia, entretanto, ficou inicialmente restrita aos finais de semana e feriados, com finalidades recreativas. No entanto, em novembro do mesmo ano, os trens de passageiros foram liberados para utilização pública com

⁷⁷ Ficaram a cargo dessa seção a fiscalização geral dos serviços, a contabilidade, a organização de projetos e a direção das obras da capital. Cf. SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 154, de 8 de fevereiro de 1893**. Cria e organiza a repartição dos serviços Technicos de águas e exgottos da capital. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-154-08.02.1893.html>>. Acesso em: 27 set. 2015.

⁷⁸ COMISSÃO DE SANEAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio Annual apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Jorge Tibiriçá, Secretario d’Agricultura pelo engenheiro chefe João Pereira Ferraz**. São Paulo, Typographia a Vapor de Vanorden & Comp., 1894, p. 6-8.

⁷⁹ Ibidem, p. 6. [grifo nosso]. A frase deixa transparecer, a nosso ver, que as ferrovias, como a da Cantareira deveriam ser de baixo custo, visto seu caráter meramente instrumental e auxiliar no desenvolvimento dos trabalhos de abastecimento.

periodicidade diária, trafegando, experimentalmente, um pela manhã e outro à tarde.⁸⁰

Verificado o saldo positivo dessa decisão, em novembro, o transporte de passageiros prosseguiu, dessa vez de forma diária, semeando certo otimismo quanto ao movimento de usuários, e fazendo com que o governo, no médio prazo, vislumbresse possibilidade de ocorrer desenvolvimento localizado, em razão desse tráfego férreo, naquela parte da cidade, e o consequente aumento do número de pessoas transportadas, conforme observa a seguir o texto do relatório:

Nota-se que o tráfego tende a desenvolver-se, o que encontra fácil explicação no facto de estarem as terras marginaes actualmente desaproveitadas, podendo, aliás, crearem-se nelas, vantajosamente, a pequena lavoura e boas chances de habitação campestre e de arrabalde.⁸¹

Não obstante as possibilidades futuras de povoamento da região servida pela linha férrea, a empresa já contabilizava os ganhos imediatos propiciados pelo transporte de carga. Como já observado, esta última modalidade trazia grande economia para o governo, visto que ele se desonerava dos custos do transporte de materiais, ao mesmo tempo em que se abastecia de pedras “de boa qualidade”, cujos preços, nesse sistema, eram “ínfimos”, a serem utilizadas na construção das pontes da Av. Tiradentes e de São Caetano, que estavam a cargo da seção Tamanduateí, além de outras diversas. Dessa maneira, em seu primeiro ano, além de um grande número de passageiros, foram transportadas também mais de 3.908 toneladas de cargas, entre pedras, tijolos, telhas, canos de ferro, canos de barro e cimento.⁸²

Nos anos posteriores, foi evidente o papel auxiliar desempenhado pela ferrovia nas obras a cargo do Estado, e, por isso, foram propostas alterações no seu traçado, visando, principalmente, localizá-lo de forma adequada para sua futura

⁸⁰ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles.** 1895, p. 30.; Idem. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles.** São Paulo: Typ^a Vap – Espindola, Siqueira e Comp, 1897, p. 203-204; ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório referente ao ano de 1942.** São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1943, p. 243.

⁸¹ Idem.. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles.** 1895, p. 30.

⁸² Idem. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Bernardino de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. Jorge Tibiriçá, secretário de Estado.** São Paulo: Typ. a vapor de Horácio Belfort Sabno, 1895, p. 30-31. O relatório não menciona o total de passageiros transportados, apenas os valores arrecadados mês a mês que foram, de setembro a dezembro: 511\$000, 724\$000, 2:447\$700 e 3:369\$000.

utilização em obras governamentais, do que no intuito de melhor servir aos passageiros. Um ponto, em especial, merece destaque⁸³:

É da maior conveniencia não só pelo que diz respeito á commodidade do publico, como pelo que se refere aos interesses do Estado, o prolongamento do *Tramway* até um ponto central da cidade. Esse serviço foi já ha tempos auctorizado pelo Governo, devendo a linha ser levada até ás proximidades do Mercado Velho, na varzea do Carmo.

Mais tarde, porém, feita a canalização do Anhagabahú e projectada a rua que por alli deve passar, e tendo-se em consideração as conveniencias das obras do canal do Tamanduatehy, que terão que exigir a contribuição do *Tramway*, foi estudado um novo projecto de prolongamento, modificando-se o primitivo no seu traçado.

Por esse novo projecto bifurca-se o *Tramway*, distante 80m da rua Paula Souza, seguindo de um lado sobre o dique da margem esquerda do canal do Tamanduatehy, passando sob os encontros das pontes dos aterrados do Gazometro e do Braz e vai ter á estrada do Ypiranga, por onde continua até o monumento, com um desenvolvimento de 5.948 metros.

Por outro lado, a partir do mesmo ponto, segue a galeria do Anhagabaú, atravessa inferiormente a rua Florencio de Abreu e, acompanhando o valle, vai até o Mercado de São João, com um percurso de 954 metros.⁸⁴

A extensão da linha, segundo dados de 1896, indicava claramente que seus objetivos eram modestos. Dotada de uma linha tronco de quase 13 quilômetros e cinco pequenos ramais, dois dos quais inferiores a um quilômetro, contava ainda com quase dois quilômetros de desvios, possuindo uma extensão total de 23.009 metros, localizados entre o centro e a atual zona norte da cidade⁸⁵.

⁸³ Bernardini menciona que os prolongamentos do *Tramway* da Cantareira eram parte de um esforço maior de urbanização da região central de São Paulo e, nesse contexto, ele teria auxiliado diversas obras de saneamento da capital, dentre as quais destaca-se a construção de pontes e avenidas em geral e obras do canal do Tamanduateí. BERNARDINI, S. P. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios:** a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 265-270.

⁸⁴ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS.. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Bernardino de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. Jorge Tibiriçá, secretário de Estado.** São Paulo: Typ. a vapor de Horácio Belfort Sabno, 1895, p. 30.; Idem. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles.** São Paulo: Typ^a Vap – Espindola, Siqueira e Comp, 1897, p. 205.

⁸⁵ O ramal do Menezes e o da Pedra Branca foram construídos por particulares para o transporte do material oriundo das pedreiras da região. Em 1897 eles foram doados ao Estado: o do Porto da Pedra foi doado por Pedro Antônio Borges e sua mulher, e o do Menezes, por Alberto de Menezes Borba e Nuno Diogo Nogueira. Ibidem, p. 204; SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS.. **Relatorio de 1897 apresentado ao Dr. Francisco de Assis Peixoto Gomide, vice-presidente do Estado pelo Dr. Firmiano M. Pinto.** São Paulo: Typ. a vapor Espindola, Siqueira e Comp. 1898, p. 221.

Tabela 1.3 - Extensão dos ramais do *Tramway da Cantareira* em 1896

Ramais	Extensão (m)
Tronco	12840
Ramal do Menezes	3010
Ramal da Pedra Branca	3340
Rama da Ponte Pequena	820
Ramal da Pedreira	435
Ramal do Hospital Militar	577
Desvios	1987
Total	23009

Fonte: SACOP, 1897

Em seus primeiros anos, o material rodante pouco se alterou em termos gerais, com as informações e seu detalhamento variando nos relatórios ao longo dos anos. Agrupando de forma simplificada as informações constantes nos primeiros relatórios da SACOP, temos o seguinte quadro:

Tabela 1.4 – Material rodante do *Tramway da Cantareira*: 1893 – 1904

Ano ⁽¹⁾	Locomotivas 13T	Locomotivas 8T	Vagões de passageiros	Vagões de carga
1893	3	2	2	17
1895	3	1	4	23
1896	5	2	4	63
1897	5	2	8	61
1898	5	1	11	50
1903	5	1	8	40

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: SACOP, 1894 – 1905

(1) Informação não disponível para os anos de 1894 e 1899 a 1902. Referente ao ano de 1904 há apenas a informação de que havia seis locomotivas sob a responsabilidade do *Tramway da Cantareira* e que uma delas estava em reparos na oficina.

De um começo tímido em termos de material rodante, percebe-se que a administração estadual logo ampliou consideravelmente o número de vagões de carga. A partir de 1897, também o setor de transporte de passageiros foi contemplado com um acréscimo no número de carros. Anos mais tarde, já em 1903, o material rodante conservou relativa estabilidade, embora o número de vagões, tanto de passageiros como para o transporte de cargas, tenha sofrido redução, respectivamente, de três e dez vagões.

Prevendo as potencialidades de desenvolvimento da linha e, ao mesmo tempo, reconhecendo a primazia de sua utilidade pública para o transporte de materiais, o engenheiro chefe observou, no relatório referente a 1895, o seguinte:

Esta linha férrea, custeada pelo Governo do Estado e construída tendo por principal objetivo auxiliar as obras de abastecimento de água da Capital, está destinada a prestar, como já o tem feito, serviços de muito valor não só para outras importantes obras publicas como para impulsionar o desenvolvimento da indústria particular e o povoamento de uma grande zona ás portas desta Cidade.

Feitas as composturas de que carece a linha e dotada do material rodante e de tracção indispensável ao trafego que lhe está reservado, poder-se-á fazer a revisão de suas tarifas, actualmente muito onerosas, mas conservadas por força das circumstancias, e aumentar-se-á forçosamente com aquella medida, o movimento do trafego.⁸⁶

A despeito de ter sido construído para as obras da Serra da Cantareira, o *Tramway* foi, por uma questão de oportunidade e conveniência, e de modo paulatino, direcionado a assumir também outras funções, tal como a de transporte de cargas. A esse respeito, investigamos a quantidade e qual o tipo de material transportado por ele. Em uma análise bruta, ao longo do final do século XIX, os números disponíveis demonstram grande capacidade de transporte dessa linha férrea, e a julgar pelos dados, contribuiu de fato com outras obras realizadas na capital do Estado.

Como indica o gráfico a seguir, o ápice de quantidade de carga transportada ocorreu em 1897 – já vivenciando uma queda em 1898, embora ainda com um grande volume de carga transportada. Nos anos seguintes verifica-se uma brusca redução no transporte, situação que faz a quantidade transportada retornar a patamares parecidos com os de 1895 e 1896. Tal variação sugere, aparentemente, que o movimento de cargas não possuía um mercado constante e variava de acordo com volume das obras governamentais em execução.

⁸⁶ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Presidente do Estado pelo Dr. Theodoro Dias de Carvalho Junior.** São Paulo: Typ^a Vap – Espindola, Siqueira e Comp. 1896, p. 124.

Gráfico 1.1: Transporte de cargas do *Tramway* da Cantareira: 1895 – 1900 (Ton)

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1896-1901

(1) O valor total indicado para o ano de 1896 e 1897 apresenta uma pequena divergência em relação ao obtido com a soma em separado dos valores detalhados por mercadoria, disponíveis nos mesmos documentos. Optamos por utilizar o valor indicado, por ser o total oficial, mencionando, contudo, o obtido em nosso cálculo, que foi de 58.047.036 e 146.551,284, respectivamente.

No relatório da Superintendência de Obras Publicas referente a 1892, o superintendente esclarecia a razão de existir da ferrovia: servir ao abastecimento hídrico da cidade. Não obstante, predizia também outros possíveis usos dessa linha férrea: a seu ver, ela poderia ir além do que havia sido delineado e ainda poderia desempenhar importante papel no transporte de materiais de construção e de alimentos para a cidade.

Ao cogitar-se do abastecimento de água à cidade, apresentou-se logo como problema a resolver a questão do transporte dos materiais, todos eles, por sua natureza, de difícil condução pelo seu peso como os canos de ferro, tijolos e cimento.

Resolveu-se desde logo estabelecer-se uma linha férrea econômica que, além de servir para a construção e conservação dos serviços de águas, **viria prestar serviços aos agricultores da zona percorrida e contribuir para o maior povoamento desta, em benefício do abastecimento da cidade de gêneros alimentícios, lenha e pedra de construção.**⁸⁷

Operacionalmente, a administração da linha férrea procurou, a partir da demanda, prover a quantidade de trens necessários ao seu funcionamento, aumentando sua quantidade quando necessário – caso dos anos 1897 e 1898 – e

⁸⁷ SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS PUBLICAS. **Relatório apresentado ao Secretário de Negócios d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas**. 1893 p. 16. [grifo nosso]. Os gastos iniciais com o *Tramway* em 1892 foram orçados em 382:000\$000. p. 57.

reduzindo-os quando preciso, trabalhando de forma razoavelmente sincronizada com os aumentos de cargas e passageiros verificados ao longo dos anos.

No que se refere ao transporte de cargas, os dados costumam se apresentar agregados em categorias mais amplas. Ao buscar uma descrição mais detalhada desses materiais, tal informação estava disponível apenas nos relatórios referentes a 1896 e 1897, possibilitando, ao menos, uma comparação entre esses dois anos.

Tabela 1.5 – Materiais transportados pelo *Tramway* da Cantareira: 1896-1897 (Ton)

Tipo de carga	1896	1897
Material de construção (pedra)	31.421,359	23.456,658
Material de construção (terra)	23.652,170	116.438,272
Material de construção (madeira)	541,952	254,498
Material de construção (tijolos)	316,000	2.352,800
Material de construção (diversos)	181,655	1.192,365
Material de construção (areia)	8.000	1.264,372
Material de construção (cimento)	-	430,120
Material de construção (cal)	-	38,160
Material de construção (telha)	-	17,000
Gêneros alimentícios	244,580	252,038
Diversos	1.256,378	339,698
Ferragens	232,980	19,350
Lenha	55,296	186,000
Mobília	41,356	46,034
Miudezas	38,568	5,186
Carvão	14,300	25,740
Frutas	12,988	18,410
Bebidas	11,169	36,094
Café	5,425	-
Volumes vazios	5,209	31,237
Roupa	4,972	6,932
Aço em barra	1,460	
Drogas	718	0,000
Aves	232	0,428
Inflamáveis	188	0,336
Animais (unidades)	81	83
Trilhos	0	10,000
Verduras	0	46,556
Total	58.045,955²	146.477,284

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de SACOP, 1897 – 1898

(1) O valor total indicado nos dois anos apresenta uma pequena divergência em relação ao obtido com a soma em separado dos valores. Optamos por utilizar o valor indicado, por ser o total oficial. O valor obtido em nosso cálculo foi de 58.047.036 e 146.551,284, respectivamente.

O papel dos serviços prestados ao Estado no funcionamento cotidiano do *Tramway* sempre foi assunto recorrente nos relatórios da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, porém sob dois vieses divergentes: ora questionava-se a conveniência do Estado em manter esse serviço, que até 1904 sempre apareceu deficitário em seus balanços anuais, ora manifestava-se o reconhecimento de que, embora seu custeio fosse oneroso, os seus serviços acabavam por representar, ao fim e ao cabo, uma economia aos cofres estatais, pois o governo provincial despenderia mais dinheiro se optasse por se ausentar da empreitada, e tivesse de contratar serviços a serem executados por particulares do que com o suplementado para cobrir o déficit do *Tramway*.

O montante de renda não arrecadada em decorrência de serviços prestados ao Estado era indicado nos relatórios como “não arrecadada” ou, especialmente a partir do início do século XX, sob a rubrica “renda de tráfego”. Com efeito, constata-se, pela verificação dos números, que a arrecadação foi quase paritária em alguns anos, mas sofreu queda considerável nos finais de sua subordinação à RTAE.⁸⁸

Tabela 1.6 – Receitas arrecadadas e não arrecadas: 1894 – 1904 (mil-réis)

Anos	Receita arrecadada ⁽¹⁾	Receita não arrecadada ⁽¹⁾	Porcentagem ⁽²⁾
1894	7.051\$700	499\$000	7,1
1895	37.852\$990	33957\$012	89,7
1896	86.752\$090	60512\$465	69,8
1897	91.090\$090	83.008\$035	91,1
1898	94.361\$300	41.788\$900	44,3
1899	93.241\$400	17.472\$000	18,7
1900	95.003\$160	37.314\$500	39,3
1901	69.241\$640	64.503\$100	93,2
1902	73.410\$600	63.064\$200	85,9
1903	82.488\$000	18.747\$600	22,7
1904	111.294\$400	20.267\$900	18,3

Fonte: Adaptado de: SACOP, 1903;1905

(1) Considerando todas as receitas provenientes do transporte de passageiros, cargas, encomendas e demais materiais transportáveis.

(2) O cálculo percentual era obtido em relação à receita arrecada e não ao montante total. Foi feito o ajuste em planilha de cálculo para uma casa decimal, de forma a deixar os dados mais precisos. Isso resultou em pequena discrepância com os percentuais apresentados nos relatórios, mas como foram feitos baseados em números totais presentes em mais de um relatório, optamos por mantê-lo.

Desse modo, a renda oriunda dos serviços prestados ao Estado estava, fortemente, atrelada aos projetos desencadeados pela administração paulista, que

⁸⁸ Cumpre esclarecer que nas tabelas com valores monetários ou nas análises realizadas a partir destas, trabalhamos sempre com valores nominais.

por opção, ou devido a crises econômicas, não mantinha um fluxo contínuo de intervenções para as quais os serviços do *Tramway* fossem imprescindíveis. Houve, portanto, dois períodos de intensa prestação de serviço em termos percentuais da renda total: o primeiro, de 1895 a 1898, já explicado nesse texto, e o segundo, entre 1901 e 1902, o qual foi seguido, como dito anteriormente, por acentuada queda na contribuição com obras a cargo do Estado.

Diante da grande participação da renda não arrecadada, oriunda dos serviços públicos, na arrecadação total do *Tramway*, o relatório da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, referente àquele ano foi enfático:

[...] a importancia proveniente dos serviços publicos quase que se equipara á dos serviços pagos, continuando o Tramway mais como um instrumento applicado á execução de serviços publicos do que como uma linha ferrea explorada nas verdadeiras condições economicas que regem a especie. O Tramway da Cantareira é, com effeito, uma linha auxiliar do serviço de agua da cidade, e para esse fim especialmente construida.⁸⁹

Se administrativamente a ferrovia era vista como elemento auxiliar ao serviço de água da cidade, seu uso secundário – o transporte de passageiros – não deixava de ser acompanhado com atenção pelas autoridades. Com um movimento que cresceu paulatinamente, mantendo-se depois com razoável regularidade, a linha passou de 1.785 passageiros em seu primeiro ano de funcionando aberto ao público para 142.301 em 1904, ressaltando-se que em 1902 atingiu a marca de 218.879 pessoas transportadas.

⁸⁹ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Dr. Bernardino de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. João Baptista de Mello Peixoto.** São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1903, p. 243.

Gráfico 1.2: Passageiros transportados pelo *Tramway* de Cantareira: 1894-1904

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de SACOP, 1903-1905

(1) Os dados relativos ao ano de 1894 são referentes apenas ao período de setembro a dezembro.

Mesmo diante das tentativas empreendidas para ganho de eficiência, sua posição de linha de serviço para o Estado – atendendo aos interesses do governo ao invés de aplicar diretrizes que fossem vantajosas para a empresa – fez com que seus números fossem, enquanto permaneceu a serviço da Comissão de Saneamento da Repartição Técnica de Águas e Esgoto, sempre negativos⁹⁰.

Tabela 1.7 – Movimento financeiro do *Tramway* da Cantareira: 1894-1904

Anos	Receita	Despesa	Saldo
1894	7.550,700	144.699,790	-137.149,090
1895	71.810,002	165.902,930	-94.092,928
1896	147.264,555	219.817,723	-72.553,168
1897	174.098,465	343.859,488	-169.761,023
1898	136.150,200	217.869,549	-81.719,349
1899	110.713,400	260.509,306	-149.795,906
1900	132.317,660	219.928,457	-87.610,797
1901	133.744,740	205.969,330	-72.224,590
1902	136.474,800	180.349,976	-43.875,176
1903	101.235,60	169.886,96	-68.651,355
1904	131.622,300	162.958,05	-31.335,748

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de SACOP, 1903; 1905

⁹⁰ Destacam-se, no que concerne à busca pela eficiência, a substituição dos dormentes de baixa qualidade por outros de durabilidade maior, a criação da própria oficina, a introdução de trilhos de maior resistência, entre outras tentativas para a redução do déficit a fim de tornar o *Tramway* da Cantareira rentável, ainda que não fosse sua função principal ser uma linha férrea lucrativa.

Ao avaliarmos mais atentamente a tabela 1.7, verificaremos também, em relação ao saldo negativo, que sua tendência era de queda, a qual estava vinculada cada vez mais à redução das despesas, que diminuíram de forma sustentável desde 1899, visto que, à exceção de 1903, a receita manteve-se estabilizada na casa dos 130.000\$000.

Gráfico 1.3: Receita x despesa do *Tramway da Cantareira*: 1894-1904 (mil-réis)

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de SACOP, 1903; 1905.

Nos primeiros anos de seu funcionamento, o déficit do *Tramway* foi enfrentado com relativa tranquilidade pela administração pública. O relatório referente a 1897, por exemplo, depois de indicar que o saldo negativo foi da ordem de quase 170.000\$000, os autores procuraram minimizar esse fato, chamando a atenção do governador – destinatário dos relatórios secretariais – para a economia que a via férrea proporcionava aos cofres públicos, conforme se lê abaixo:

Convem notar, entretanto, que segundo calculo feito pela directoria da Superintendencia e Obras Publicas, houve durante o anno findo, com a utilização do Tramway, em serviços de terraplanagem por conta do Estado, uma economia em proveito dos cofres publicos de cerca de 140:000\$000. Por outro lado, considerando que na despesa acima estão contemplados 50:770\$123 de serviços extraordinarios, resulta que o deficit fica completamente annullado.⁹¹

⁹¹ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS. Relatório de 1897 apresentado ao Dr. Francisco de Assis Peixoto Gomide, vice-presidente do Estado pelo Dr. Firmiano M. Pinto. São Paulo: Typ. Espíndola, Siqueira e Comp. 1898, p. 219.

No ano seguinte, a discussão não era mais sobre a economia de recursos que o Estado conseguia, mas, sem deixar de manter o tom otimista acrescentava-se que o *Tramway* poderia custear a si próprio, desde que a renda anual continuasse a crescer, e se estabilizassem os gastos com a manutenção e o pessoal de tráfego:

O tráfego do Tramway da Cantareira, comquanto ainda oneroso para o Estado, promete, todavia, dentro em breve, dar o bastante para o próprio custeio. Basta que a receita guarde a mesma progressão crescente dos cinco annos anteriores, e a despesa se mantenha no limite que lhe assigna a quota do anno de 1898.⁹²

Foram necessários menos de dois anos para que o tom da análise sobre a linha férrea se modificasse e, já no limiar do séc. XX, sua utilidade, apesar de reconhecida, era claramente posta em xeque, sob o argumento de que não caberia ao Estado a administração de uma linha férrea como essa e, mais do que isso, argumentava-se que o Poder Público gastaria menos se pagasse à iniciativa privada pelo serviço que eventualmente necessitasse; nesse caso, diz o relatório, poderia administrar de forma mais competente o *Tramway* da Cantareira, e não teria um custo de manutenção superior a ferrovias semelhantes.

Como se vê, o Tramway da Cantareira ainda é um gravame para as despesas publicas. A sua receita, porém, crescendo gradualmente, a sua despesa de custeio e de trafego reduziu-se bastante e é de presumir que em breve uma e outra verba se equilibrem.

Completamente contrario á idéa de Estado empresario, penso que a exploração do Tramway poderá com vantagem ser entregue á industria particular, que della auferirá talvez os beneficios que o Estado não consegue e que por interesse proprio procurará desenvolver a linha de modo a melhor servir o publico. Assegurados convenientemente os interesses do serviço de transporte de materiaes para a conservação do abastecimento d'agua, guarda e vigilancia das caixas de captação e manaciaes, os serviços do Horto Botanico e outros a cargo do Estado, não encontro inconveniente serio para a realização dessa idéa, que me parece digna de ponderação do Poder Legislativo. Si é verdade que a receita vai gradualmente crescendo ao mesmo tempo em que, durante o anno passado, começou a decrescer a despesa do trafego, não é menos certo que, não obstante os esforços empregados, esta despesa ainda se conserva muito alta. Com efeito, ao passo que estradas particulares como o ramal de Dumont, o ramal ferreo Campineiro, ambos da mesma bitola do Tramway da Cantareira, despendem quantia inferior de 6.000,000 por kilometro, este despendeu no anno passado, em que se reduziu a despesa, quantia superior a 10:000\$000, convindo notar que a Itatibense, com maior bitola, mas com a mesma extensão, tem uma despesa não superior 6:000\$000, e a Bragantina, ainda tem menor.

⁹² Idem. **Relatório correspondente ao anno de 1898 apresentado ao presidente do Estado, Coronel Fernando Prestes de Albuquerque pelo Dr. Alfredo Guedes.** São Paulo, Typ. Do Diário Official, 1899, p. 128.

Há incontestavelmente explicações e atenuantes para a elevada despesa do Tramway da Cantareira; mas quer me parecer que, sem esse onus para os cofres publicos, o Estado poderá obter da industria particular os mesmos serviços que actualmente elle presta.⁹³

Em 1905, a ferrovia vivenciou seu primeiro ano sem operar de forma deficitária, agora já não mais sob a responsabilidade da RTEA e sim da Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação. A mudança de estrutura hierárquica trouxe também novos horizontes à via férrea que, em 1915, ultrapassou as fronteiras da Paulicéia rumo a Guarulhos.

Destarte, vemos que, embora criado para ser apenas uma entidade auxiliar nos serviços de abastecimento de água de São Paulo, especialmente as captadas da Serra da Cantareira, o *Tramway* da Cantareira, em síntese, contribuiu de forma significativa em três frentes: primeiro, no transporte de materiais diversos para a realização de obras sob a responsabilidade do Estado, tais como a captação de água, a construção de pontes e a canalização de rios; segundo, no transporte de materiais hortifrutigranjeiros e serviços de encomendas diversas da zona norte para o centro, e vice-versa; por fim, no transporte de passageiros no sentido de ida e volta, transpondo o Rio Tietê e integrando, assim, a atual zona norte ao restante da cidade.

⁹³ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, presidente do Estado, pelo Dr. Antonio Candido Rodrigues.** São Paulo, Typographia do Diario Official. 1901, p. 210.

2. O TRAMWAY, A CIDADE E OS PLANOS DE EXPANSÃO: 1905-1915

Conforme determinado pelo decreto 130/1905, o *Tramway* da Cantareira passou a ser subordinado à Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação (IEFN)⁹⁴. Era inaugurada uma nova fase para a estrada de ferro, visto que a mudança de vinculação significava que ela passava a ser vista sob outro prisma, ainda que não significasse, porém, uma mudança abrupta de perfil.

Criada pelo decreto 386/1896⁹⁵, a partir da 3ª seção da Superintendência de Obras Públicas da Secretaria da Agricultura, a IEFN foi delineada como uma repartição técnica de caráter consultivo referente aos assuntos pertinentes às estradas de ferro, vias de navegação, e demais atividades de transporte ou comunicação.⁹⁶

A amplitude de atribuições do órgão é indicativa da dimensão de sua importância e escopo de atuação, dando mostras de um papel relevante na configuração administrativa da secretaria tais como: fiscalizar as empresas ferroviárias e fluviais, opinar sobre mudanças de traçado, auxiliar na definição dos subsídios a serem pagos e tributos a recolher, arbitrar litígios entre empresas concorrentes, sugerir a aplicação de multas e organizar estatísticas sobre essas questões. Eis, em linhas gerais, as atribuições dessa inspetoria — representativas da preocupação que o governo paulista tinha em relação ao transporte ferroviário — que, a partir de 1905, teria também o *Tramway* da Cantareira sob sua supervisão⁹⁷.

⁹⁴ SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 1301, de 23 de agosto de 1905**. Criou a Comissão de Obras Novas de Saneamento e Abastecimento de Aguas da Capital e transferiu para a Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação o *Tramway* da Cantareira. Disponível em <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=136290>>. Acesso em: 26 out. 2017.

⁹⁵ Idem. **Decreto n. 386, de 10 de setembro de 1896**. Criou e organizou a inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1896/decreto-386-10.09.1896.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

⁹⁶ ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO (São Paulo). **Inventário de documentos do Fundo Secretaria de Transportes**: Departamento Ferroviário. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2015. (Série Inventários APESP, v. 1), p. 15. Bernardini pontua que os anos de 1895 a 1900, marcados por instabilidades políticas, influenciaram o organograma da secretaria e que, nessa época, passou por sucessivas reformas administrativas. BERNARDINI, S. P.. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios**: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 89.

⁹⁷ SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 386, de 10 de setembro de 1896**. *op. cit.* Cabe ressaltar que a IEFN deixaria de existir com esse nome a partir de 1907, tendo suas funções incorporadas pela Diretoria de Viação, em mais uma reorganização da Secretaria de Agricultura, promovida, dessa vez, por Jorge Tibiriçá.

Vincular-se à IEFN significava integrar-se ao plano geral das ferrovias paulistas, deixando o auxílio às obras de saneamento como apenas mais uma atribuição e não a principal a ser desempenhada. Denotava, portanto, sua inserção no cotidiano paulista e a perda de seu caráter *sui generis* de até então.

Desde sua inauguração até 1915, espaço temporal em que sua atuação circunscreveu-se ao território paulistano, o *Tramway* passou a ser demandado pelos governos municipal e estadual e pela sociedade local no que se refere à boa prestação de serviços. Pouco a pouco, a menção a essa pequena estrada de ferro foi ganhando frequência, fosse na imprensa, ou nas esferas legislativas do governo, sempre em duas frentes principais: transporte de cargas e mercadorias e, como não poderia deixar de ser, o transporte de passageiros.

A municipalidade contava com essa ferrovia não só para o transporte de aterro, mas igualmente para o traslado de pedras, como indicam os pagamentos de 807\$800, 515\$900 e 472\$800 referentes a outubro de 1908 e janeiro e fevereiro de 1909, respectivamente, que dizem respeito ao transporte de pedra de brita para o britador municipal, então situado na Rua João Teodoro.⁹⁸ Nesse contexto, o crescimento da demanda pelo transporte de materiais relacionados à construção foi constatado pela direção da estrada de ferro que, em razão do crescimento do número de passageiros, chamou atenção à dificuldade para atender a todos os pedidos de transporte:

O movimento do tráfego excedeu também ao anno de 1906, em todas as especies de transporte.

O número de passageiros, de 298.733 em 1906 subiu em 1907 a 310.672, ou 11.939 a mais. A quantidade de mercadorias transportadas foi de 118.636 toneladas em 1906, contra 112.984 em 1906, ou 5.652 toneladas a mais.

Para corresponder ao desenvolvimento dos transportes, que é de esperar se acentue, ficará o Tramway, no tocante a passageiros, convenientemente aparelhado com o recebimento de 2 carros que se acham em construção nas oficinas da Companhia Lidgerwood, e com a reforma a que se está procedendo em 3 vehiculos da série D. No que respeita a mercadorias, já se faz sentir a falta de vagões para o transporte de terra e materiaes de construção.⁹⁹

⁹⁸ O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 20 nov. 1908. p. 5; 22 fev. 1909, p. 5; 10 mar. 1909, p. 5.

⁹⁹ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, secretário da Agricultura. Anno de 1907.** S. Paulo: Typographia Brazil de Rothschild, 1908, p. 223.

No que se referia às cobranças, a edilidade local questionou, por exemplo, os auxílios financeiros oferecidos pela Prefeitura ao governo estadual a serem gastos com a Repartição Técnica de Águas e Esgotos e com a ferrovia, sob a alegação de que ambos auxiliavam localidades vizinhas, as quais, por sua vez, não contribuíam para a sua manutenção.¹⁰⁰ O atraso na colaboração do “*Tramway do Estado*”, no que se refere ao transporte de aterro, foi também objeto de questionamentos, já que contavam, como mencionado, com a linha férrea para esse fim.¹⁰¹ Sobre o bairro do Pary, pronunciou-se, em 1908, Antônio Prado, um dos mais influentes vereadores da época:

No Pary, por exemplo [...] os melhoramentos não se têm podido executar há mais de um anno. Era difficil obter terra para o nivelamento desta parte da cidade, antes do respectivo calçamento a parallelepídeos ou a macadam. Procurei o auxilio do governo, para utilizar-me do Tramway da Cantareira, no transporte de terra, mas até hoje não foi possível atender-se á minha solicitação. É esta a única razão por que este Melhoramento, muito necessario, ainda não foi executado.¹⁰²

O fato de a obra, nas palavras de Antônio Prado, ter atrasado mais de um ano por conta da impossibilidade de atendimento à demanda demonstra um papel ativo da ferrovia nos serviços de melhoramentos urbanísticos na capital, indicando que a transferência para a IEFN correspondia a uma adequação administrativa pertinente, isto é, sua importância para a localidade estava assentada em auxiliar as esferas estadual e municipal no transporte de materiais diversos, subsidiando assim as obras e o abastecimento de São Paulo¹⁰³.

¹⁰⁰ CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo**: legislatura de 1905. 37ª sessão ordinária, realizada em 28 de outubro de 1905, p. 192

¹⁰¹ Idem. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo**: legislatura de 1907. 25ª sessão ordinária, realizada em 27 de Julho de 1907, p. 109; *Ibidem*. Reunião de 5 de outubro de 1907. p. 152.; *Ibidem*. 13ª sessão ordinária, realizada em 4 de abril de 1908, p. 75

¹⁰² Idem. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo**: legislatura de 1908. 15ª sessão ordinária, realizada em 20 de abril de 1908.

¹⁰³ Uma das grandes obras do período foi a canalização do rio Tamanduateí, e, no escopo de suas atividades costumeiras, a ferrovia foi largamente utilizada para o transporte da terra para o local. Cf. SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, secretário da Agricultura**: anno de 1906. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1907, p. 310.; _____. **Relatório apresentado ao M. J. de Albuquerque, presidente do Estado, pelo Dr. Antônio de Padua Salles, secretário da Agricultura**: anno de 1909. São Paulo: Typographia Casa Garraux, 1910, p. 249. Cumpre ressaltar que todas as demandas que recaíam sobre o *Tramway* deveriam ser atendidas, tanto operacional como administrativamente, a julgar pelo decreto 1301/1905, que o transferiu para a IEFN, por 13 funcionários, a saber: 1 engenheiro, 1 ajudante de tráfego, 2 escrivãos, 1 apontador, 1 agente de 1ª classe, 3 agentes de 2ª classe, 1 agente de 3ª classe, 1 despachante e 2 chefes de trem.

O ano de 1908, aliás, foi aquele no qual a linha férrea mais transportou cargas, em termos brutos, no período. Com base nos dados levantados, que mapeiam o tráfego de forma detalhada até 1914, é exceção do ano de 1912, verifica-se que o não atendimento, ou então o atraso na colaboração com as obras pleiteadas por Antônio Prado, tinham justificativa plausível. Nesse ano, o total transportado mais que triplicou em relação ao ano anterior. Nos anos seguintes, todavia, delineou-se perceptível tendência de queda no que diz respeito à quantidade de material trafegado pelos seus trilhos.

Gráfico 2.1: Tonelagem transportada pelo *Tramway* da Cantareira: 1905-1914

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1906-1915.

A linha férrea exerceu também um importante papel nas obras referentes ao Asilo dos Inválidos, transportando materiais para a sua construção.¹⁰⁴ Interessante ressaltar que, uma vez finalizado o prolongamento do leito carroçável, o jornal *O Estado de S. Paulo* publicou relato sobre como se dava a viagem até o local, narrando ao leitor a paisagem com a qual o passageiro se deparava ao deixar o centro urbanizado e adentrava na região da Serra da Cantareira:

Quem quiser conhecer verdadeiramente como o mais adiantado Estado da Federação Brasileira cuida dos doentes da lepra existentes na sua bela capital, não terá mais do que tomar o Tramway da Cantareira, na estação do Mercado, e, após meia hora de viagem, alcançar o alto do Guapira. A viagem não é das menos interessantes e, atravessado o Tieté na altura da Ponte Grande, as lombadas dos morros em que vem morrendo a Serra da Cantareira até as várzeas do grande rio paulista, dão ao excursionista nitida impressão da extensa aglomeração humana que já é São Paulo. Por

¹⁰⁴ O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 28 abr. 1908. p.3; Idem. 13 mar. 1909, p.6.

entre os poucos exemplares de uma mata rasteira e raquitica, onde se destacam algumas plantações frutíferas de poucas vivendas campestres, a bela Paulicea se estende em todo o esplendor dos seus modernos melhoramentos.

Aqui, deixamos atrás as obras da Penitenciária, o maior bloco de construção até agora levantado entre nós pelo ilustre arquiteto Ramos de Azevedo [sic].

Mais adiante, o Asilo dos Inválidos, em elegantes e singelos pavilhões que abrigam cerca de 300 doentes que qualquer infelicidade [ilegível] não permitiu conservar nos hospitais da Santa Casa.

Bem no extremo do ramal de Guapira, a 12 quilômetros da Estação do Mercado, começam os terrenos do hospital de leprosos, parte de uma grande fazenda adquirida pela Santa Casa para a construção desses asilos, cuja remoção do centro da cidade, era, há muito, julgada necessária¹⁰⁵.

Informando um tempo de viagem relativamente curto para os padrões da época, a descrição ressalta, em primeiro lugar, o crescimento da cidade, do qual a população muito se orgulhava, a despeito dos problemas advindos desse crescimento desenfreado, com os quais o governo tinha que lidar. Igualmente, ressalta a paisagem aprazível, cuja fama segue a mesma para boa parte da região até os dias atuais. Por fim, o relato jornalístico tratou do asilo em si, o qual foi criado no âmbito das noções de disciplinamento das classes populares, que permeavam a Primeira República, e amparado no Código de Posturas. Localizado no bairro de Guapira, o Asilo dos Inválidos não tinha o trabalho como elemento central de controle, dadas as características próprias de seus internos.¹⁰⁶

Concomitantemente à colaboração para a chegada do material necessário à edificação da mencionada instituição, a administração estadual engendrou esforços para a construção do ramal até o Guapira, incluindo tal previsão no orçamento de 1909, no artigo 48º da lei 1.160/1908: “Fica o governo auctorizado a mandar

¹⁰⁵ A LEPRA em S. Paulo: notas sobre a urgência da sua profilaxia. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 11 nov. 1912, p. 3. Referindo-se à transição da década de 1910 para a década de 1920, Monbeig assim descreve o crescimento da cidade: “Na direção norte, o Tietê apenas parcialmente cessara de constituir-se num obstáculo. Devido à ausência de ligações diretas com as ferrovias, poucas fábricas chegaram a instalar-se na margem direita desse rio. Cada um de seus antigos distritos foi crescendo moderadamente. A antiga rota para Minas foi muito menos atingida pela expansão urbana do que a ferrovia para o Rio de Janeiro. Foram abertos loteamentos em suas colinas argilosas e arenosas, principalmente de vilas operárias, mas também de alguns pequenos bairros de classe média. As paisagens dessas áreas permanecem rurais, devido à presença de pomares com árvores frutíferas européias nos flancos da montanha, de jardins, e até de pequenas plantações de cana do Tremembé. A Serra da Cantareira nada perdeu de sua natureza de barreira, de fronteira da aglomeração urbana. Mas ela participa intensamente da vida desta, seja por suas pedreiras de granito, seja por sua transformação em parque pelas multidões de paulistanos que a visitam a cada domingo.” MONBEIG, P. O crescimento da cidade de São Paulo [1953]. In: SZMRECSÁNYI, T. (org.) **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p. 64.

¹⁰⁶ TEIXEIRA, A.; SALLA, F. A.; MARINHO, M. G. S. M. C. Vadiagem e prisões correccionais em São Paulo: mecanismos de controle e firmamento da República. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 58, p. 381-400, 2016, p. 386-388.

construir um ramal da estrada de ferro da Cantareira, ao bairro do Guapira, ligando aquella estrada ao Asylo de Invalidos e ao Hospital de Morpheticos".¹⁰⁷ O início da projeção do ramal Guapira foi descrito no relatório da Secretaria de Agricultura, referente a 1909, da maneira seguinte:

Em Janeiro foi resolvida a construção autorizada pelo art. 48 da lei n. 1160, de 29 de dezembro de 1908, de um trecho de linha destinado a ligar a linha em tráfego ao Asylo de Mendicidade e ao Hospital dos Lazaros, no bairro do Guapira.

Os respectivos estudos preliminares indicaram a conveniência de serem effectuados os trabalhos de exploração relativamente a duas directrizes, inserindo-se no tronco do Tramway uma em Tremembé e a outra na 3ª Parada.

Pelos orçamentos organizados chegou-se a uma despesa provavel, com exclusão do material movel, de 109:168\$735 ou 230:042\$462, conforme o entroncamento viesse a realizar-se no primeiro ou no segundo dos pontos acima indicados, sendo as extensões a construir de 6 kilometros no primeiro caso e 8,^{kl}300 no segundo.

Pelo traçado por Tremembé ter-se-ia, além de menor extensão, terreno mais fácil; a taes vantagens, porém se contrapunham dois inconvenientes, a saber: percurso maior de 5 kilometros para os transportes entre a Guapira e a Capital e a sujeição desses mesmos transportes ás condições technicas consideravelmente inferiores do trecho entre 3ª Parada e Tremembé.

A' vista dessas circumstancias, e prevendo-se tambem a grande conveniencia de prolongamento do Tramway por uma zona apta á colonização e muito susceptivel de desenvolvimento, foi resolvida a adopção do traçado com inicio na 3ª Parada, pelo qual a distancia do Guapira á estação do Mercado, onde começa a linha do Tramway nesta Capital, vem a ser de 12.500 metros ou 5 kilometros menos do que pela outra direção, segundo ficou dito.¹⁰⁸

Interessante notar que, de acordo com o relatado acima, a construção do ramal foi decidida antes de haver um orçamento preciso sobre os custos de sua construção e manutenção. Os valores envolvidos variavam enormemente a depender do traçado estabelecido, o qual também não tinha sido projetado e analisado anteriormente, razão pela qual não constava nenhuma receita previamente disponibilizada para o projeto, mas apenas a autorização para a sua construção.¹⁰⁹

¹⁰⁷ SÃO PAULO (Estado). **Lei n. 1160, de 29 de dezembro de 1908.** Orça a receita e fixa a despesa para o exercício de 1909. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=65310>>. Acesso em: 26 out. 2017.

¹⁰⁸ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. M. J. de Albuquerque, presidente do Estado, pelo Dr. Antonio de Padua Salles: anno de 1909.** São Paulo: Typographia Casa Garraux, 1910, p. 254.

¹⁰⁹ Os créditos para a construção do ramal, na ordem de 250:000\$000, foram abertos pelo decreto 1.763/1909, junto com um crédito especial de 13:879\$026 para o *Tramway* da Cantareira. SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 1.763, de 2 de setembro de 1909.** Abre os credits: especial de 250:000\$000, para o ramal de Guapira; especial de 13:879\$026, para o *Tramway* da Cantareira, no

Do mesmo modo, é importante observar que o traçado, além de aspectos meramente econômicos, considerou também o potencial de desenvolvimento local daquela região da zona norte da capital, vista como apta à colonização e promissora em termos de desenvolvimento, evitando um acréscimo desnecessário na quilometragem e no tempo de viagem.

O processo completo para a inauguração do ramal Guapira foi célere: no dia 22 de junho de 1909 foi publicado o edital de concorrência; no dia 07 de julho foram abertas as sete propostas recebidas e os vencedores foram os engenheiros Willy Fischer, primeiro colocado para os dois trechos licitados, mas obrigado a escolher apenas um, e Adolpho Pereira, então segundo colocado. Finda a concorrência, no dia 2 de setembro foi aberto o crédito de 250:000\$000 pelo decreto 1.763/1909 e, no dia 2 do mês seguinte, os contratos foram assinados.

Com o decreto 1.777/1909 os terrenos necessários para a construção foram declarados de utilidade pública e a desapropriação foi realizada em 15 de dezembro do mesmo ano. Finalmente, no dia 15 de novembro de 1910 ocorreu a cerimônia de inauguração do ramal, com a partida de um trem inaugural da estação do Mercado, às 14h com destino ao ramal Guapira. Era claro o interesse governamental pela expansão do *Tramway* até aquela localidade.¹¹⁰

A construção desse ramal representou o aumento de seu alcance geográfico, ampliou, em certa medida, sua função de transporte de materiais de construção e, mesmo diante do prolongamento de seus ramais e da aquisição de novos vagões, a demanda continuava além da capacidade operacional da estrada de ferro, como relata José Carlos d'Almeida Torres Tibagy, seu engenheiro chefe à época, em relatório referente ao ano de 1911:

Muito aumentou o tráfego do Tramway da Cantareira no exercício de 1911: quer no movimento de passageiros quer no movimento de encomendas, transporte de materiaes e outras mercadorias. [...]

Quanto ao aumento do tráfego para o transporte de materiaes, foi devido as muitas instalações de novas olarias e aberturas de pedreiras na zona da

exercício de 1908 e suplementar de 18:297\$199, para a linha ferrea Funilense. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1909/decreto-1763-02.09.1909.html>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

¹¹⁰ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. M. J. de Albuquerque, presidente do Estado, pelo Dr. Antonio de Padua Salles: anno de 1909**. São Paulo: Typographia Casa Garraux, 1910, p. 254-255; O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 03 jul. 1909, p. 1; Idem, 28 jul. 1909, p. 4; Idem, 10 ago. 1909, p. 1; Idem, 04 out. 1909, p. 1; Idem, 23 out. 1909, p. 1; Idem, 15 dez. 1909, p. 6; Idem, 15 nov. 1910, p. 2.

linha tronco do Tramway, assim como (porém em menos quantidade) no Ramal do Guapira.

Com o grande movimento havido nas construções de casas particulares e edifícios públicos na Capital, o material de construção tem tido uma procura tal, que o aumento de preço fez-se logo sentir, e por esse motivo também o desenvolvimento na fabricação de tijolos e fornecimento da pedra aumentou consideravelmente a ponto de não poder o Tramway satisfazer a procura que tem tido de vagões para importação do referido material.

As estações, olarias e pedreiras acham-se repletas sem que possa esta estrada dar vazão aos pedidos de vagões que diariamente são solicitados.¹¹¹

O tráfego aumentou nas duas frentes de atuação da estrada de ferro – transportes de cargas e de passageiros – e o ramal, por sua vez, havia se expandido também. Tais ações, no entanto, eram insuficientes diante do fremente crescimento populacional e urbanístico pelo qual passava a cidade nesse período. Chamava a atenção, portanto, a dificuldade em atender à demanda observada pelo engenheiro da ferrovia, percepção que se alinha ao identificado pela historiografia, a qual faz referência a um *boom* tanto de olarias, quanto de construções de casas e edifícios na capital paulista.

A propósito, Natália Salla, ao estudar o desenvolvimento da indústria cerâmica paulistana, com base nos contribuintes mencionados nos registros de impostos e profissões, identificou 62 empresários de olarias em 1903, 151 em 1911 – ano mencionado por Torres Tibagy –, atingindo o total de 237 em 1913, número que, como menciona a autora, seria reduzido nos anos seguintes, possivelmente em razão da crise decorrente da Primeira Guerra Mundial. Não obstante, Salla faz uma ressalva sobre a possibilidade de os dados estarem subdimensionados, visto que a queda ou aumento do número ao longo dos anos, depende, em parte, do rigor empreendido pela municipalidade na fiscalização e cobrança do imposto.¹¹²

¹¹¹ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Directoria de Viação. **Informações em anexo ao Relatório do Snr. Dr. Antonio de Padua Salles concernente aos anos de 1910-1911**. São Paulo: Typographia do “Diário Oficial”. 1912, p. 350-351.

¹¹² SALLA, N. M. **Produzir para construir**: a indústria cerâmica paulistana no período da Primeira República. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014, p. 164-165.

Gráfico 2.2: Número de empresários de olaria na cidade de São Paulo: 1903-1915

Fonte: Adaptado pelo autor a partir de SALLA, 2014, p. 164

O crescimento do número de edificações, por sua vez, é mencionado por Pierre Monbeig e por Carlos José dos Santos. O primeiro, indicando um aumento vertiginoso e incessante de aproximadamente quinhentas por ano, somando perto de 6000 edificações no período próximo ao advento da Primeira Guerra Mundial. Vincula Monbeig tal impulso ao início do funcionamento do primeiro bonde elétrico da capital, ocorrido em 1900, chamando a atenção ao que essa tecnologia representava, isto é, uma espécie de rito de passagem, da “urbe dos fazendeiros do café” para a metrópole que ela se tornaria nas décadas seguintes¹¹³.

Santos, por sua vez, ressalta que entre 1900 e 1926 o número total de prédios quase quadruplicou, aumentando de 22.407 para 83.428 entre edificações térreas, assobradadas, de um e mais andares, formando uma espécie de círculo virtuoso, no que se diz respeito aos setores envolvidos na construção civil.¹¹⁴

O aumento nas edificações gerava, dessa forma, demanda para os empresários da olaria. Ambos os setores caminhariam de forma relativamente harmônica, seja na crise ou na prosperidade, visto que praticamente todos os artefatos relacionados à construção civil eram oriundos de produtores locais, ao menos até a década de 1920, a despeito de certo preconceito existente em relação

¹¹³ MONBEIG, P. O crescimento da cidade de São Paulo [1953]. In: SZMRECSÁNYI, T. (org.) **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p. 59.

¹¹⁴ SANTOS, C. J. F. **Identidade urbana e globalização: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos/SP**. São Paulo: Annablume/Sindicato dos Professores de Guarulhos, 2006, p. 109.

à qualidade dos produtos nacionais em geral.¹¹⁵ O *Tramway* estabelecia-se, portanto, como elo entre o centro e uma das zonas produtoras de materiais de construção da cidade, sendo por intermédio desse meio de transporte que os insumos necessários ao crescimento da “urbe” chegariam e se transformariam em edifícios os mais diversos.

Cumpre ressaltar, todavia, que seu papel no fornecimento de tais materiais não era novo. Ainda em 1896, por ocasião de abertura de uma chamada para o fornecimento de pedras para calçamentos a serem realizados pela prefeitura, o empresário não contemplado, Antonio Augusto de Souza, interpôs recurso contra o intendente de obras, o qual, em sua manifestação à Câmara Municipal, com a qual a edilidade concordou, manifestou-se da seguinte maneira:

Quatro são as ordens de motivos, diz o recorrente, em que se baseia o seu recurso contra o despacho de 17 deste mez, que acceitou ou preferiu a proposta n. 1 para o 1º, 2º e 5º grupo de calçamentos à saber:

1. Não ter o proponente n. 1 declarado a proveniencia da pedra com que se dispunha a fazer os trabalhos.
2. Falta de amostras de pedras na conformidade do edital;
3. Ser a proposta do recorrente de menor preço;
4. A immoralidade do acto, ‘violador das leis em favor de particulares’, porque a proposta n. 1:
 - a) foi recebida depois de findo o prazo da concorrência;
 - b) se refere apenas ao 1º grupo e foi aceita para os tres;
 - c) não ter fiador;
 - d) nem caução sufficiente para garantir a sua efficacia.

Parece de facil refutação estas allegações, já por Improcedentes. já por contrariar aos factos e ao direito.

Se não vejamos:

Diz a proposta n. 1: “O calçamento será feito de parallelipipedos das ‘melhores pedreiras dos arredores de S. Paulo’ e ACCEITOS PELA CAMARA, e para esta acceitação, o proponente se dirigiu á Directoria de Obras, onde existe amostras de pedras, declarando que se serviria especialmente de pedras da cantareira, transportadas pelo **Tramway do governo do Estado**, submettendo-se a acceitação ou das pedras, como das melhores, ao passo que a proposta preterida do recorrente, limita-se a pedras, «todas ellas», de pedreiras do Lageado, sejam ou não das melhores, e **cujo transporte é incontestavelmente mais difficil, e inferiores as pedras, em regra, as da cantareira, segundo opinião de entendidos.**”¹¹⁶

Privilegiado por sua localização próxima a Serra da Cantareira - a qual, por razão de logística, favoreceu a instalação de pedreiras e afins -, o *Tramway* teve seu papel de transportador de carga intensificado ao longo das primeiras décadas

¹¹⁵ DEAN, W. **A industrialização de São Paulo: 1880-1945.** 4 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, p. 16-17 (Coleção Corpo e Alma do Brasil).

¹¹⁶ CÂMARA MUNICIPAL [DE SÃO PAULO]. **Actas das Sessões.** São Paulo 12ª sessão ordinária, realizada em 7 de fevereiro de 1896, p. 95-96. [grifo nosso]

republicanas, muito em função do forte crescimento do setor industrial naquele período.

A contribuição da ferrovia não se restringia, contudo, aos materiais de construção, pois também eram transportados alimentos pelos seus trilhos e, mais de uma vez, foi solicitado pelos vereadores que não houvesse cobrança - ou que essa fosse diminuída em seu valor - quando o transporte de mercadorias tivesse o mercado da capital como destino.¹¹⁷ O incremento no número de visitantes ao Horto Botânico observado em 1905 não deixou de ser percebido, e devidamente comentado, pelo presidente estadual em sua mensagem ao Congresso, na qual assinala que “A passagem do *Tramway* da Cantareira por ali, em viagem redonda, veio chamar maior atenção para este estabelecimento.”¹¹⁸

No que se refere ao transporte de passageiros, cada vez mais a estrada de ferro se inseria no dia a dia da cidade, sendo requisitada frequentemente pela Câmara Municipal a colaborar com a cidade. Se os bondes, em verdade, eram a principal forma de locomoção coletiva na cidade, com seus 83,752 quilômetros movidos a eletricidade (1901), resultado da ação empresarial da *Light* em terras paulistanas, algumas localidades, no entanto, sofriam ora com a falta desse serviço, ora com sua insuficiência no que se refere ao trajeto ou à qualidade do serviço prestado¹¹⁹, sendo esse o caso do bairro de Santana, como podemos notar no mapa a seguir. Essa representação cartográfica demonstra como as áreas urbanizadas da capital dispunham de farta oferta de linhas a lhes servir, ao passo que o bairro tinha a única linha que o contemplava, em 1905, 11 anos depois da inauguração da ferrovia, ainda com bonde de tração animal.

¹¹⁷ MACHADO, A. Indicação n. 428, de 1914. *In*: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo**: legislatura de 1914. 37ª sessão ordinária realizada em 12 de setembro de 1914, p. 505; MARRA, J.; PORTO, O. Indicação n. 100, de 1915. *In*: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo**: legislatura de 1915. 12ª sessão ordinária, realizada em 21 de março de 1915, p. 94.

¹¹⁸ SÃO PAULO (Estado). **Mensagem do presidente do Estado, Jorge Tibiriçá, à Câmara dos Deputados**. São Paulo, 14 jul. 1906, p. 208-209. [Galeria dos presidentes].

¹¹⁹ KAKO, I. S. **O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930**. 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013, p. 28-29

Mapa 2.1 - Rede de transportes da cidade de São Paulo: 1905

Fonte: FONSECA *et al.*, 2016, p. 151

Conquanto fosse servida por bondes, a localidade tinha no *Tramway* da Cantareira seu principal meio de ligação com a cidade, como podemos observar no parecer subscrito pelos vereadores Nicolau Baruel e José Oswald, em 1903, no requerimento em que Antonio José Fontes Junior, concessionário da linha de bondes para Sant'Anna, solicitava a isenção de impostos para a empresa de bondes de mesmo nome:

Fazem já mais de 10 annos que está em trafego a linha de bondes de Sant'Anna; o serviço que foi feito durante muito tempo, a contento do publico, melhorou ainda quando passou a ser feito de accôrdo com a Viação Paulista, em trafego reciproco, partindo os bondes do largo do Rosario directamente a Sant'Anna.

Posteriormente, por motivos que ignoramos, houve rompimento entre as duas empresas, voltando novamente o trafego a ser feito unicamente da Ponte Grande a Sant'Anna.

Data dahi a decadencia da empresa: o material rodante foi-se estragando, sem ser substituido; o leito da linha não era conservado, tornando-se o serviço penoso para os animaes e desagradavel para o publico, já pela demora no trajecto, já pela irregularidade do horario.

Foi então, pensamos, que os moradores de Sant'Anna solicitaram da administração da Ferro Carril da Cantareira o augmento de trens, afim

de que aquelle suburbio da capital tivesse regular e assolado meio de transporte.

Obtido isto,— os bondes de Sant'Anna foram quasi que abandonados pelo publico já cansado de soffrer contrariedades de um tal serviço.

Allegava-se então “que estando a rua Voluntarios da Patria em mau estado, era impossível a empresa melhorar o serviço visto que o material se estragara etc.” Fazem entretanto alguns mezes já que a rua foi macadamizada, e sensivelmente melhorada, mandando o Dr Prefeito fazer tambem —pelos cofres municipaes, não só a macadamização do leito da linha como tambem a substituição dos dormentes, e outras obras indispensaveis, e não obstante as obras feitas por ordem da Prefeitura, o material da empresa não melhorou, o serviço continúa mau como anteriormente.

O horario que é de 40 em 40 minutos, e que vai até ás 9.30 da noite raramente é observado, dando isto logar a que os passageiros esperem 15 minutos ou mais pelo bonde, com grande perda de tempo e sensível incommodo, pela falta de abrigo nos extremos da linha.

Diz o signatario do requerimento que em 25 de Fevereiro, dirigiu a esta Camara – “que a empresa de bondes de Sant'Anna tem sempre dado prejuizo, que tem sido cobertos com os seus recursos pessoas” quando é certo que sómente agora em 5 de Junho, foi-lhe feita a transferencia do contracto que a outros pertencia.

Do exposto verifica-se, que a empresa de bondes de Sant'Anna não tem podido ou não querido, empregar o capital necessario, afim de que a linha de bondes possa prestar os serviços a que o publico tem direito, de accôrdo com o contracto firmado; prolongar depois o contracto com a actual empresa, por mais cinco annos, **exactamente agora que a administração da Cantareira julgou azado supprimir diversos trens, seria condemnar o publico de Sant'Anna ao exilio o que certamente não está no intuito desta Camara.**

Nestes termos, e verificando-se pelas informações da Prefeitura, não ter a empresa de longa data, cumprido o contracto firmado com a Camara, não ter providenciado, não obstante varias intimações feitas, para o desvio da linha, e outras obras indispensaveis é a commissão de Finanças de parecer que seja indeferido o requerimento do empresario de bondes de Sant'Anna, e que a referida empresa seja intimada a recolher aos cofres municipaes a importancia despendida pela Camara, em serviços que cumpria-lhe fazer.¹²⁰

O trecho acima é ilustrativo sobre a condição do transporte no bairro de Santana. A explanação do parecer revela, de certa forma, que entre o bonde e o *Tramway*, este último tinha clara primazia à época. O debate em torno dessa questão teve prosseguimento na sessão seguinte da Câmara, e a fala de Antonio Prado elucida bem o dilema dos moradores e dos vereadores em relação à linha de Santana:

É verdade que a companhia não cumpre o seu contracto [...]

O serviço é pessimamente feito: a Prefeitura intimou-a varias vezes a fazer os melhoramentos do contracto, na rua mencionada, e, por fim, teve que mandar fazer-os, independente de accôrdo com a empresa mas... a Camara

¹²⁰ BARUEL, N.; OSWALD, J. Parecer n. 57. In: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo**. São Paulo, 22ª sessão ordinária, realizada em 20 de junho de 1903. p. 211-212. [grifo nosso]

precisa considerar que o serviço, comquanto mal feito, é de alguma utilidade e [...]
si não fosse isso, eu já teria contribuído para que a Camara declarasse caduca a concessão.
É preferível que o publico tenha um serviço mal feito, a não ter nenhum.¹²¹

Vemos que havia uma incapacidade da prefeitura em realizar de forma satisfatória a fiscalização e, ao mesmo tempo, receber uma pressão por parte da população, expressa nas palavras dos vereadores mencionados, quanto à necessidade de se modernizar o serviço, refletindo uma realidade que não era exclusiva de São Paulo. Ainda, à medida que os melhoramentos urbanos avançavam, o discurso da urbanização era incorporado pela sociedade como um todo, apesar de os principais beneficiários serem as elites capitalistas estrangeiras e nacionais.¹²²

O número total anual de pessoas transportadas por essa pequena estrada de ferro crescia ano a ano. Analisando o gráfico a seguir, podemos perceber que a linha passou a transportar 310 mil passageiros em 1907, ante 190 mil dois anos antes; números que se mantiveram relativamente estáveis nos anos subsequentes, alcançando quase 350 mil pessoas em 1911. A partir de 1912 observa-se progressivo aumento no total de pessoas transportadas, superando pela primeira vez a marca de um milhão de usuários atendidos em 1914.

Essa situação pressionou o governo a melhorar as condições de transporte da localidade de forma a atender aos moradores da região. Nesse sentido, os vereadores discursavam sobre o *Tramway* e as áreas por ele servidas, exigindo que o governo estadual ora construísse outras estações, ora agisse no sentido de

¹²¹ CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo**. São Paulo, 23ª sessão ordinária, realizada em 04 de julho de 1903, p. 249-250.

¹²² SAES, A. M. **Conflitos do capital: Light versus CCBE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)**. Bauru, SP: Edusc, 2010, p. 206: "Havia uma confluência de diversos interesses na tentativa de suprir o atraso de serviços urbanos nas cidades brasileiras: de um lado, as elites urbanas pretendiam incorporar os padrões de sociabilidade considerados 'modernos', enquanto, do outro lado, as grandes companhias em formação (e o capital estrangeiro de maneira destacada) visavam às áreas mais rentáveis para tais investimentos. Por outro lado, embora os beneficiários diretos dessas mudanças fossem os grupos dominantes, a modernização, e a urbanização em sua face material, apresentava-se tal qual um projeto hegemônico que acabava sendo desejado por toda a população urbana. A dependência cultural que alicerçava as articulações entre capital estrangeiro e o grande capital agrário-exportador se estendiam para outros setores da sociedade, de forma que o discurso pelas reformas urbanas foi incorporado pelos múltiplos grupos urbanos, que pressionaram os centros de decisão para a mais rápida implantação dos modernos serviços públicos".

promover melhorias nas paradas da estrada de ferro, ou ainda solicitando a redução do preço das passagens¹²³.

Gráfico 2.3: Passageiros transportados pelo *Tramway* da Cantareira: 1905-1914

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1906-1915

Os vereadores, Joaquim Marra, e Oscar Porto, estavam atentos às atividades da estrada de ferro e manifestavam esse interesse pelo serviço prestado, reivindicando, por meio de Indicação¹²⁴ ao prefeito, que este utilizasse seu capital político junto ao secretário estadual da Agricultura, no sentido de solucionar algumas questões que, em suas opiniões, eram dignas de atenção:

Attendendo que o Tramway da Cantareira deve ser aproveitado para favorecer o desenvolvimento da população rural que abastecerá o nosso mercado de viveres;

Attendendo que, segundo publicou "Diario Popular" (ns. 10609 e 10613), a administração do Tramway reduziu o numero das paradas em vez de augmental-as, e cobra as passagens e fretes por preços maiores do que a Estrada de Ferro Central do Brasil; e mais: não cerca de garantia a vida dos passageiros, pois engata aos carros de passageiros vagões de mercadorias sem breaks e guarda-freios,

Indicamos:

Que o sr. prefeito intervenha junto do digno secretario da Agricultura, no sentido de conseguir:

o barateamento das passagens e fretes, emitindo passes de ida e volta a preços eguaes, quer comprados na estação junto ao Mercado, quer em

¹²³ AMARAL, M. Indicação n. 189, de 1913 In: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo**. São Paulo, 13ª sessão ordinária, realizada em 04 de abril de 1913, p. 122; Idem. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo**. Resposta à indicação n. 189, de 1913. São Paulo, 21ª sessão ordinária, realizada em 30 de maio de 1913, p. 209.

¹²⁴ A "Indicação", segundo Belotto, pode ser definida como "*Documento legislativo em que a proposta, depois de aceita por uma das comissões, passa, então, para o plenário*". BELLOTTO, H. L. **Como fazer análise diplomática e análise tipológica de documento de Arquivo**. São Paulo: Arquivo do Estado / Imprensa Oficial, 2002, p. 69.

- qualquer outro ponto; as passagens de ida e volta devem ser validas por dois dias;
- b) que os comboios parem em todos os postes de designação kilometrica, sempre que houver passageiro a embarcar ou a desembarcar ;
- c) que seja construida uma estação em Carandirú, cujo trafego é cada vez maior, conservando-se, entretanto, a parada enquanto a estação se não faz;
- d) que os vagões de mercadorias sejam munidos de breaks e tenham guarda-freio.¹²⁵

Em que medida, de fato, os vereadores possuíam a expectativa de terem as suas reivindicações atendidas, uma vez que a responsabilidade sobre esses serviços era estadual e não municipal – e considerando-se a leitura dos vereadores sobre a dificuldade que encontravam até mesmo para fiscalizar aqueles que eram da alçada da capital – não temos como ser definitivos.¹²⁶ Nesse particular, estava claro, contudo, que ao menos na visão da edilidade, “o *Tramway* é uma via de comunicação urbana e como tal deve atender á conveniencia dos moradores de bairros pela mesma linha atravessados”¹²⁷.

As ponderações e exigências acerca do trem da Cantareira não ficaram restritas, porém, ao legislativo local. Em crítica encaminhada ao jornal *O Estado de S. Paulo* um leitor cobrava igualdade de tratamento entre os ramais e reclamava tanto do valor da passagem, quanto da frequência dos trens, sinal de que a prestação desse serviço estava longe de ser uma unanimidade entre os usuários:

– Um morador do bairro de Guapira queixa-se de que até agora o sr. diretor do Tramway da Cantareira não tomou uma providencia para que os habitantes daquele bairro possam gosar da regalia de mais dois trens, um que ali chegue ás 6 e meia horas, outro que dalli parta ás 18.
E acrescenta que outro tanto não se dá com os habitantes do ramal de Tremembé: esses possuem maior número de trens e pagam de passagem em vez de 300 réis, como os de Guapira, 200 réis, não obstante ser maior a distancia que percorrem.
Termina dizendo:
‘Sendo também o Guapira habitado na sua quase totalidade por gente operaria e pequenos comerciantes – razão talvez porque ainda até hoje nada se [poude] conseguir – seria até um acto humanitario a criação

¹²⁵ MARRA, J.; PORTO, O. Indicação n. 100, de 1915. *In*: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo**: legislatura de 1915. 12ª sessão ordinária, realizada em 21 de março de 1915, p. 94.

¹²⁶ Estudos sobre a atuação parlamentar no âmbito municipal indicam que é rotineira tal cobrança, ainda que o vereador saiba que o prefeito não tem a predisposição em atendê-lo. Isso, todavia, serviria para eximi-lo perante seus eleitores nas situações em que ele não é atendido. SILVA, S. P. R. Política, clientelismo e comportamento legislativo: a Câmara Municipal de São Gonçalo e as melhorias urbanas (1977-1982). **Opsis**, v. 12, p. 190-211, 2012.

¹²⁷ BORGES, E. Indicação n. 484, de 1914. CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo**. São Paulo. 45ª sessão ordinária, realizada em 21 de novembro de 1914, p. 583.

desse trens, porque elles viriam facilitar a ida para lá de muitos operarios que têm adquirido lotes de terrenos, mas que dos mesmos não se podem utilizar, devido á defficiencia de transportes e horario dos mesmos¹²⁸

A população, fosse via imprensa ou por meio de seus representantes eleitos, pressionava por um melhor atendimento por parte da ferrovia, e o governo estadual, em resposta, procurava aumentar o número de trens em serviço. A região de Santana, de certa forma separada do restante da zona povoada da cidade pelo rio Tietê, era o reflexo, guardadas as devidas proporções, do restante de São Paulo. Assim, a cidade continuava a receber imigrantes oriundos principalmente da Europa – espontâneos e subsidiados pelo governo estadual –, propiciando, para alegria das autoridades governamentais¹²⁹, considerável incremento demográfico na cidade.

Segundo Fábio dos Santos, dos imigrantes que chegaram ao Estado, entre 1906 e 1915, em torno de 50% eram formados de pessoas que se deslocaram por conta própria para o Estado de São Paulo; os demais que foram subsidiados pelo governo paulista, em geral, encaminhavam-se em busca de trabalho nas fazendas cafeicultoras. Assim, os imigrantes espontâneos gozavam de uma situação diferente dos subsidiados, que ficavam atrelados a compromissos pré-assumidos com o governo estadual. Já os espontâneos podiam e tendiam a optar por permanecer na cidade em busca de ocupação¹³⁰. A zona norte também foi impactada por esse fenômeno, embora em menor dimensão, uma vez que se situava ao largo do surto de urbanização paulistano, por conta do obstáculo natural hidrográfico óbvio: o rio Tietê.

¹²⁸ O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 27 fev. 1914. *Queixas e Reclamações*, p. 8.

¹²⁹ SANTOS, C. J. F. **Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza (1890-1915)**. São Paulo: Annablume, 1998. p. 37-42. O autor, baseando-se em documentos oficiais referentes a imigração, destaca que a europeização da população era desejada e vista com bons olhos pelo governo, associando-a ao progresso da cidade e do Estado de São Paulo como um todo: “Assim, se a Europa e sua população eram perseguidas como sinônimo de civilização, desenvolvimento e progresso, a cidade de São Paulo era vista como a que mais se civilizava, desenvolvia e/ ou progredia na Federação, porque também era a que supostamente mais se europeizava” (p. 42).

¹³⁰ SANTOS, F. A. **Domando águas: salubridade e ocupação do espaço na cidade de São Paulo, 1875-1930**. São Paulo: Alameda, 2011, p. 81-83.

2.1. ARRENDAMENTO, CONCESSÃO E PROLONGAMENTO: ALGUMAS PROPOSTAS

No contexto de construção do ramal Guapira, a partir do ramal já existente do *Tramway* da Cantareira, surgiram propostas de se prolongar a ferrovia, seja por particulares seja no âmbito da própria Diretoria de Viação, com propósitos e objetivos distintos. No plano privado, no final de 1909, Moritz, Rothschild & Companhia fizeram uma petição pleiteando favores para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que tráfegaria entre Guarulhos, Bom Sucesso¹³¹, Arujá, Santa Isabel e Igaratá.

O mapa 2.2 apresenta uma São Paulo já urbanizada, indicando incipientes núcleos populacionais: ao sul, Vila Clementino, Vila Mariana e Ipiranga; a leste, Vila Prudente, Gomes Cardim e Penha de França; a oeste, Perdizes e Higienópolis; e, ao norte, o bairro de Santana. O trajeto esboçado para a ferrovia, em vermelho, margearia o rio Tietê até as proximidades de Guarulhos e, a partir de lá, seguiria em linha quase retilínea em direção a Santa Isabel.

¹³¹ As regiões de Guarulhos e Bom Sucesso, conquanto fossem um mesmo município, historicamente têm trajetórias distintas de povoamento e modos de viver e frequentemente apareciam de forma separada nos mapas ou nas menções em documentos oficiais. Segundo Carlos José, a proximidade da região central do município em relação à capital estadual fez, inclusive, com que seus moradores construíssem uma identidade distinta das demais localidades do município, dentre as quais deve ser incluída a região de Bom Sucesso. SANTOS, C. J. F. **Identidade urbana e globalização**: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos/SP. São Paulo: Annablume; Guarulhos: Sindicato dos Professores de Guarulhos, 2006.

Mapa 2.2 – Projeto de ferrovia a interligar Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá: 1910 (Parte 1)

Fonte: SACOP, 1910

Já ao observarmos o mapa 2.3 veremos que depois da região central de Guarulhos¹³² o trem percorreria a região de Bom Sucesso, passaria por Arujá, depois Santa Isabel¹³³ e encerraria seu trajeto na região denominada Patrocínio de Santa Isabel, pertencente ao município de Igaratá. Cabe notar que, até chegar às proximidades de Santa Isabel, o trajeto proposto é muito parecido com o traçado da Rodovia Presidente Dutra.

¹³² O mapa foi dividido em duas partes para facilitar a visualização e compreensão das informações nele contidas.

¹³³ A grafia atual do nome do município é Santa Isabel.

Mapa 2.3 – Projeto de ferrovia a interligar Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá: 1910 (Parte 2)

Fonte: SACOP, 1910.

No pleito, alegavam que faltava a noroeste da cidade uma via de fácil comunicação e que pudesse prover a capital de produtos variados como vinho, leite, aguardente, batata, milho, arroz, açúcar, toucinho e carnes, os quais, em decorrência da falta de uma ferrovia de baixo custo, enfrentavam dificuldades para chegar à capital¹³⁴.

Nos arredores da cidade de São Paulo desenha-se clara tendência de se tornar zona abastecedora da capital paulista, e a pertinência da reivindicação, segundo os autores da proposta, parecia exequível. Depois de descreverem a produção agrícola dos municípios, asseguravam que a localidade logo seria *“centuplicada com a forte corrente imigratória que se encaminha para esta região, e*

¹³⁴ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá.** 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

com o aumento de consumo que as comunicações com os mercados de S. Paulo e Santos virão trazer”.

O diagnóstico apresentado mencionava a pequena propriedade como a característica dessas localidades, e antevia um futuro promissor para elas, indicando também a razão de os imigrantes preferirem escolher tais municípios para adquirirem propriedades; destacaram ainda o papel desempenhado de “cinturão verde” que essas regiões contíguas a São Paulo passaram a exercer¹³⁵, ou seja, a de fornecedoras de víveres de todos os gêneros, tais como carnes, legumes e hortifrutigranjeiros:

O colono que fez seu peculio procura logo adquirir uma pequena propriedade e ahi vae fazer a verdadeira polycultura. O lugar escolhido em regra geral não é o sertão mas os arredores das cidades ou as proximidades das estradas de ferro. Elle, apesar de conhecedor do nosso meio e de falar a lingua do paiz, não quer ir abater mattas virgens e lutar no deserto; procura os arredores de povoações, preferindo as de maior população servidas por estradas de ferro onde existe mais conforto e onde todo e qualquer produto tem valor. Se isto se dá com o colono que sae de nossas fazendas, com mais forte razão se repetirá com os que chegam expontaneamente, trazendo pequeno peculio e sem o habito de viver segregado da sociedade e desterrado no oceano verde de nossas intermináveis florestas, abatendo arvores collossaes, como ele nunca viu. Por isso precisamos ligar a Capital ás zonas de melhores terras por meio de estradas de ferro economicas, e tratar de colonizar ao longo de suas linhas, fazendo estações proximas umas das outras e fundando nucleos coloniaes modelos em cada uma delas.¹³⁶

Quanto às solicitações posteriores à explanação inicial, estas foram justificadas sob o argumento de que não trariam nenhum ônus ao Estado e, ademais, proporcionariam o progresso das localidades contempladas, abrindo uma nova zona de produção, a qual beneficiaria, também, a capital. Sintetizados em quatro pontos, eis os termos propostos pelos empresários:

1º - Os srs. Rothschild & Comp, ou empresa que organizarem, pedem licença para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de um metro que, partindo do bairro da Luz nesta Capital, se dirija a Igaratá, passando por Guarulhos, Bom Sucesso, Arujá e Santa Izabel; 2º - Privilegio

¹³⁵ Os municípios estariam adentrando uma função exercida, até meados do século XIX, por Atibaia, Bragança, Jacareí, Jundiaí, Nazaré e Mogi das Cruzes, os quais, na condição de localidades periféricas, tinham a economia vinculada à capital da província, não sendo desconsideráveis, contudo, os seus laços econômicos com Minas Gerais e Rio de Janeiro. REIS, D. O. M. **Cinturão paulistano: economia e demografia nas vizinhanças da capital de São Paulo (c. 1798 - c. 1830)** Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010, p. 9-14.

¹³⁶ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá.** 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

de zona de 15 (quinze) quilômetros para cada lado da linha valido por 30 annos contados da data da assinatura do contrato respeitados os direitos de terceiros; 3º - Preferencia para a construção de prolongamento ou ramaes; 4º Direito de desapropriar, na forma da lei, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e mais dependencias.¹³⁷

Instada pela Comissão de Comércio, Indústria e Obras Públicas, em 23 de dezembro de 1909, a se manifestar sobre a petição, a Secretaria de Agricultura, por intermédio da Diretoria de Aviação, negou o pedido, fundamentalmente, sob o argumento de que o traçado proposto invadiria o privilégio de zona de duas ferrovias: a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) e a São Paulo Railway (SPR). Estariam, assim, prejudicados de antemão os artigos 2º e 3º do pedido, ainda que fosse possível, por parte das empresas citadas, a autorização para a construção do ramal, mas sem o privilégio de zona nem preferência para prolongamentos.¹³⁸ Todavia, é pertinente uma análise detalhada do parecer dos diretores sobre o assunto, pois são elucidativos no que concerne à visão que tinham do *Tramway* da Cantareira no contexto estadual e quanto aos rumos que esta estrada de ferro deveria seguir dali por diante.

O primeiro a expressar sua opinião foi o engenheiro ajudante Carlos Alberto Pereira Leitão que, depois de indicar o tema dos privilégios de zona já pertencentes às duas empresas mencionadas, ponderou que estariam em questão, também, os interesses do Estado, na figura do trem da Cantareira e, por essa razão, o assunto não era tão simples como se afigurava.

Expondo seu ponto de vista em 5 de outubro de 1910, com o ramal Guapira ainda não concluído, o engenheiro considera que na hipótese de conclusão desse trecho “será de toda a conveniencia que o mesmo se prolongue segundo a direção

¹³⁷ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Diretoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá.** 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

¹³⁸ As concessões da Estrada de Ferro Central do Brasil, inaugurada em 1858, e da São Paulo Railway, inaugurada em 1867, estavam amparadas pela lei 30/1892 e, portanto, tinham prioridade quanto à construção de ramais e extensões dentro de seus respectivos privilégios de zona concedidos antes de 1892. A lei n. 30 de 13 de junho de 1892 foi promulgada, portanto, depois de várias concessões realizadas sob ordenamento jurídico anterior e, de forma a evitar imbróglios jurídicos, regulamentou dentro do Estado as concessões posteriores com o compromisso, porém, de respeitar as anteriormente concedidas, conforme indica o §1º de seu artigo 2º: “Serão respeitadas os direitos adquiridos em virtude de contracto ou concessões legalmente feitas até a data desta lei, ou pelo Governo do Estado, ou pelo da União Federal, ou pelas municipalidades”. SECRETARIA DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. Diretoria de Viação. **Leis, decretos e contractos relativos às concessões vigentes de estradas de ferro outorgadas pelo Governo de São Paulo: 1869-1913.** São Paulo: Typographia do “Diario Official”, 1914, p. 3.

do traçado indicado na petição dos srs Moritz & Rothschild, com as ramificações que se tornarem necessárias ao desenvolvimento da região, aliás atrofiada até o presente, pela falta de meios convenientes de transporte”.¹³⁹ Não obstante, mencionou a hipótese de a ferrovia voltar a colaborar com o abastecimento da capital, auxiliando na captura, por exemplo, dos mananciais da Serra de Iberaba ou do Gil.

Avaliando que dificilmente tanto a EFCB quanto a SPR negariam ao Estado a possibilidade de a linha férrea adentrar o privilégio de zona ao qual elas tinham direito, argumentou, ainda, que se fazia necessário a ela a prestação de um tráfego remunerador, o qual só viria com a extensão de sua quilometragem:

Uma vez que o Estado está custeando por sua conta o Tramway da Cantareira, convirá que o faça, sinão com o maior resultado comercial possível, ao menos com o menor ônus para os cofres publicos e isso só se poderá conseguir aumentando a extensão em tráfego de modo a obter a maior somma de receita com diminuição simultanea do coeficiente de despesa.

Quando, todavia, não se queira dos prolongamento do ramal do Guapira a extensão da linha requerida, será de toda a conveniencia extender-o ao menos até Conceição de Guarulhos, onde deverá ter inicio, em tal hypothese, a via ferrea a que se refere o pedido de concessão considerado.¹⁴⁰

A produção agrícola de Guarulhos, segundo Leitão, não justificava por si só o prolongamento da estrada de ferro. Porém, o potencial de atratividade da linha para os demais municípios, na hipótese de se ceder a concessão aos pleiteantes, transformaria esse ramal em um pequeno tronco que minimizaria o seu ônus para o Estado. Para corroborar sua opinião, citou um relatório de 1907, apresentado pelo engenheiro Lindolpho de Mattos Freitas, diretor do *Tramway* à época, em que este se manifestava sobre a pertinência do ramal com vistas ao incremento da renda para a ferrovia:

Os municípios de Conceição e Nazareth reclamam, com razão meios faceis de transporte para os abundantes produtos das suas terras longinquas situadas nos vales do Bacuruvú, Capelinha, Pinheirinhos, Cuyabá, Jaguary, etc.

Do centro dessa região partem os seus numerosos e pesados cargueiros, em demanda do Mercado de São Paulo, fazendo o percurso de mais de 10

¹³⁹ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá.** 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

¹⁴⁰ *Ibidem.*

leguas ou em direção á Estação de Atibaia com o percurso de 30 a 40 kilometros.

De Atibaia a São Paulo contam-se 80 kilometros.

Por outro lado o *Tramway* sente, com pesar, exgottarem-se os recursos de que dispõe a sua pequena zona, devido á exploração muito intensiva das suas pedreiras, estando uma (da Camara) já exgottada e as outras em via de exgottamento.

Resolvido no entanto o prolongamento, conforme requereram os moradores do município de Conceição dos Guarulhos, ele encontrará novo alento nessa zona, mais extensa e mais fertil, que por certo lhe fornecerá os recursos indispensaveis ao seu custeio.¹⁴¹

A posição de Leitão apontou para além de uma simples concessão, pois avistou possíveis benefícios ao Estado com o prolongamento proposto, cujo destino seria Guarulhos - com vista a se tornar um entreposto para os produtos direcionados à capital. Na verdade, o engenheiro resgatou uma discussão anterior que se materializou apenas em parte, ou seja, na extensão realizada até Guapira. Ainda para lembrar que, na época, a SPR não se manifestou e, no caso da construção do ramal Guapira, apenas solicitou acesso ao traçado esboçado. No entanto, depois não indicou nenhum óbice à construção, posição que Leitão considerou passível de ser repetida no caso da extensão para Guarulhos.

Por fim, mencionou uma visita do engenheiro Mario Freire à região, ocasião em que teria aprovado as condições do terreno a ser utilizado para a construção da linha, segundo o traçado pleiteado, com destaque para o trecho até Guarulhos, pois este teria boas condições para receber o prolongamento, cuja extensão foi estimada entre 7 a 8 quilômetros, a partir de Guapira, ou de 19 a 20, a partir da estação do Mercado. No que se refere aos aspectos técnicos, o engenheiro mencionou a necessidade de serem uniformizadas as bitolas, visto era utilizada a de 0,60m e a proposta previa o uso de 1,00m.

Baseado na explanação de Leitão, o parecer da diretoria reafirmou as ponderações feitas pelo engenheiro ajudante, corroborando a inviabilidade de se atender à questão do privilégio de zona e de preferência em prolongamentos vindouros, condicionando a aprovação ao atendimento dos interesses do Estado no que se referia aos dois pontos restantes do pedido, isto é, a licença para construir a ferrovia no traçado proposto e o direito de desapropriar os terrenos necessários à

¹⁴¹ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá.** 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

empreitada. Entretanto, fez questão de esclarecer o posicionamento do órgão sobre o assunto:

“[...] é opinião desta directoria - já ha tempos assentada – ser de vantagem e mesmo necessidade para o Tramway da Cantareira a construção de um ramal em direção a Guarulhos, maximé agora que está feito um trecho inicial, o de Guapira, o qual, com o terminus actual, somente déficits promete.”¹⁴²

A diretoria era favorável à chegada da estrada de ferro, no mínimo, até Guarulhos. Dali em diante, entretanto, não via problemas em conceder o traçado restante à iniciativa privada, desde que o trajeto cedido se adequasse às necessidades do Estado. Essa operação, na visão da Diretoria de Viação, traria benefícios aos dois envolvidos; também explica o fato de a redação definitiva do parecer final ter sido adiada em um mês à espera da juntada¹⁴³ da concordância da Estrada de Ferro Central do Brasil, apalavrada pelos peticionários com o diretor. Como o procedimento não foi realizado, o processo culminou com a negação da concessão aos pleiteantes, em novembro de 1910, e posterior encaminhamento pela Secretaria de Agricultura à Câmara de Deputados, em 4 de fevereiro de 1911.

No ano seguinte o *Tramway* da Cantareira seria objeto de novo parecer, desta vez referente a um pedido de arrendamento feito por Hentz Coachman. O argumento do pedido era o da necessidade de serem construídas vilas operárias, dotadas de um mínimo de conforto e higiene, em face do crescimento populacional e industrial que a cidade supostamente vivenciava. Para solucionar essa questão, foi sugerida a edificação dessas moradias, dotando-as de abastecimento de água, rede de esgotos e iluminação elétrica, dispostas ao longo do seu trajeto.

A proposta, todavia, defrontava-se com um sério empecilho: o estado em que se encontrava a referida via férrea, a qual estaria “luctando contra a falta de material rodante, cobrando passagens por preços elevados e fazendo partir dessa

¹⁴² SECRETARIA DA AGRICULTURA. Diretoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá**. 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

¹⁴³ Trata-se de um procedimento no qual ocorre a inserção de documento avulso em um documento composto do qual passará a ser parte integrante. ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO (São Paulo). **Manual de normas e procedimentos de protocolo para a Administração Pública do Estado de São Paulo**. São Paulo: Arquivo Público do Estado, 2013, p. 61.

capital o ultimo trem ás 4 horas e 20 minutos da tarde”.¹⁴⁴ Diante dessa difícil situação, o empreendimento habitacional, segundo os autores da proposta, não poderia ser levado adiante, exceto na hipótese da estrada de ferro ser arrendada aos peticionários, sob comprometimento de substituição do material rodante, redução dos preços das passagens, estabelecimento de viagens de hora em hora ou até de 30 em 30 minutos – com possibilidade de partidas à meia-noite –, além de instalação de “burgos agrícolas” e execução do prolongamento de seus ramais caso fosse necessário.

O arrendamento, segundo Coachman, objetivava, fundamentalmente, a viabilização das vilas operárias, e não necessariamente o lucro; e, nesse sentido, pleiteavam o arrendamento por 30 anos, juntamente com a isenção de impostos estaduais e municipais por igual período, apresentando, como retribuição, 20% da renda bruta anual obtida; e, ainda, o transporte gratuito no que se referisse aos serviços da RTAE ou ao Horto Florestal, além de reversão do *Tramway* ao governo ao término do arrendamento.

Cabe ressaltar que os termos da proposta, comentados um a um em resposta ao pedido, não destoavam de outros similares do período, os quais tinham como padrão a solicitação de vias férreas, isenção de impostos, auxílio em sua implantação, dentre outros encargos ao Estado.¹⁴⁵ O diretor da Diretoria de Viação apresentou suas impressões sobre a questão, não sem antes deixar claro seu posicionamento, já mencionado em 1910, por ocasião do pedido de concessão de Moritz, Rothschild & Companhia conforme se lê abaixo::

O Estado administra actualmente duas vias férreas de sua propriedade: a Estrada de Ferro Funilense e o Tramway da Cantareira, e o faz por moldes que em muito escapam ás conhecidas razões que malsinam o systema da exploração das industrias directamente pelo Estado, e especialmente da ferro-viaria.

Além disso, grande parte dos serviços do Tramway são prestados directamente á administração publica, maximè ao abastecimento d'agua, para cujo serviço exclusivo foi aliás construído.

Desses trabalhos publicos ha uns normaes e outros de carater imprevisto, não raro urgentes: ocorre-me lembrar que ha mezes esteve iminente a organização de trens nocturnos para transporte de carvão á Cantareira, necessario á Repartição de Aguas.

¹⁴⁴ CÂMARA DOS DEPUTADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 40 de 1912 sobre a petição de Hentz Coachman, em que propõe o arrendamento do *Tramway* da Cantareira.** São Paulo, 1912. Acervo ALESP.

¹⁴⁵ BERNARDINI, S. P.. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios:** a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007, p. 192-195.

Parece que esse caracter de instrumento da administração publica muito desaconselha a transferência do Tramway a qualquer empresa particular, tanto mais quanto, como no caso presente, antecipadamente se declara o intuito de lhe dar a feição inteiramente oposta de instrumento de uma organização comercial visando indústria que não é a de transportes. [...]
Tenho, pois, a opinião de que, enquanto o Governo estiver resolvido a manter as actuaes normas da administração e, por outro lado, conservar o Tramway o seu caracter de hoje, não deve ele ser arrendado.¹⁴⁶

A visão de Souza elucida a percepção da administração em relação às funções da estrada de ferro. Assim, ao prestar serviços de transporte de mercadorias e de passageiros - contribuição que dava à região pela qual passava -, não deixava de ser ferramenta do Estado; mesmo após deixar a estrutura da Comissão de Saneamento, na consecução de seus serviços de logística e infraestrutura, sendo essa, inclusive, a razão de seus saldos negativos anuais. Esse saldo, no entanto, aparentemente não causava incômodo à administração, visto compreendê-lo como necessário à promoção das obras públicas na região.

Do ponto de vista técnico do projeto, o parecer foi contrário à sua execução por inúmeros motivos, dentre os quais a insuficiência dos estudos apresentados para sustentar as afirmações sobre as várias melhorias prometidas. A alegação de quanto ao alto preço da passagem não se sustentava em comparação às outras ferrovias, ou serviços de bondes em funcionamento; na realidade, o preço de 40 réis cobrado por quilômetro já era praticado, por exemplo, pelas Companhias Funilense e Dourado nas passagens de 2ª classe.

A questão do preço, aliás, era mais complexa e não se resumia a simples decisão de reduzi-lo ou aumentá-lo, pois o próprio engenheiro, depois de elencar os preços cobrados no *Tramway*, manifestava preocupação com a qualidade e a viabilidade dos serviços, diante de uma redução brusca nos preços, conforme argumentou:

No Tramway da Cantareira a passagem custa de S. Paulo a Cantareira (14 km) 500 réis; a Tremembé (12kms) 400 réis; a Mandaqui (8 kms) 300 réis; a Sant'Anna (5 kms) 200 réis; a Parada 1 (rua Pedro Vicente – 2 kms) 100 réis.

O Governo já resolveu estabelecer no Tramway uma segunda classe, a preços mais reduzidos. Esta repartição, porém, ainda não se animou a propor a entrada em vigor desse melhoramento porque julga não se achar o Tramway aparelhado para o accrescimo de movimento de passageiros que fatalmente resultaria.

¹⁴⁶ CÂMARA DOS DEPUTADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 40 de 1912 sobre a petição de Hentz Coachman, em que propõe o arrendamento do *Tramway* da Cantareira.** São Paulo, 1912. Acervo ALESP. [Sublinhado no original].

Mesmo com os preços actuaes, nos domingos e feriados em que há bom tempo e em algumas horas dos dias uteis já os passageiros se acotovelam na pequena estação inicial do Mercado e enchem os carros todos que um trem póde comportar.

As demais estações, terminal e intermediarias já se acham tambem em condições de acanhamento.¹⁴⁷

Quanto à periodicidade dos trens, o parecer apontou claro equívoco dos solicitantes, visto que o último horário, nos dias de semana, era às 18h, e nos finais de semana, às 19h. Já em relação à intenção de que 20% da renda pudesse ser repassado ao governo, Souza menciona que seria extremamente positivo se isso de fato acontecesse, alertando, no entanto, para a dificuldade do Estado na ação de averiguar o lucro obtido pelas empresas e, dado o histórico da via férrea, admitiu a possibilidade real do serviço por ele prestado continuar deficitário, mesmo nas mãos da iniciativa privada. Nesse caso, a empresa responsável procuraria evitar o prejuízo e uma das formas de procurar o equilíbrio financeiro seria baixar a qualidade dos serviços prestados, diferentemente do que ocorre quando o serviço é ofertado pelo Estado.

Ante a promessa de prestação de serviços gratuitos ao Estado, o parecer respondeu que: em torno de 30% dos transportes já eram gratuitos por serem prestados como serviço público, esclarecendo, portanto, que não eram poucas as atribuições da linha da Cantareira executadas até o momento sob tal enquadramento. Por fim, em relação à reversão ao Estado quando do término do arrendamento, Souza considerava tal proposta com ressalvas, pois a tendência observada era a de decréscimo dos investimentos no último quinquênio da concessão, em razão da possibilidade de o concessionário ter de entregar a empresa ao Estado.

O parecer abre sua manifestação mencionando uma explanação do engenheiro do *Tramway* o qual, contudo, não consta no documento disponibilizado na Alesp. Buscando-o no Arquivo do Estado encontramos uma cópia do processo interno no âmbito da Secretaria da Agricultura no qual é possível ler por inteiro a exposição do referido engenheiro. Nela, mencionava com entusiasmo que o arrendamento, apesar de aparentemente benéfico ao governo, na verdade não era

¹⁴⁷ CÂMARA DOS DEPUTADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 40 de 1912 sobre a petição de Hentz Coachman, em que propõe o arrendamento do *Tramway* da Cantareira.** São Paulo, 1912. Acervo ALESP.

aconselhável ao Estado, visto que o futuro da ferrovia, em seu ponto de vista, era promissor pelas razões seguintes:

O desenvolvimento da renda do Tramway está na razão directa do augmento do seu material rodante; ora desde que o Governo acha-se disposto a despende as quantias precisas para o seu augmento (como está fazendo) a sua renda crescerá sem que precise dar a particulares o cuidado de sua exploração, mesmo porque nenhum particular pode competir em recursos de qualquer ordem com o Governo. Desde que os proponentes ou quem quer que seja, estabeleçam villas operarias nos terrenos marginaes do Tramway da Cantareira, forçosamente o Governo augmentará o numero de trens, como se tem feito, a proporção que augmenta o numero de passageiros tem-se augmentado o numero de trens, e de carros nos trens, e assim irá continuando, servindo a contento o publico, não só os que frequentam aquelle bairro como tambem aos seus moradores.¹⁴⁸

Para o engenheiro responsável pelo *Tramway*, Torres Tibagy, mantidos os investimentos que vinham sendo feitos pelo governo no que concerne ao material rodante e atendimento aos seus pleitos, a tendência era a de progressivo aumento no número de passagens compradas. Não obstante, enxergava ainda a manutenção de um claro compromisso estatal em utilizar a ferrovia como meio de transporte para a administração pública, com ela funcionando como elo entre as localidades afastadas da zona norte e o centro da cidade - promovendo, assim, o povoamento daquela região -, e, do mesmo modo, atendendo-a satisfatoriamente em termos de locomoção.

A negação aos pedidos pressupunha que o Estado tinha outros planos para a ferrovia e continuava considerando-a como uma ferramenta a serviço do Estado, pois o lucro não era o seu objetivo precípua, embora seus responsáveis trabalhassem com afincamento para que não houvesse saldo negativo ao término do ano.

É importante destacar que as receitas do *Tramway* da Cantareira no período de 1905 a 1915 esboçaram alguns resultados positivos, sobretudo nos primeiros anos sob a nova estrutura administrativa. De fato, impulsionada pelo aumento no número de passageiros e também do transporte de cargas em geral, a arrecadação superou um histórico negativo, em termos contábeis, iniciado desde o início de suas atividades. Porém, com o avançar dos anos e as ações de prolongamento de seus ramais, foi se tornando difícil manter a tendência positiva observada nos primeiros anos de subordinação à Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação, verificando-

¹⁴⁸ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 174, de 9 de outubro de 1912**. Anexado ao processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de referência 2.1.169.1]

se a prevalência das despesas em relação às rendas obtidas com a prestação dos seus serviços.

Tabela 2.1 – Receitas e despesas do *Tramway* da Cantareira: 1905-1915

Anos	Receita	Despesa	Saldo
1905	139.606,800	205.436,647	-65.829,847
1906	191.549,600	165.040,334	26.509,266
1907	195.351,800	194.419,579	932,221
1908	213.573,600	193.230,108	20.343,492
1909	175.768,550	163.811,277	11.957,273
1910	184.159,228	194.408,105	-10.248,877
1911	236.873,200	233.958,558	2.914,642
1912	356.052,300	352.274,833	3.777,467
1913	373.823,300	463.565,454	-89.742,154
1914	401.777,500	466.248,620	- 64.471,120

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: SACOP, 1911-1915.

Pela análise da tabela 2.1 vemos que entre os anos de 1906 e 1912 os resultados foram, no geral, satisfatórios, com o melhor desempenho ocorrendo no primeiro desses anos ao se obter 26:590\$266 de saldo. Nos anos seguintes os valores oscilaram entre saldos positivos e negativos, sendo que, em 1910, registrou-se o pior resultado, -10:248\$877, sem que as receitas superassem as despesas nos anos seguintes. Com resultados positivos nos anos de 1911 e 1912, as despesas voltaram a superar as receitas a partir de 1913, em trajetória que não seria revertida nos anos seguintes.¹⁴⁹

É interessante notar que as receitas permanecem em patamar similar ao longo dos anos de 1912 a 1914, oscilando na faixa dos 360:000\$000 a 400:000\$0000. A explicação para os saldos negativos, portanto, não se encontra na receita e sim na despesa, que também aumentou a partir de 1912, mas que cresceu

¹⁴⁹ A partir de 1913 há que se considerar a crise financeira vivenciada no país no início desse ano, anterior à Primeira Guerra Mundial, e aprofundada nos anos seguintes. FRITSCH, W. Apogeu e crise na Primeira República: 1900-1930. In: PAIVA, M. A. et. al. (orgs). **A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989.** 7 reimpr. Rio de Janeiro: Campus, 1990, p. 41. A guerra seria citada, também, no relatório do ano de 1914 como um dos elementos causadores do “desequilíbrio financeiro” do *Tramway*, apesar do aumento do número de passageiros. A guerra teria diminuído as exportações e, conseqüentemente, afetado o Estado geral da economia no que se refere ao transporte de cargas. SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERÇIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, presidente do Estado, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros, secretário da Agricultura:** Anno de 1914. São Paulo: Typographya Brasil de Rothschild, 1916, p. 192.

ainda mais a partir de 1913, resultante da alta nos custos referentes à operação da via, sobretudo em relação ao combustível. De fato, como já mencionado, a linha da Cantareira mantinha fortes elos com o Estado, além de obrigações a cumprir para com o próprio, as quais dificultavam o emprego de uma operação “lucrativa”.

Os dados presentes na tabela 2.2 nos permitem observar a discriminação dos valores pelos serviços prestados às esferas, federal, estadual e municipal do *Tramway* e, a partir deles, esboçarmos uma interpretação sobre o papel que o representava para o Estado e, igualmente, fornecermos subsídios para uma compreensão maior acerca de sua contribuição para o desenvolvimento da região por ele servida.

Analisando-a, constatamos, primeiramente, que, durante o tempo que a Comissão de Obras Novas existiu, ela foi uma grande beneficiária dos serviços da estrada de ferro, especialmente nos anos de 1906 e 1907, auge dos serviços de transporte de carga prestados à Comissão, refletidos nos valores que poderiam ter sido arrecadados caso fossem realizados para um ente privado.

Outros órgãos também faziam uso dos serviços da ferrovia, como as Secretarias de Agricultura, e da Justiça e, em menor escala, a do Interior. Interessante observar que o Exército igualmente se beneficiava, assim como a Prefeitura de São Paulo. O mais importante, porém, é verificar que o trem da Cantareira atendeu, sob a rubrica de “renda não arrecada”, quinze órgãos diferentes, somando um total de 459:601\$200 em sete anos, o equivalente a 29,2% de sua renda nesse período.

Os serviços prestados variavam de órgão para órgão, indo desde a simples concessão de passes livres até ao transporte de encomendas ou de carga. *Grosso modo*, baseando-nos no parecer sobre o arrendamento, em 1912, os serviços cedidos consistiam-se: na cessão de passes livres para os funcionários vinculados aos órgãos citados; transporte de carga para as secretarias do Estado; transporte de encomendas para os Correios, Exército, Companhia Antártica e Asilo dos Inválidos; e, eventualmente, trens especiais eram solicitados com antecedência¹⁵⁰.

¹⁵⁰ CÂMARA DOS DEPUTADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 40 de 1912 sobre a petição de Hentz Coachman, em que propõe o arrendamento do *Tramway* da Cantareira.** São Paulo, 1912. Acervo Alesp.

Tabela 2.2 – Devedores de tráfego do *Tramway* da Cantareira: 1905-1911

Discriminação	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Comissão de Obras Novas	7:631\$200	71:352\$700	57:107\$500	13:485\$600	-	-	-
Secretaria de Justiça	5:610\$500	3:886\$600	5:965\$800	12:732\$500	18:150\$500	20:284\$500	33:244\$600
Repartição de Águas	4:924\$700	7:920\$900	6:566\$000	7:875\$300	9:451\$800	9:317\$100	22:086\$600
Horto Botânico / Florestal	4:792\$700	4:726\$800	3:158\$400	1:649\$100	2:644\$600	3:483\$200	3:839\$300
Secretaria da Agricultura	2:059\$600	3:200\$000	4:063\$600	16:285\$200	13:441\$700	22:644\$400	24:099\$900
Secretaria do Interior	831\$200	173\$200	10\$000	14\$400	21\$700	16\$700	32\$900
Companhia Antarctica	811\$100	1:291\$700	1:365\$100	1:124\$600	1:679\$800	2:121\$700	1:864\$200
Exército	724\$500	1:094\$900	991\$000	2:874\$700	4:857\$300	2:361\$200	2:424\$800
Prefeitura	49\$700	5\$500	51\$000	288\$500	975\$000	334\$000	640\$000
Correio	61\$800	171\$900	72\$600	76\$400	45\$200	-	-
Linha do Cambucy	57\$100	2:086\$200	-	-	-	-	-
Superint. de Obras Públicas	151\$200	-	-	-	-	-	-
Serviço Sanitário	1\$800	-	-	-	2\$000	-	-
Comissão Geográfica	-	-	-	1\$500	-	-	-
Estrada de Ferro Funilense	-	-	-	160\$200	-	-	-
Total	27:707\$100	95:910\$400	79:351\$000	56:568\$000	51:269\$600	60:562\$800	88:232\$300

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: SACOP: 1906-1912.

No que se refere ao prolongamento para Guarulhos, embora iniciado apenas em 1913, verificamos que o projeto constava da agenda governamental desde 1907, quando a Secretaria da Agricultura teria recebido uma solicitação oriunda dos moradores daquela localidade, conforme informa o relatório: “Em consequência de representação dirigida ao Governo por moradores de Conceição de Guarulhos, fôram effectuados estudos geraes para o prolongamento do *Tramway* até aquela região”.¹⁵¹

Tal afirmação permite supor que o próprio prolongamento em direção a Guapira, assim como as negativas referentes à construção de uma linha férrea e ao arrendamento do *Tramway*, tinham uma importância maior do que simplesmente os aspectos técnicos relatados. Diante da possibilidade de prolongá-lo até o município vizinho, os interesses do Estado sobressaíram-se, como dão a entender os pareceres analisados, sempre atentos ao resguardo dos interesses governamentais.

As menções ao prolongamento não eram constantes na documentação oficial e, também, na imprensa do período. Depois de 1907, informações referentes à extensão de seus ramais são encontradas novamente apenas em 1911, sob a rubrica de “estudos de prolongamento do Ramal de Guapira a Santa Isabel”¹⁵². Com extensão de 10.800 metros a partir de Guapira, seu estudo saiu ao custo de 6:105\$812, oriundos de um crédito concedido de 212:000\$000 “para compra de material rodante para os ramaes de Guapira e Santa Isabel, do *Tramway* da Cantareira”.¹⁵³

No relatório referente a 1912-1913, há a informação de que os trabalhos relacionados ao prolongamento até Guarulhos já estavam adiantados, sem, no entanto, mencionar de forma detalhada em qual estágio a obra se encontrava.¹⁵⁴ Somente no ano seguinte apareceram novas informações, no relatório encaminhado

¹⁵¹ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, secretário da Agricultura.** Anno de 1907. S. Paulo: Typographia Brazil de Rothschild, 1908, p. 225.

¹⁵² Idem. Directoria de Viação. **Informações em anexo ao Relatorio do Snr. Dr. Antonio de Padua Salles concernente aos anos de 1910-1911.** São Paulo: Typographia do “Diário Oficial”. 1912, p. 355.

¹⁵³ SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 2133, de 27 de outubro de 1911.** Abre diversos creditos especiaes e supplementares a verbas da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1911/decreto-2133-27.10.1911.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

¹⁵⁴ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. Carlos Augusto Pereira Guimarães, vice-presidente do Estado em exercício, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros:** anos de 1912-1913. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Cia, 1914, p. 232.

por Paulo de Barros ao presidente do estado, alusivo ao ano de 1914, notando-se o tom otimista a respeito da linha férrea, acrescido do esforço para atender à crescente demanda por transportes na região, que resultou na autorização para que se duplicasse o número de trens, em razão do aumento no número de passageiros, que teria quadruplicado entre 1912 e 1914:

As duas linhas ferreas de propriedade do Estado continuam a funcconar regularmente. A Funilense está prestando inestimavel serviço ao desenvolvimento da zona que atravessa, e na qual estão comprehendidos os nucleos coloniaes Campos, Conde de Parnahyba, Visconde de Indaiatuba e Martinho Prado Junior.

O Tramway da Cantareira que, de 1912 para cá, elevou o numero de seus trens de passageiros de 19 a 42 diarios, exige augmento de material rodante para poder attender ao crescente trafego de passageiros, que quaduplicou no mesmo periodo. Tambem a zona por elle servida, e que óra attingio Conceição dos Guarulhos, tem sido grandemente beneficiada.¹⁵⁵

Pela leitura do trecho acima, percebe-se que tanto a Cantareira quanto a Funilense, que por vezes apareciam em um mesmo tópico nos relatórios, na visão do secretário, estavam cumprindo o que delas se esperava. Desse modo eram, até aquele momento, instrumentos do Estado na promoção do desenvolvimento das regiões por elas servidas.¹⁵⁶ No mesmo documento Paulo Barros informa que o prolongamento já estava chegando às portas de Guarulhos:

Até o mez de Agosto foram assentados 9.420 metros da linha do Prolongamento do Ramal Guapira-Guarulhos. A 21 de Novembro foram os trabalhos atacados novamente, ficando em 31 de Dezembro assentada a parte metallica da ponte sobre o ribeirão Cabuçú e a dos pontilhões em frente á Fabrica Ceramica da Companhia Industrial.¹⁵⁷

¹⁵⁵ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, presidente do Estado, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros, secretário da Agricultura:** Anno de 1914. São Paulo: Typographya Brasil de Rothschild, 1916, p. XXVI. Na verdade o diagnóstico correto seria o de que o número de passageiros triplicou e não quaduplicou, visto que em 1912 foram 461.888 pessoas transportadas e em 1914, a ferrovia transportou 1.343.419 passageiros.

¹⁵⁶ Idem. **Relatorio apresentado ao Dr. Carlos Augusto Pereira Guimarães, vice-presidente do Estado em exercício, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros:** anos de 1912-1913. São Paulo: Typographya Brasil de Rothschild & Cia, 1914, p. 232: "*Os melhoramentos introduzidos nas estradas de ferro do Estado, Cantareira e Funilense e redução de suas tarifas, autorizam já a prever sensível augmento de trafego, em parte já verificado, o que em breve não só estabelecerá o equilibrio entre a receita e a despeza, como permitirá que aquella supere a esta. No Tramway nota-se sensível desenvolvimento e consequente valorização e povoamento das zonas marginaes*".

¹⁵⁷ Idem, **Relatorio apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, presidente do Estado, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros, secretário da Agricultura:** Anno de 1914, op. cit, p. 200.

Com a chegada do *Tramway* da Cantareira a Guarulhos esse passaria a servir a cidade — à época com aproximadamente 5.000 habitantes¹⁵⁸ — e seus arredores a partir do bairro da Vila Galvão.

Em 24 de fevereiro de 1915 foi finalmente inaugurado o ramal Guarulhos, com extensão de 10.180 metros. No entanto, a intenção do Estado era prolongá-lo até Santa Isabel para, desse modo, como já lembrado, facilitar a chegada de produtos daquela região até São Paulo, seguindo, em certa medida, os antigos planos de Rothschild & Comp, que almejavam interligar a capital aos seus fornecedores de víveres, como se pode observar no trecho abaixo:

Comquanto não estejam ainda terminados os trabalhos de construção e apesar da ausência quase completa de aparelhamento para o tráfego, a Estrada de Ferro dos Campos do Jordão está fazendo o serviço de transporte em caracter provisorio.

Quando as circunstancias o permitirem, será de toda a conveniencia a electrificação da linha, pois que só por esse processo poderá a Estrada ser trafegada economicamente.

Identica solução está a pedir o Tramway da Cantareira que, em mãos do Estado, nas condições em que se acha, será sempre um pesado ônus para o Thesouro, tal o regimen de constantes déficits em que tem vivido.

Construido exclusivamente para os serviços do abastecimento de agua, no periodo das construcções, o Tramway passou logo a transportar, a titulo de experiencia, os moradores de Sant'Anna e de todos os bairros da região da Serra da Cantareira mediante retribuição extremamente modica.

Esta circumstancia aliada ao preço reduzido das terras, attrahiu para aquelles arrabaldes uma população numerosissima , para cujo transporte o Tramway passou a ser insufficiente. Desde então foi preciso melhorar as condições do tráfego, transformando-se a augmentando-se o material rodante, sem falar nas correcções que as condições technicas da linha estavam a exigir; mas a receita não teve uma compensação correspondente, pois que as tarifas e preços de passagens mantiveram-se como no inicio, qualquer alteração para mais podendo dar logar a mui justificadas reclamações, por se tratar de uma região habitada por uma população de escassos recursos. Acresce que a criação de passagens de 2ª classe, por preços ainda inferiores, veiu contribuir ainda mais para esse desagradável desequilibrio entre a receita e a despesa do Tramway.

No corrente anno, augmentou-se consideravelmente a receita, principalmente a relativa a passageiros; mas mesmo assim verificou-se o deficit de 193:787\$289, devido ao crescente encarecimento de materiaes de custeio, que só em relação ao combustível elevou a despesa a mais de 115:000\$000 do que no anno anterior.

Em relação, porém, ao ramal de Guarulhos, tenho fundadas esperanças em que as cousas correrão de modo mais favoravel, principalmente si conseguirmos leval-o a Santa Izabel, cujos produtos chegam a São Paulo actualmente com as maiores dificuldades.¹⁵⁹

¹⁵⁸ De acordo com a Fundação SEADE, a população guarulhense em 1920 era de 5961 habitantes. FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS – SEADE. **500 anos de divisão territorial e 100 anos de estatísticas demográficas municipais.** Disponível em: <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

¹⁵⁹ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, presidente de**

Pelas palavras do secretário, três questões se faziam presentes quanto ao *Tramway* da Cantareira: em primeiro lugar, era necessário eletrificá-lo de forma a baratear sua operação, pois seria um modo de fugir da alta substancial do já elevado preço do carvão, ocasionado pela Primeira Guerra Mundial e, ao mesmo tempo, aproveitar o aumento da oferta de eletricidade, proporcionado pela *Light* em São Paulo, responsável, na década de 1910, por uma clara opção por essa fonte de energia¹⁶⁰.

Em segundo lugar, de forma relacionada à primeira, seria necessário equacionar o funcionamento da ferrovia, também a partir dos preços das passagens, que por serem baixos, impediam a linha de obter lucros constantes; Essa situação parecia para o governo de entendimento pacífico, algo de certa forma já assimilado e resolvido; no entanto para os responsáveis diretos pela ferrovia essa percepção não configurava ponto pacífico.

Finalmente, fica evidente que o objetivo maior, ao menos na década de 1910, não era chegar apenas até Guarulhos e sim alcançar as regiões mais distantes da capital. A ideia da ampliação do ramal não estava descartada. A Eletrificação, o prolongamento e a redução das despesas constituiriam, nos anos seguintes, a pauta das discussões em torno da estrada de ferro que, então, transpusera os limites da cidade de São Paulo.

S. Paulo, pelo Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Candido Nazianzeno Nogueira da Motta: Anno de 1916. São Paulo: Typographia Augusto Siquiera & C. 1918, p. XXIX-XXXI [grifo nosso]

¹⁶⁰ SAES, A. M. **Conflitos do capital:** Light versus CCBE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Bauru, SP: Edusc, 2010, P. 217-220.

3. OS PLANOS DE REMODELAÇÃO (1915-1942)

Apesar da falta de comodidade que se verifica na Estrada de Ferro do Tramway da Cantareira, que diariamente nos dá 14 trens, é extraordinário o progresso que essa estrada trouxe ao município não só à sede e seus arredores como às estações vizinhas. Assim é que por ocasião da inauguração do Ramal da Estrada de Ferro da Cantareira a 4 de Fevereiro de 1915 eram completamente desabitados os lugares onde hoje florescem e prosperam as estações de Villa Galvão e Villa Augusta, cheias de habitações desde a casa operária até aos palacetes luxuosos. Nas proximidades da sede surgiram também novos bairros: Gopouva, Bella Vista, Macedo, Villa Camargos e Villa Zanardi onde se multiplicam as construções.¹⁶¹

Como podemos observar pelo relato de José Maurício de Oliveira Sobrinho, por ocasião de sua Mensagem à Câmara Municipal de Guarulhos, a percepção que se tinha naquele município a respeito da chegada do *Tramway*, seis anos depois, era positiva, pois apresentava sinais evidentes de progresso, acompanhado de crescimento de seu povoamento, direcionado para regiões outrora desabitadas. Esse teria sido o saldo da ação do governo do Estado ao decidir, no começo da década de 1910, pelo prolongamento do *Tramway* e sua efetivação em 1915.

Com população inferior a 6.000 pessoas, sendo 501 no perímetro urbano e 4.918 na zona rural¹⁶², uma ligação regular com a capital representava, de fato, um incremento do transporte ao possibilitar o escoamento de mercadorias e de pessoas, proporcionando interligações de forma constante e pontual entre o pequeno município ao centro populacional e econômico também em franco progresso como o de São Paulo.

Nos anos em que iniciou sua operação com o ramal Guarulhos, o *Tramway* da Cantareira continuou a operar com saldo negativo, sendo variadas as explicações para tal situação, ainda mais se levarmos em consideração a ampliação da quilometragem e do alcance geográfico da linha férrea, realizada em plena Primeira Guerra Mundial.

Um dos motivos identificados seria o seu “sentido de exportação”, isto é, o fato de o *Tramway* transportar, majoritariamente cargas no sentido bairro-centro, o que obrigava, no sentido oposto, a rodar com vagões desocupados, portanto, com

¹⁶¹ GUARULHOS. **Relatório apresentado a Câmara Municipal de Guarulhos pelo prefeito José Maurício de Oliveira Sobrinho**: exercício de 1920. Aprovado em sessão de 15 de junho de 1921. São Paulo: Typographia do Norte, 1921, p. 10. Acervo AHMG

¹⁶² Ibidem, p. 9.

espaço livres nos vagões aquém da sua capacidade total, uma vez que os principais produtos a serem transportados naquele período consistiam de pedras, tijolos, lenhas e carvão vegetal.¹⁶³

A dificuldade em operar com saldos positivos, ressalte-se, não era exclusividade do *Tramway*; era algo comum também às outras duas estradas de bitola estreita sob o controle do Estado. Analisando conjuntamente as estradas de ferro Funilense, Campos do Jordão e *Tramway* da Cantareira, o relatório de 1917 indica as principais dificuldades comuns às três ferrovias:

Apezar das crescentes dificuldades determinadas pela insuficiência e imperfeição do material, o tráfego dessas estradas tem sido feito com regularidade.

O seu estado financeiro, porém, é o que se deveria esperar, não só com a aquisição forçada de material rodante, principalmente de tracção, a preços elevadíssimos, e encarecimento do combustível, mas ainda com o aumento dos salários e impossibilidade de estabelecer tarifas remuneradoras numa época de carestia de vida, como a que vamos atravessando.¹⁶⁴

Dificuldades financeiras da população em geral, alta dos preços para a aquisição do material rodante, aumento do preço dos combustíveis e dos salários formariam o quadrilátero responsável, *grosso modo*, pelo saldo negativo observado nas três estradas de ferro em questão.

Em um cenário de adversidade: cambial, progressiva queda no número de usuários, e a conversão da ferrovia em transportadora de passageiros, contribuíram, paulatinamente, para o aumento dos custos operacionais da empresa. Essa transformação na vocação da ferrovia não passou despercebida à análise de seus administradores, que, igualmente, imputavam o aumento dos custos também à criação da tarifa de 2ª classe, algo que pressionaria ainda mais o orçamento da ferrovia, como se observa no relatório de 1919:

Nas fontes de receita do *Tramway* da Cantareira, predominam os passageiros, que podem ser considerados onus necessários no geral das vias-ferreas, e com especialidade no *Tramway*, cuja tarifa é muitíssimo baixa.

Na despesa, tudo concorre para as altas tarifas unitarias: percursos pequenos, trechos de serra, oficinas e material rodante deficiente, material

¹⁶³ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Dr. Altino Arantes, presidente do Estado, pelo Dr. Nazianzeno Nogueira da Motta, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1917. São Paulo, [s. n.], 1918, p. 189.

¹⁶⁴ Ibidem, p. XXXIII.

de custeio normalmente caro e sobre-encarecido pela guerra. Contudo, o déficit só se acentuou em 1913, anno em que foi creada a 2.^a classe de passageiros com preços 50% menores que os da até então classe unica, que já eram baixos, equivalendo essa medida á redução geral dos preços das passagens, pois que a segunda classe conquistou logo alta porcentagem do movimento geral dos viajantes.

Desde então, a receita tem crescido pouco e a despesa muito, o que, ao lado do desenvolvimento, aliás notavel, do numero de passageiros, faz crêr que a respectiva tarifa se tornou inferior ao custo do transporte.¹⁶⁵

A interpretação acima encontra lastro nos dados referentes ao transporte de passageiros e à situação financeira do *Tramway*. Se em 1912 a ferrovia havia alcançado um tímido, porém, significativo saldo positivo em suas receitas, no ano seguinte o número de passageiros quase dobrou em relação a 1912, deixando a casa dos 400.000 e alcançando 800.000 transportados. Em 1914, o total alcançou a marca de 1.343.419 passageiros, quase o triplo em comparação com a cifra de dois anos antes. A receita, no entanto, não acompanhou esse crescimento e a despesa observada cresceu significativamente. Em resumo, os números corroboram a noção de que o aumento do número de passageiros decorreu da redução da tarifa e que a ação, em que pese seu benefício social, impactou ainda mais as já frágeis receitas do *Tramway*.

Tabela 3.1 – Resultados Financeiros e transporte de passageiros e mercadorias do *Tramway* da Cantareira: 1912-1919

Ano	Receita	Despesa	Passageiros transportados	Mercadorias (ton)
1912	356.052,300	352.274,833	461.888	-
1913	373.823,300	463.565,454	800.899	126.841
1914	401.777,500	526.239,496	1.343.419	100.764
1915	387.072,000	492.850,142	1.452.542	54.067
1916	435.943,000	629.730,289	1.459.992	56.781
1917	494.456,736	767.385,205	1.899.564	67.335
1918	484.284,118	768.558,539	1.720.941	44.638
1919	493.324,542	899.455,537	1.887.832	-

Fonte: SACOP, 1920, p. 134

O aumento do total de passageiros transportados é um dado bastante significativo se levarmos em consideração que se tratava de uma ferrovia pequena em quilometragem; significa também que havia, de certa forma, uma demanda

¹⁶⁵ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Dr. Altino Arantes, presidente do Estado, pelo Dr. Nazianzeno Nogueira da Motta, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1919. São Paulo, [s. n.], 1920, p. 134.

reprimida à espera de um transporte que fosse acessível ao orçamento dos moradores e trabalhadores da região norte de São Paulo. De forma inversamente proporcional, a tabela 3.1 demonstra também uma tendência à paulatina queda no transporte de mercadorias – em tese o que havia de mais lucrativo para uma ferrovia –, situação que completava o quadro de dificuldade financeira do *Tramway* da Cantareira, e que explica, em parte, as tentativas da administração em busca de “soluções” que, nos anos seguintes, seriam propostas.

3.1. O ARRENDAMENTO COMO SOLUÇÃO

Representando a Comissão de Obras Públicas do Congresso Legislativo do Estado de São Paulo, o deputado Júlio Cardoso¹⁶⁶ submeteu, em 1918, um projeto de lei autorizando o governo do Estado a arrendar, a quem maiores vantagens viesse oferecer ao *Tramway* da Cantareira, à Estrada de Ferro Funilense (EFF) e à Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ). Em convicção adquirida, segundo o deputado, por meio da leitura dos relatórios da Secretaria da Agricultura, concernentes às ferrovias mencionadas, verificou a necessidade de eletrificação da EFCJ e do *Tramway* da Cantareira, assim como introduzir melhoramentos vários na EFF. Essas melhorias justificariam o arrendamento, visto que o Estado não teria recursos para promover as obras necessárias.

Sobre o *Tramway* especificamente, além da menção à necessidade de eletrificação, relatou que melhores condições e incrementos no material rodante foram providenciados pelo Estado sem que houvesse um aumento correspondente nas receitas. A solução para essa situação estaria em seu prolongamento, faina para a qual o governo estadual, entretanto, não dispunha de recursos. Nesse sentido, caberia ao Executivo apelar à iniciativa privada, para, nas palavras de Júlio Cardoso, zelar pelos interesses do Estado:

¹⁶⁶ Júlio César Cardoso foi eleito deputado estadual em 1910 e continuou no exercício do cargo até sua morte, em 1920. Era graduado em Direito e iniciou sua carreira política em Franca, onde foi vereador no período de 1898 a 1906. Foi também jornalista e promotor antes de assumir a cadeira no Legislativo paulista. LIMA, C. C. **Educação para o trabalho**: a escola profissional de Franca (1924-1970). Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. 2007, p. 53.

Este Tramway, cuja construção se destinava somente aos serviços de abastecimento de água, passou a fazer o transporte de passageiros dos bairros compreendidos na região da Serra da Cantareira e, embora seja retribuído esse transporte, o preço é extremamente módico para poder compensar a despesa do tráfego. Para isso, foi necessário melhorar as condições do serviço, transformando-se e aumentando-se o material rodante, além de outros melhoramentos indispensáveis que as condições técnicas da linha exigiam.

A receita, entretanto, não deu a compensação correspondente à despesa, devido à modicidade das tarifas e dos preços das passagens, que se conservam sem alteração, para evitar reclamações, que no seu relatório, o sr. secretário da Agricultura acha que seriam justificadas, atentos os escassos recursos da população habitante daquela região. [...]

O ramal de Guarulhos deu ao sr. secretário da Agricultura esperanças de poderem correr as cousas de modo mais favorável aos interesses da Estrada, mas dependendo isto do prolongamento da linha à Santa Isabel, o que certamente virá incrementar o tráfego, esse serviço só poderá ser feito quando as condições financeiras do Estado permitirem. [...]

Sr, presidente, como v. exc. sabe, e está no conhecimento de todos os srs. deputados, si não fosse tão cheia de dificuldades, neste particular, a situação financeira do Estado, seria fácil conseguir um tráfego regular nessas estradas, cujo serviço de transporte de passageiros não está sendo feito de modo a satisfazer a população que d'elle se serve e que habita aquella região. [...]

Em taes condições, sr. presidente, parece-me que é uma medida acertada dar ao governo uma autorização para que ele, que sempre zela dos interesses do Estado, com tanta solicitude, faça um contracto que corresponda à confiança que a Camara nelle deposita.¹⁶⁷

À argumentação de Júlio Cardoso, que se pautou em resultados econômicos do *Tramway* e pela dimensão do ônus acumulado que a ferrovia representava, para o Estado, se opuseram dois parlamentares com argumentos diferentes, porém complementares: João Martins de Mello Júnior e Júlio Prestes de Albuquerque.¹⁶⁸

De acordo com João Martins, o arrendamento era uma falsa solução, pois estavam em pauta justamente os problemas advindos do arrendamento da Sorocabana, que, depois de entregue a particulares, começou a apresentar problemas, antes não verificados sob a administração do Estado. A seu ver, seria, portanto, contraditório o fato de, ao mesmo tempo em que se discutia o retorno de

¹⁶⁷ CONGRESSO LEGISLATIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. 72ª sessão ordinária em 11 de dezembro de 1918. **Correio Paulistano**. 12 dez. 1918. In: SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918**. Acervo Apesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1], p. 2-14

¹⁶⁸ Graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo em 1906, Júlio Prestes de Albuquerque foi eleito deputado estadual em 1909 pelo PRP, função na qual permaneceu até 1923, tendo sido o autor do projeto que permitiu ao governo rescindir o contrato com a Estrada de Ferro Sorocabana. Eleito deputado federal em 1924, em 1927, por ocasião da morte do presidente da província, foi eleito e assumiu a chefia do Executivo estadual entre 1927 e 1930. Eleito presidente do país, não assumiu o posto por ocasião do golpe de 1930, quando se exilou no exterior, retornando ao país somente em 1934. Dessa data até sua morte não ocupou mais nenhum cargo eletivo. Faleceu em São Paulo em 1946. PAULA, C. J. de; LATTMAN-WELTMAN, F. (coords.). **Dicionário histórico-bibliográfico brasileiro**. Júlio Prestes (Verbete). Rio de Janeiro: FGV, 2010 (on-line).

uma ferrovia às mãos do Estado, o Congresso, em sentido contrário, aprovar a autorização para o arrendamento de outras três ferrovias:

O Tramway da Cantareira dá um defficit avultado. Será isso motivo para que o arrendemos? Parece-me que não, sr. presidente. Será motivo para que exerçamos sobre elle uma fiscalização mais severa, será motivo para que diminuamos seu pessoal excessivo, será motivo para que lhe dêmos uma nova organização, com maior economia e com melhor administração; mas não é um motivo plausivel para que se alheie esse proprio do Estado, transferindo-se a um particular a sua exploração.¹⁶⁹

Apoiando-se em estudos realizados por ocasião de uma proposta de arrendamento datada de 1912¹⁷⁰, o deputado questionou a eficácia da proposta agora em tela: se o Estado recusou o arrendamento em 1912, sob a argumentação de que seria importante a Estrada permanecer sob sua administração, por que agora o movimento seria o de abrir mão de controlá-la? Se antes ela poderia ser lucrativa, qual a razão de, naquele momento, autorizar-se seu arrendamento? Mais que isso, aludindo ao imbróglio envolvendo a Sorocabana, questiona qual a orientação que devem ter nessa, e em votações futuras, sobre o que seria melhor: o Estado explorar as ferrovias ou deixar isso a cargo de particulares?

Não prevalece, sr. presidente, a theoria da exploração por parte do Estado, dos seus próprios, por meio do arrendamento, porquanto ainda aqui, nesta mesma casa do Congresso, ha poucos dias foi apresentado o projecto de rescisão do contracto com a Sorocabana, estabelecendo a reversão desses bens para o Estado para que, por elle, sejam explorados.

Mas, sr. presidente, quando nesta casa se apresentava o projecto em discussão, propondo que fossem arrendadas tres estradas de ferro, na Camara alta, no Senado, discutia-se um projecto oposto, propondo a encampação de outras estradas – a de Santos a Santo Antonio do Juquiá, a de Araraquara a Rio Preto e um ramal.

Ou temos uma idéa formada, ou existem estudos feitos, dos quaes se conclua que as estradas de propriedade do Estado devam ser por elle administradas, ou existem estudos, ou devem existir, pelos quaes se conclua que essas estradas devem ser administradas por particulares, por meio de arrendamento.

Mas, tratar de rescindir contractos com uns e fazer arrendamentos com outros; tratar de encampar umas estradas, ao mesmo tempo que se propõe o arrendamento de outras, é cousa que não posso comprehender.¹⁷¹

¹⁶⁹ CONGRESSO LEGISLATIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *op. cit.*

¹⁷⁰ CÂMARA DOS DEPUTADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 40 de 1912 sobre a petição de Hentz Coachman, em que propõe o arrendamento do *Tramway* da Cantareira.** São Paulo, 1912. Acervo ALESP.

¹⁷¹ CONGRESSO LEGISLATIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. 72ª sessão ordinária em 11 de dezembro de 1918. **Correio Paulistano**. 12 dez. 1918. *In*: SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918.** *op. cit.*, p. 2-14

Percebe-se nas palavras do deputado João Martins uma discussão de fundo maior que a do arrendamento proposto em si: a de questionamento da eficiência da iniciativa privada diante de casos concretos nos quais o Estado estava instado a adquirir novamente, ou mediante encampação, ferrovias que não estavam apresentando resultados satisfatórios a despeito de seu potencial econômico. Finalizando sua explanação, concedeu atenção especial ao *Tramway* da Cantareira, atentando para suas especificidades e defendendo a sua manutenção sob o controle do Estado:

Além disso, sr. presidente, a Cantareira é um proprio do Estado todo especial; essa estrada não foi construída com o fito de lucro, mas para o transporte do pessoal e do material necessario ao serviço de abastecimento de agua da capital.

Além disso, o Horto Florestal fica na Cantareira, sendo extraordinario o movimento do pessoal e material que, a serviço do Estado, transitam por essa estrada.

Com interesses dessa ordem, o governo não deve ficar extranho á administração dessa via-ferrea, que deve permanecer nas mãos do proprio governo.

O transporte, como disse, é grande, e, uma vez arrendada a estrada, todo esse pessoal e todo esse material terá de pagar passagem e frete. É, portanto, uma despesa com que, para o futuro, deve contar o governo. Com o arrendamento evitará o deficit, mas irá despende talvez quantia superior ao deficit verificado.¹⁷²

Júlio Prestes, por sua vez, além de também mencionar a situação da Sorocabana como algo a ser levado em consideração no que se refere a ceder as estradas de Ferro à iniciativa privada, justificou seu voto contrário mencionando o caráter precário do projeto, que não apresentava estudos ou diagnósticos precisos sobre a situação das estradas de ferro em questão. O cerne de sua argumentação em contrário, porém, foi a incipiente industrialização brasileira e a importância que as ferrovias teriam para o desenvolvimento do país¹⁷³ e o *Tramway*, em particular, para os habitantes de São Paulo. Prosseguindo o deputado diz:

¹⁷² CONGRESSO LEGISLATIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. 72ª sessão ordinária em 11 de dezembro de 1918. **Correio Paulistano**. 12 dez. 1918. In: SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918**. Acervo Apesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1], p. 2-14

¹⁷³ A preocupação com o “desenvolvimento” do país não se restringia às questões ferroviárias. No setor da siderurgia, por exemplo, houve também grande debate na década de 1920 sobre qual o modelo siderúrgico que melhor atenderia às necessidades nacionais, em um embate entre os nacionalistas e defensores da participação estrangeira no setor. Cf. LOURENÇO NETO, S. Estado e empresariado no nascimento da questão siderúrgica brasileira. **SÆculum** – Revista de História [29]; João Pessoa, jul./dez. 2013

Sou daqueles que pensam, sr. presidente, que nos paizes novos, como o nosso, que precisam incrementar a colonização e o povoamento do solo, e onde, pela escassez da produção, em materia de transporte ferro-viario não póde haver a livre concorrência, que existe em outros paizes como, por exemplo, nos Estados Unidos, devemos seguir a orientação economica que encara os caminhos de ferro como uma das attribuições do Estado.

Nós sabemos, pelo exemplo que temos em nosso paiz, como são explorados os caminhos de ferro que estão em mãos das empresas particulares, que só procuram o lucro directo ou immediato dos seus transportes, pouco se importando com o desenvolvimento da agricultura e das industrias, com o augmento da riqueza particular e com a consequente multiplicação da fortuna publica.

Ao Estado, sr. presidente, é indifferente esse lucro directo, esse lucro immediato, produzido pela renda dos transportes nos caminhos de ferro, porque elle terá necessariamente o lucro indirecto, produzido pelo desenvolvimento que as estradas proporcionam, ao longo do seu curso, desenvolvendo todas as fontes de vida e de riqueza e trazendo como consequencia beneficios muito maiores para a communhão e rendas muito mais avultadas para os cofres publicos.

[...] a Estrada da Cantareira é actualmente uma das que auxiliam grande e efficazmente a vida da população de S. Paulo, e que, quando não existissem outras, me bastava essa razão para que continuasse administrada pelo Estado e não fosse parar ás mãos de particulares, que vão tornal-a instrumento de exploração exhaustiva, contra os interesses da população.¹⁷⁴

Pela leitura das argumentações a favor ou contra, fica patente a preocupação maior dos deputados com o *Tramway* da Cantareira, em detrimento das outras duas estradas constantes do projeto de autorização de arrendamento, possivelmente pela proximidade geográfica em relação às demais.

Não obstante os votos em contrário, o projeto foi aprovado e, de forma a contemplar as críticas feitas por João Martins e Júlio Prestes, foram prestados posteriormente esclarecimentos à Casa pela Comissão de Obras Públicas, sem a presença, no entanto, dos dois deputados em questão.

Com base na autorização, via projeto de lei 44, de 1918, o Poder Executivo deu início às ações para elaborar e liberar o edital. O processo 4702/1918 nos permite observar a ação dos técnicos objetivando a proposição de um edital bem restritivo para dificultar a possibilidade de ser proposto eventual arrendamento da ferrovia. Para barrar essa suposta propositura na minuta do Decreto constava a proibição de o arrendatário possuir, administrar ou ser sócio de outra companhia férrea; também a exigência de uma caução de 500:000\$000, além da proibição de estrangeiros em cargos técnicos de direção. Tais exigências, no entanto, foram

¹⁷⁴ CONGRESSO LEGISLATIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO. 72ª sessão ordinária em 11 de dezembro de 1918. **Correio Paulistano**. 12 dez. 1918. In: SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918**. Acervo Apesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1], p. 2-14

suprimidas da minuta encaminhada do decreto ao governador, por considerar o Diretor Geral, Eugênio Leffrère, serem cláusulas por demais restritivas e, nesse sentido, potenciais inibidoras de interessados¹⁷⁵.

Decorridos cinco meses da autorização legislativa para tal, no dia 6 de maio o governador Altino Arantes¹⁷⁶ aprovou o decreto que viabilizou a publicação dos editais de chamamento público para arrendamento das três ferrovias; para fins de economia, o texto do decreto foi organizado em cláusulas gerais comuns a todas as três empresas, mas acrescido de trechos destinados a cada uma delas, de modo a respeitar a especificidade de cada empresa, principalmente no que se referia às exigências estabelecidas ao arrendatário. No que diz respeito ao *Tramway* da Cantareira, foram estabelecidas quatro as cláusulas especiais, a saber:

CLAUSULAS ESPECIAES AO TRAMWAY DA CANTAREIRA

48

O arrendamento do Tramway da Cantareira compreende as linhas em tráfego do Mercado á Cantareira e de Areal á Guarulhos, linhas accessorias e desvios, material fixo e rodante, linhas telephonicas, immoveis, moveis ou accessorios, tudo emfim o que constitue a propriedade referida, conforme especificação constante do respectivo inventario, bem como todos os seus accrescimos e melhoramentos feitos na vigencia e termos deste contracto.

49

O arrendatario obriga-se a manter e conservar, durante o prazo do arrendamento, nos postos telephonicos do Tramway da Cantareira, a linha telephonica que liga o Horto Florestal do Estado á rêde urbana de São Paulo, na parte comprehendida entre a Parada Pinto e Sant'Anna.

50

O arrendatário obriga-se mais a acceitar e pôr em pratica qualquer combinação que o Governo venha a fazer com a Municipalidade de São Paulo, relativamente á estação « Mercado », em consequencia das projectadas obras de melhoramentos da Várzea do Carmo. As despesas resultantes de tal combinação correrão por conta do Governo.

51

O arrendatario obriga-se ainda:

- a) a effectuar a electrificação da linha do Mercado á Cantareira, dentro dos..... annos seguintes ao recebimento da estrada; e
- b) a terminar a construcção do ramal de Guapira a Santa Izabel, a que se refere o artigo 54 da lei n. 1245, de 30 de Dezembro de 1910, no praso de.....annos a contar da data deste contracto.

O prolongamento será construido na bitola do Tramway da Cantareira, actualmente 0^m,60, mas observará, em qualquer caso, condições technicas

¹⁷⁵ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918.** op. cit. p. 63-115.

¹⁷⁶ Altino Arantes era bacharel em Direito e foi deputado federal entre 1906 e 1911 quando renunciou ao cargo e se tornou secretário do Interior de 1912 a 1915, tendo assumido interinamente também a pasta da Agricultura. Em 1916 foi eleito presidente do Estado, cargo que exerceu até 1920. PAULA, C. J.; LATTMAN-WELTMAN, F. (coords.). **Dicionário histórico-bibliográfico brasileiro.** Altino Arantes (Verbete). Rio de Janeiro: FGV, 2010 (on-line).

compatíveis com a bitola de 1^m,00, raio mínimo de 101^m, 28 e declividade máxima de 2 %.¹⁷⁷

É digno de nota o artigo 51, ambicioso em termos de modernização e prolongamento do *Tramway*, tendo em vista não só o alto custo de sua realização até Santa Isabel, cuja extensão seria da ordem de aproximadamente 50 km, como também a eletrificação de todo o ramal Cantareira: ambas as ações causariam grande impacto em termos orçamentários, sem garantia de retorno imediato, reduzindo assim o interesse do capital privado que, historicamente, sempre foi avesso a grandes riscos financeiros no trato com o Estado.¹⁷⁸

O edital de concorrência pública para o arrendamento das três ferrovias foi publicado no dia 1º de junho de 1919 no Diário Oficial e, depois, com correções, republicado no dia 3 do mesmo mês. Anúncios sobre a concorrência, remetendo ao edital, foram igualmente publicados no decorrer da primeira semana de junho no Diário Oficial da União e nos jornais *Estado de S. Paulo*, *Correio Paulistano*, *Jornal do Commercio (SP)*, *Diario Popular*, *A Platéia* e *Fanfulla*, em São Paulo, e *Gazeta de Notícias*, *O Paiz* e *Jornal do Commercio (RJ)*, no Rio de Janeiro.¹⁷⁹

¹⁷⁷ SÃO PAULO (Estado). Decreto 3057, de 6 de maio de 1919. Approva as clausulas que devem servir de base ás propostas de arrendamento do *Tramway da Cantareira*, da Estrada de Ferro Funilense e da Estrada de Ferro Campos do Jordão. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. Actos do Poder Executivo. 9 de maio de 1919, p. 2928-2929.

¹⁷⁸ Ao contrário do que pode aparentar, a construção de uma ferrovia envolvia uma série de procedimentos que encareciam em muito o projeto, conjugando esforços de engenheiros e técnicos qualificados e semiquualificados além do grande contingente de trabalhadores sem qualificação utilizado nos trabalhos mais penosos. Segundo Maria Lúcia Lamounier: “A construção de uma ferrovia envolvia uma série de tarefas complexas. A completa ausência de mapas precisos e confiáveis tornava necessária a realização de levantamento geográfico e topográfico da área antes de se projetar a rota da ferrovia. Terminado o levantamento, podiam ser iniciados os trabalhos de construção, que incluíam derrubada da mata, preparação do terreno (drenagem de pântanos, movimentos de terra, incluindo escavações, transporte, depósito e outros), nivelamento do leito (o restante da terraplenagem, aterros e taludes e abertura de túneis), projetos de alvenaria (para reforçar taludes, túneis e pontes, construir as estações e depósitos) e assentamento da via permanente (dormentes, trilhos e lastro). LAMOUNIER, M. L. Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. **Estud. Econ.**, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 353-372, Junho de 2007.

¹⁷⁹ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918**. Acervo Apesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1], p. 220-223, 293. Interessante notar que no jornal *Fanfulla*, o anúncio é todo publicado em italiano, indicativo tanto do interesse em atingir os empresários daquela nacionalidade quanto do peso que a colônia italiana tinha à época em termos de população e de poderio econômico, ao menos na visão do Estado. A esse respeito, José de Souza Martins observa que na década de 1920 o italiano ainda era muito falado pelos nativos e descendentes da Itália que habitavam a cidade, sendo comum, também, a existência de dialetos que misturavam os dois idiomas: “Nos anos 1920, a população da cidade de São Paulo era maciçamente italiana e a maioria da população falava ou uma língua estrangeira, ou um dialeto, ou os dois – ou então, uma língua mesclada de língua-mãe estrangeira e português, ou, mesmo, dialeto caipira. Nos bairros operários da cidade, surgiu uma língua que foi chamada de ítalo-paulistana e que se transformou até mesmo em língua literária nas obras satíricas [...]”. MARTINS,

Inicialmente, manifestaram interesse pelo arrendamento por meio de pedidos de esclarecimentos sobre o edital a *F. Canella e Cia Mineração de Manganez*, com sede no Rio de Janeiro, aventando uma possível proposta por parte da British Westing House de Londres e a Propriedade Agrícola São João da Bôa Vista, na pessoa de A. Paiva Ferreira, com sede em Jacareí, este interesse era restrito ao *Tramway* da Cantareira. Ao término do prazo, que foi até o dia 30 de setembro de 1919, houve apenas uma proposta, submetida por Eduardo Vicente de Azevedo.

A proposta foi apresentada exclusivamente para o *Tramway* da Cantareira e, em linhas gerais, anuiu com os termos do edital, que exigia prazo de 25 anos de exploração e também estabelecia 15% da renda bruta como contrapartida anual ao Estado, ou para obras que este julgasse necessárias. Indo além do previsto no edital, propunha também a construção de casas para aluguel e venda, a preços módicos, assim como venda de terrenos com crédito facilitado; propunha ainda a construção de um parque para lazer, sob a condição de o Governo permitir a construção de um ramal de Tremembé a Guapira ou Tucuruvi.¹⁸⁰

A apreciação da proposta ficou sob a responsabilidade do mesmo engenheiro que, em 1912, foi contrário ao arrendamento “espontâneo”, sem chamamento, no caso o superintendente de vias férreas, Theophilo de Souza. Sua análise centrou-se nos aspectos objetivos elencados pelo proponente e, com uma ou outra ressalva, aprovou-os todos, à exceção de dois itens: o primeiro dizia respeito ao montante proposto em ressarcimento ao Estado: os 15% indicados, em uma renda arredondada para 500:000\$000, dariam apenas 75:000\$000 ao Estado, e seria com esse montante que o prolongamento seria feito, e que era tão caro ao governo. Na visão do engenheiro, aceitar essa soma equivaleria à quase certeza de que essas obras não seriam levadas adiante, visto ser essa quantia irrisória, em termos de orçamento para a extensão da obra.

José de Souza. **São Paulo no século XX**: primeira metade. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo: POIESIS, 2011, 120 p. (Coleção História Geral do Estado de São Paulo; v. 4), p. 39. Quanto à duplicidade do Jornal do Commercio, ela se explica pelo fato de a publicação ocorrer, de fato, nas duas praças com edições diferentes.

¹⁸⁰ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Diretoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918**. Acervo Apesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1], 278-279.

Mapa 3.1 – Proposta de extensão do *Tramway* da Cantareira apresentada por Eduardo Vicente de Azevedo

Fonte: SACOP, 1918, p. 282.

O segundo item pontuado foi a construção das casas e o loteamento dos terrenos que, nas suas palavras, não deveriam se misturar em um mesmo contrato por serem assuntos de alçadas diferentes, não cabendo ao Estado, também, arcar com os custos de mais um ramal não considerado prioritário pela Secretaria.¹⁸¹

O parecer de Theophilo Souza propôs a admissibilidade da proposta, recomendando o arrendamento, com a condição de que o contrato fosse celebrado nas condições em que o *Tramway* se encontrava e não mediante o aporte necessário verificado de 3.000:000\$000 adiado por conta da guerra e do decreto que autorizou o arrendamento. Entendeu ainda que se o Estado decidisse dispendir essa quantia em melhorias na ferrovia, era favorável à sua manutenção sob administração estatal¹⁸², buscando recursos na exploração do tráfego na zona intermediária entre os privilégios da São Paulo *Railway* e a Estrada de Ferro Central do Brasil.¹⁸³

Sendo de responsabilidade do Secretário da Agricultura decidir sobre a conveniência ou não do arrendamento nos termos propostos, a Câmara Municipal de Santa Isabel procurou exercer pressão sobre a decisão a ser tomada pela Secretaria da Agricultura. De fato, em ofício direcionado ao governador Altino Arantes, a Câmara rogou pelo aceite da proposta, tendo em vista haver a previsão

¹⁸¹ No mesmo processo, em esclarecimento prestado à secretaria, o proponente afirma ter presumido que teria o privilégio de zona de 1.500 metros nas margens do *Tramway* em seu trajeto na capital e 3.000 metros nos demais municípios pelos quais a estrada de ferro percorresse. Fica patente aqui que o retorno financeiro do arrendamento era esperado menos pelo tráfego em si e mais pelos empreendimentos imobiliários que seriam levados adiante. A esse respeito, Paul Singer tem uma reflexão bem elucidativa: “As transformações no preço do solo acarretadas pela ação do Estado são aproveitadas pelos especuladores quando estes têm a possibilidade de antecipar os lugares em que as diversas redes de serviços urbanos serão expandidas. No entanto, esta antecipação nem sempre é factível e quando o é a concorrência entre os especuladores pode forçar a elevação do preço antes que o melhoramento previsto se realize, reduzindo sobremaneira os ganhos futuros da operação. Para evitar que isso se dê, a especulação imobiliária procura influir sobre as decisões do poder público quanto às áreas a serem beneficiadas com a expansão dos serviços”. SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa -Omega, 1982. p. 34-35.

¹⁸² Renato Perissinotto observa que, no transcorrer das primeiras décadas do século XX, o Estado de São Paulo se fortaleceu em termos orçamentários e de corpos técnicos na implementação de suas políticas. Utilizando como exemplo as políticas de valorização do café, chama a atenção, por exemplo, ao fato de que em 1906 o papel do Estado foi de coordenador-garantidor com a formulação e execução do plano sob a égide de agentes privados, ao passo que, em 1924, o Estado assumiu o papel de formulador e implementador, já contando, para isso, com o Instituto do café do Estado de São Paulo e com o Banco do Estado de São Paulo, desempenhando, portanto, papel muito mais significativo. PERISSINOTTO, R. M. Classes dominantes, Estado e os conflitos políticos na Primeira República em São Paulo: sugestões para pensar a década de 1920. In: LORENZO, H. C.; COSTA, W. P. **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo, Edunesp, 1997, p. 64-65.

¹⁸³ SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918**. Acervo Aesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1], p. 295-298.

de que a ferrovia poderia chegar até aquela localidade, obra que ajudaria significativamente, na visão dos vereadores, o desenvolvimento da região.¹⁸⁴

Um ano depois de o assunto vir à tona no Congresso Legislativo, em 26 de dezembro de 1919, depois de se arrastar por idas e vindas no âmbito da burocracia estatal, finalmente o projeto foi apreciado pelo secretário que, sem maiores explicações, optou pelo não prosseguimento do processo de arrendamento, para isso manifestando-se nos autos do processo de forma lacônica de forma seguinte: “Não é aceitável a proposta”.

A despeito de todos os esforços do governo, o fato de apenas um interessado se manifestar quanto ao arrendamento de uma das ferrovias – no caso apenas em relação ao *Tramway* da Cantareira – não passou despercebido. O secretário, com pesar, considerou em seu relatório que diante dessa situação, só restava ao Estado, em nome do interesse público, continuar a arcar com o serviço ferroviário, em face do desinteresse manifestado pela iniciativa privada:

Pela lei n. 1644, de 31 de Dezembro de 1918, foi autorizado o arrendamento destas três vias ferreas; e, em 1919, correram os respectivos editaes. A despeito das informações distribuídas em folhetos impressos e fornecidas por outros meios, sómente uma proposta de arrendamento foi apresentada, a qual, relativa apenas ao Tramway da Cantareira, não foi julgada aceitável.

Isto parece domonstrar [sic], afinal, que estas três vias ferreas não oferecem attractivos ao capital particular, e penso não errar afirmando que somente o Governo, com o seu exclusivo proposito de serviço publico, as manteria, como manteve, em trafego regular, através da penosissima quadra de guerra, quando qualquer restricção seria desastrosa, principalmente, no Tramway da Cantareira.¹⁸⁵

Restava, portanto, a outra opção, a qual mobilizaria não só os técnicos da Secretaria da Agricultura, por intermédio de estudos e novas proposições, mas, também, e de forma significativa, a participação da imprensa paulista no sentido de insistir na opção pela eletrificação da ferrovia.

¹⁸⁴ CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA ISABEL. Representação s/n., de 6 de novembro de 1919 (Processo 1111, de 17 de novembro de 1919). In: SECRETARIA DA AGRICULTURA. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918.** *op. cit.* p. 299-303.

¹⁸⁵ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Dr. Altino Arantes, presidente do Estado, pelo Dr. Nazianzeno Nogueira da Motta, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1919. São Paulo, [s. n.], 1920, p. 138

3.2. OS PROJETOS DE ELETRIFICAÇÃO

A primeira menção à necessidade de eletrificação do *Tramway* da Cantareira nos relatórios da Secretaria de Agricultura ocorreu em 1916, o que explica, de certa forma, sua inclusão nas cláusulas do arrendamento da ferrovia. De igual maneira, em 1920, no relatório referente a 1919, o secretário voltou à questão. Depois de argumentar quanto à necessidade do aumento da passagem para o equilíbrio financeiro da linha férrea, mas ressaltando que o público contemplado por ela era formado por classes populares, e por esse motivo era a razão pela qual o Governo continuaria a manter baixo o valor da passagem; como reforço a essa política de apoio aos mais necessitados, e para facilitar ainda mais o acesso ao *Tramway* por essa clientela específica, foi criada a 2ª classe de passageiros ao preço de \$100,00 cada bilhete. Como medida complementar para encontrar solução objetivando minorar o saldo negativo da empresa, cogitou-se insistir, mais uma vez, na eletrificação de todo o percurso do *Tramway*:

Penso, todavia, que, mesmo sem elevar os preços de transporte, poder-se-ão suprimir os déficits, bastando, para isso, a electrificação do *Tramway*, que, a meu ver, constitue o modelo, como si para tal planejado fora, das vias ferreas que devem ser electrificadas.

Essa é, aliás, idéa já antiga nesta Secretaria e só a Guerra Européa justifica não ter sido a mesma, até hoje, levada á pratica.

Cálculo feito em 1915 com preço de energia electrica ainda agora accetavel, mostrou a possibilidade de se reduzir a 97 réis a cifra correspondente ao consumo do combustivel por locomotiva-kilometro, a qual resultou de 865 em 1918, devido ao alto custo da lenha, de 7\$442 por metro cubico naquele anno, contra menos de 4\$000 no geral das vias ferreas paulistas.

A electrificação do *Tramway* da Cantareira resolveria, além disso, toda uma série de problemas dessa estrada que, alargada a bitola para um metro e prolongada quanto possivel, poderia alcançar grande importancia economica, podendo, talvez, com a mesma extensão atual, constituir optimo auxiliar ás providencias com que os poderes publicos resolveram enfrentar o problema da habitação operaria, o qual, posto em fóco pela ultima epidemia de gripe, parece ter, desde então, crescido sem importância.¹⁸⁶

A eletrificação como solução para os seguidos saldos negativos da ferrovia não deve ser vista como fora de propósito ou de contexto. O Brasil experimentava, na segunda década do século XX, um intenso crescimento em sua capacidade

¹⁸⁶ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Dr. Altino Arantes, presidente do Estado, pelo Dr. Nazianzeno Nogueira da Motta, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1919. São Paulo, [s. n.], 1920, p. 135-136

energética e o Sudeste, em especial, liderava esse crescimento, sendo responsável, em 1920, por mais de 80% da capacidade em KW do país. O Brasil, no bojo das transformações oriundas da Segunda Revolução Industrial, havia saltado de 0,052 KW em 1883 para 367,018 KW em 1920, com a energia de matriz hidráulica, protagonizando esse crescimento e sobrepujando a energia térmica logo no começo do século.¹⁸⁷

Tabela 3.2 – Potência instalada no país em KW: 1883-1940

Anos	Térmica	Hidráulica	Total
1883	0,052	-	0,052
1900	5,093	5,283	10,376
1901	4, 918	32,663	37,580
1910	32,729	124,672	157,401
1920	6,072	300,946	367,018
1930	148,752	630,050	778,802
1940	234,531	1.099,346	1.243,887

Fonte: MONTEIRO, 2000, p. 309

No Estado de São Paulo, a produção de energia elétrica se acentuou, principalmente, a partir da década de 1910 e seu uso ocorreu inicialmente no interior do Estado. Com o início do século XX, especialmente com a entrada de capital estrangeiro no setor, via *Light*, tem início um grande incremento na geração e consequente utilização de energia na esfera estadual, com um salto de 17 usinas com capacidade de geração de mais de 1.000 HP em 1900, para o total de 154 em 1940¹⁸⁸.

A introdução da energia elétrica teve papel preponderante na industrialização dos grandes centros urbanos, nas décadas de 1910 e 1920. Utilizada inicialmente nos transportes, pouco a pouco teve seu uso ampliado para a iluminação e, depois, acabou por impulsionar a indústria local onde estava

¹⁸⁷ MONTEIRO, H. M. Da República Velha ao Estado Novo – O aprofundamento do regionalismo e a crise do modelo liberal. In: LINHARES, M. Y. (org.). **História geral do Brasil**. 9 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p. 309.

¹⁸⁸ LORENZO, H. C.. Eletricidade e modernização em São Paulo na década de 1920. In: _____.; COSTA, W. P. **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo, Edunesp, 1997, p. 162-163.

disponível.¹⁸⁹ À medida que o crescimento urbano e industrial aumentava, a demanda por energia elétrica tendia, em paralelo, a crescer de modo a atendê-la.

Com a seca iniciada em 1919, que se agravou em 1924, São Paulo vivenciou um período de contenção de consumo impostas por medidas do grupo *Light*, as quais só foram solucionadas depois de 1926, quando se deu o início das operações da Usina de Cubatão, promovido pelo mesmo grupo empresarial canadense, com base de projeto esboçado desde 1917.¹⁹⁰ A partir de então o consumo foi solucionado e nada mais natural, portanto, que os dirigentes das ferrovias enxergassem nessa opção pela eletrificação como melhor recurso para tornar os transportes mais eficientes, pois, segundo os cálculos apresentados, o gasto com eletricidade por locomotiva-quilômetro equivaleria a aproximadamente 11% do dispendido em 1918, ressaltando-se que ainda se mantinha um cenário de preços fortemente impactados pela Primeira Guerra Mundial.¹⁹¹

Cabe ressaltar que o governo vinha sendo pressionado, pela imprensa e Câmara Municipal de São Paulo, a melhorar os serviços do *Tramway*, considerado precário pelos jornais. Por parte da Câmara, no mesmo ano de 1920, depois de reclamar via requerimento contra os poucos trens disponibilizados à população da zona norte, nessa época o meio de locomoção principal¹⁹² utilizado por aquela população, o vereador Mario Graccho solicitou a intervenção do presidente da Câmara no sentido de “serem melhorados os carros de transporte de passageiros do

¹⁸⁹ SAES, A. M. **Conflitos do capital: Light versus CCBE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)**. Bauru, SP: Edusc, 2010, p. 207-210.

¹⁹⁰ LORENZO, H. C. **op.cit.** p. 170-175. Ressalte-se que, apesar de incentivar o uso da energia elétrica, é somente a partir de 1926 que a *Light* consegue oferecer, para usar um termo atual, segurança energética à capital. Até essa data operava-se no limite da capacidade, com crises de suprimento sendo comuns ao longo das duas primeiras décadas do século XX. Todavia, sua internalização pela população foi de vital importância para a modernização dos hábitos e costumes urbanos da capital: “A banalização do consumo da energia elétrica, de início pela iluminação pública, expandiu-se ao uso residencial e doméstico: ferros elétricos para passar roupas, ventiladores de teto, fogões elétricos, refrigeradores e vitrolas eram alguns itens de uma longa lista de inovações tecnológicas que, acionadas pela eletricidade, começam a ser comercializadas, em São Paulo, em modernas lojas importadas. Máquinas de calcular, caixas registradoras, o datafone, o cinematógrafo, lâmpadas elétricas, o parque de diversões eletrificadas, a roda-gigante invadiam o cotidiano da cidade de São Paulo, trazendo uma verdadeira revolução nos sentidos e contribuindo para a formação de uma nova ordem cultural e técnica que se convencionou chamar **moderno**.” Ibidem, p. 178. [grifo no original]

¹⁹¹ Note-se que seus administradores buscaram alternativas de combustível de forma a reduzir seus custos. Testes com turfa e carvão artificial foram realizados, nos anos de 1918 e 1919, em seus trens, indicativo de que, ao menos por parte da secretaria de Agricultura, outras hipóteses além da eletrificação dos ramais foram consideradas. Cf. O ESTADO DE SÃO PAULO. **Notícias diversas**. São Paulo, 24 mar. 1918, p. 5; Idem., 23 dez. 1919, p. 4.

¹⁹² GRACCHO, M. Requerimento n. 139, de 1920. In: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1920**. São Paulo, 19 de junho de 1913. 21ª sessão ordinária, p. 362.

Tramway da Cantareira, principalmente os de 2ª classe, que actualmente estão num estado lastimavel, não possuindo cortinas, vidraças e nem asseio”.¹⁹³

As críticas aos serviços prestados pela ferrovia, que foram paulatinamente caindo de qualidade, no decorrer do período 1914-1918, não eram direcionadas tão somente à Câmara Municipal. Também na imprensa eram cada vez mais comuns reclamações a respeito das más condições de tráfego. Estes protestos se manifestavam por intermédio de abaixo-assinados de moradores da zona norte da capital e de Guarulhos, reivindicando menor intervalo entre os trens, necessidade de abrigos nas estações e redução na lotação dos vagões. As críticas também eram direcionadas à má administração da Companhia, à suspensão do passe gratuito a estudantes e, em maior número, aos atrasos dos trens.¹⁹⁴

Em uma espécie de síntese das reclamações costumeiramente encaminhadas ao jornal, a redação do *O Estado de S. Paulo* encaminhou em suas páginas, alegadamente em nome de moradores da zona norte da capital, o seguinte pedido ao titular da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas:

Pedimos ao sr. secretario da Agricultura, no interesse do Tramway da Cantareira e do publico que se digne providenciar de modo a que os trens obedeçam estrictamente aos horarios que lhe são determinados. De ha tempos a esta parte, segundo o que nos affirmam em carta, esses trens partem de Tremembé e immediações com grande atraso. Assim, por exemplo, o trem que devia chegar a São Paulo às 5,38, chega diariamente com um atraso de meia hora, como ainda succedeu no dia 25, em que chegou á estação da capital às 6,08. Não é difficil indicar um sem numero de inconvenientes e prejuizos, causados ao publico com semelhante atraso. É bastante o dizer-se que entre os passageiros do Tramway da Cantareira, figuram muitos empregados do commercio, os quaes são obrigados a estar aos seus estabelecimentos á hora marcada, bem como grande numero de operarios de fabricas, que soffrem desconto em seus salarios desde que alli cheguem com demora, por insignificante que seja. Accresce que no Tramway da Cantareira são passageiros certos, diariamente, individuos que se entregam á profissão de verdureiros. Estes, chegando atrasados, já encontram o mercado repleto e tomados os melhores logares. Junte-se a isto tudo, que já não é pouco, o incommodo da viagem, a sua morosidade, devido ao estado do material rodante. E se ainda isto não basta, poderemos adicionar-lhe os frequentes descarrilamentos e os encalhes das machinas, nas subidas. Terminam os reclamantes dizendo que a direcção da estrada só se preocupa em melhorar a linha de Guarulhos. A da Cantareira, sendo a do tronco, fica para quando acordar no espirito do sr. Tybagy a lembrança de melhoral-a um pouco.¹⁹⁵

¹⁹³ GRACCHO, M. Requerimento n. 194, de 1920. In: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1920.** São Paulo, 31 de julho de 1920. 5ª reunião, p. 428.

¹⁹⁴ O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 29 fev. 1916, p. 5; 20 abr. 1916, p. 7; 15 set. 1916, p. 4; 17 dez. 1916, p. 5; 16 abr. 1918, p. 5;

¹⁹⁵ O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 28 set. 1917, p. 6.

O trecho acima é elucidativo e minucioso, não só em relação às críticas ao atraso e às más condições das composições, mas também no sentido de, primeiro, nos dar uma pista quanto ao perfil dos usuários do *Tramway*, ou seja, de trabalhadores do comércio e vendedores de hortifrutigranjeiros. Mais que isso, contém uma crítica pertinente no que se refere ao tratamento dado aos ramais que, de forma contraintuitiva, destaca o de Guarulhos como o recebedor de tratamento diferenciado, e não o da Cantareira, mais antigo, possivelmente por esse ser o mais rentável e, do mesmo modo, visto como o mais promissor em termos financeiros, em caso de expansão.

Diante das reclamações que se avolumavam, outros dois vereadores, anos mais tarde, se sentiram confortáveis em solicitar até mesmo a mediação do prefeito no sentido de o Estado melhorar as condições de tráfego da estrada de ferro, que, apesar de ser propriedade estadual, continuava a impactar a vida dos paulistanos:

Considerando que a zona servida pelo Tramway da Cantareira em extensão, numero de habitantes e producção é uma das mais importantes do municipio da capital;
Considerando que não se justifica, ante o progresso que se patenteia nesta cidade, em todos os sentidos, que ainda continue o atrazadissimo meio de transportes constituido pelo Tramway da Cantareira;
Considerando que deve a Camara ouvir os reclamos dos innumerous habitantes, da zona em questão;
Considerando que a electrificação do Tramway da Cantareira valorizará consideravelmente grande somma de terras do municipio da capital, facilitando a producção, o commercio e a Industria da zona da Cantareira;
Considerando que, em vista da crise crescente de falta de predios, da careza dos alugueis, é preciso crear novos esquadouros para o excesso da população da capital;
Considerando que, com a electrificação da Cantareira se facilitará extraordinariamente o problema da habitação na capital, pois innumerous familias poderão passar a habitar na zona da Cantareira, com a facilidade de transporte, uma vez electrificado esse Tramway;
Considerando que cumpre á Camara Municipal de São Paulo prover por todas as formas ao bem estar dos municipes, propugnando os interesses destes junto aos demais poderes publicos;
Indicamos que a Camara Municipal de São Paulo, por intermedio da Prefeitura do Municipio, represente ao governo do Estado, no sentido de ser realizada quanto antes a electrificação do Tramway da Cantareira, attendendo, assim, aos reclamos dos habitantes dessa zona, cujo progresso vem sendo retardado e paralyzado pelo actual deficiente transporte, constituido pelo Tramway da Cantareira.¹⁹⁶

¹⁹⁶ GURGEL, R. A.; GUALBERTO, L.. Indicação n. 215, de 1923. In: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1923**. São Paulo, 27 de outubro de 1923. 5ª reunião, p. 912.

As justificativas de Gurgel e Gualberto são bastante elucidativas sobre os interesses e preocupações referentes aos destinos da ferrovia: em primeiro lugar, ao desvelar o ímpeto pelo progresso, tão caro às classes dirigentes da Primeira República – leia-se eletricidade e seus usos no transporte e na iluminação. Em segundo lugar, ao estabelecer a correlação entre a eletrificação e a valorização das terras, “facilitando a produção, o commercio e a industria”, mas ao mesmo tempo proporcionando a criação “de novos escoadouros para o excesso de população da capital”, o que, em outras palavras, significava criar outros espaços urbanos para operários e demais trabalhadores irem morar, afastando-se da região central da cidade, tendo em vista o alto preço da moradia nas localidades centrais da cidade.

Por fim, mas não menos importante, ao solicitar tal intervenção ao prefeito, a despeito, como já mencionado, de o *Tramway* ser de responsabilidade estadual e não municipal, a Câmara passa também a assumir o papel de catalisadora das reclamações e reivindicações, associando-se, assim, à imprensa, como meio de veiculação das insatisfações populares. Nota-se igualmente que mesmo diante das conhecidas fraudes nas eleições da Primeira República, os paulistanos continuavam a reconhecer o legislativo municipal como mediador entre a população e o Poder Executivo.¹⁹⁷

A intervenção no sentido de se proceder à eletrificação não foi somente uma exclusividade da Câmara Municipal de São Paulo, no outro município contemplado pelos trilhos da ferrovia também se manifestou, igualmente, por intermédio de seu Poder Legislativo, conforme transcreveu *O Estado de S. Paulo*:

Exmo. sr. dr. Washington Luis Pereira de Souza, M. D. presidente do Estado de São Paulo.

A Camara Municipal de Guarulhos, vendo em v. exa. um dos mais esforçados paladinos do progresso paulista, vem solicitar a sua atenção para o problema do que depende toda a vida, todo o futuro, todo o desenvolvimento desta localidade.

O que ella solicita com a presente é que v. exa., terminando o seu benemerito governo leve a effeito a electrificação [sic] do Tramway da Cantareira.

¹⁹⁷ Nesse aspecto em particular, tais reivindicações corroboram a percepção de Magalhães que, ao analisar a atuação do Conselho Municipal do Rio de Janeiro, identificou que a população da cidade enxergava, nessa instituição, um espaço para encaminhamento de demandas cidadinas: “O ato de requerer, a despeito do que se pede, é o reconhecimento de que a instituição legislativa municipal era vista por uma parte dos habitantes como um lugar apropriado para alcançar o que requer.” MAGALHÃES, M. S. Calçamentos e batatas: o Conselho Municipal e a cidade (capital federal, 1892-1902). In: ABREU, M.; SOHIET, R.; GONTIJO, R. (orgs.). **Cultura política e leituras do passado: historiografia e ensino de história**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 404-406.

Disso dependem todos os interesses de uma população numerosíssima que habita em toda essa extensão de 35 kilometros percorrida pelo Tramway.

Se v. exa. determinar essa electrificação, ainda em seu governo, o seu nome ficará carinhosamente conservado como o do maior benemerito de toda esta zona.

Porque em Guarulhos, como em toda essa extensa zona para cada lado do Tramway, ha uma população laboriosa cuja maior aspiração não é outra senão essa electrificação que virá attender a interesses numerosissimos e complexos de toda ella.

É bastante comparar o Tramway electrico que serve o municipio de Santo Amaro com o que actualmente serve o municipio de Guarulhos, isto é, o Tramway da Cantareira, para comprehender os prejuizos irreparaveis que produzem para Guarulhos taes meios atrasados e anachronicos de transporte. Todo o futuro, todo o desenvolvimento de Guarulhos dependem assim exclusivamente da vontade de v. exa., resolvendo-se a levar a effeito a obra da electrificação do Tramway.

A Camara de Guarulhos tem a certeza de que não appella em vão para v. exa., a que o seu pedido será attendido, por ser da mais elemental justiça, realisando-se com a electrificação do Tramway, a maior aspiração ha longos annos alimentada por todos os habitantes desta zona.

Reiteramos a v. exa. a segurança de nosso elevado apreço e distincta consideração.¹⁹⁸

Na imprensa, por sua vez, a urgência da eletrificação foi ganhando corpo ao longo das décadas de 1920 e 1930.¹⁹⁹ É preciso lembrar que já em 1919, ainda com o edital de arrendamento em aberto, a eletrificação aparecia como futuro inexorável para a estrada de ferro. Também, por ocasião da transferência da estação inicial do *Tramway*, antes localizada próxima ao Mercado Municipal, e transferida para a nova estação Tamanduateí, então inaugurada em 25 de dezembro de 1918, *O Estado de S. Paulo* abordou a eletrificação da seguinte maneira:

¹⁹⁸ O ESTADO DE S. PAULO. **Notícias diversas**. São Paulo. 22 jan. 1924, p. 4. Assina a petição, além dos vereadores, o prefeito José Maurício de Oliveira Sobrinho.

¹⁹⁹ É importante assinalar que a participação da imprensa no debate econômico, posicionando-se a favor ou contra a participação do Estado nos serviços públicos ou então sob um viés pró ou antimonopólio, não era novidade nem exclusividade da capital. Nos embates entre grupos empresariais rivais, por ocasião das concessões elétricas e de serviços de transporte no Rio de Janeiro, por exemplo, *Jornal do Commercio*, *A Notícia* e *Gazeta de Notícias*, de um lado, e *O Paiz* e *Correio da Manhã*, de outro lado, também antagonizaram o debate, mobilizando a opinião pública contra e a favor de monopólios nas concessões de serviços públicos. LAMARÃO, S. Capital privado, poder público e espaço urbano: a disputa pela implantação dos serviços de energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro (1905-1915). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 29, 2002, p. 86. A disputa nas principais capitais do país (São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador) ocorreu, basicamente, entre o grupo *Light* e a CCBE, empresa formada e controlada pelos Guinle. Nos locais em que já estava constituída e detinha o monopólio, adotavam discurso contra a livre concorrência. Nos mercados em que estavam apenas ingressando, eram defensoras da livre concorrência. SAES, A. M. **Conflitos do capital: Light versus CCBE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)**. Bauru, SP: Edusc, 2010, passim.

Quando se fizer a electrificação, em vez dos trenzinhos que hoje existem, tráfegarão até o Mercado, ou mesmo até a um ponto mais central da cidade, bondes semelhantes aos da Light, que fazem o percurso do largo de Sé a Santo Amaro,

Nada disso impede a concorrência, que estará aberta até dia 31 do corrente, para o arrendamento do Tramway da Cantareira, porque, arrendado ou não, elle deverá ser electrificado, não só por motivos pecuniários, como também para que possa melhor servir o publico, offerecendo-lhe um meio de transporte mais asseiado e confortavel. [...]

A electrificação do Tramway torna-se tanto mais necessaria, quanto é certo que a população dos arrabaldes servidos por aquella via ferrea foi elevada subitamente nestes ultimos annos de maneira consideravel. Para proval-o, basta dizer que o numero de passageiros transportados pelo tremzinho da Cantareira elevou-se de cerca de 500.000 que eram ha seis annos atrás, a perto de 2.000.000 no penultimo exercicio.

Desenvolvendo-se como vae a nossa capital, é necessario que, desde já, se vá tratando com cuidado de regularisar perfeitamente o serviço de transporte de passageiros dos bairros afastados para o centro, com o fim de evitar, mais tarde, uma reforma atropelada dos meios de locomoção.²⁰⁰

A partir de 1924, de fato, verifica-se na imprensa uma intensificação da percepção de que a eletrificação era uma questão de tempo.²⁰¹ À medida que o tempo transcorria sem que ela fosse realmente efetivada, cresciam as reclamações e os apelos para que o governo agisse e providenciasse a sua “modernização”, nos dizeres da época. Ainda que fosse reconhecido o papel da ferrovia no povoamento da zona norte e de Guarulhos, a má qualidade do serviço roubava-lhe o sucesso e somente a adesão à eletricidade poderia redimi-lo diante de seus usuários.²⁰²

As queixas quanto ao atraso na eletrificação ou à opção de não realizá-la eram variadas em número e em argumentações que a justificassem, abarcando aspectos econômicos, estéticos e habitacionais. Em relação a este último, por exemplo, um dos missivistas do jornal *O Estado de S. Paulo* propôs a eletrificação como solução para o problema de moradia da capital, visto que com um trem

²⁰⁰ AS REFORMAS da cidade. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 16 nov. 1916, p. 7. A menção à possibilidade de se tráfegar até o Mercado decorre da mudança de localização da estação inicial do *Tramway*. Localizada até aquela data próxima ao Mercado Municipal, foi transferida, com vista a se evitar o tráfego da ferrovia pela região central de São Paulo, para uma nova localidade, denominada “estação Tamanduateí”.

²⁰¹ Anúncios de venda de terrenos nos bairros do Tucuruvi, Parada Inglesa e Lauzane Paulista, em São Paulo, e no bairro de Gopoúva, em Guarulhos, mencionavam que o *Tramway* estava em vias de ser eletrificado. O anúncio da “Melhoramentos Gopoúva Limitada” chegou a afirmar, inclusive, que “a electrificação da Cantareira é facto” e, em seguida, no mesmo anúncio, ser categórica: “No local onde vendemos terrenos passará linha de bonde”. Tal prática, no entanto, não é exclusividade dessa época e é similar às hoje praticadas quando se tem a expectativa da chegada de algum grande melhoramento urbano ou a chegada de uma nova linha de trem/metrô ou shopping center, por exemplo. Cf. FOLHA DA MANHÃ, São Paulo, 11 nov. 1926, p. 3; 13 nov. 1926, p. 3; 21 nov. 1926, p. 3.; O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 06 abr. 1924; 30 jul. 1925, p. 7; 11 set. 1927, p. 4; 23 out. 1927, p. 4; 19 nov. 1927, p. 4.

²⁰² TRAMWAY da Cantareira. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 29 fev. 1924.

moderno e regular, a zona norte poderia se tornar a morada daqueles que, no centro, estavam aglomerados e resolver, assim, um problema que, segundo o texto, era um dos mais sérios a serem enfrentados pelo governador Carlos de Campos:

Apesar do rapido augmento das construcções, o affluxo constante de novos elementos para a nossa cidade determina uma situação inconveniente sob diferentes pontos de vista, com a elevação consideravel dos preços das casas a affligir horrosamente o funccionalismo e o operariado, com a insufficiencia de todos os meios de transportes e outros serviços, com a falta de moradias e mais circumstancias a serem corrigidas e remediadas. Entretanto, com relação á capital, tem o governo um meio seguro e de effeitos immediatos para descongestionar esse accumulo da população, meio esse que consiste na electrificação do Tramway da Cantareira. Effectivamente fazendo partir do centro da cidade de Anhangabahú, grandes bondes, de meia em meia hora, para todas as estações do actual Tramway, terá o governo do sr. Carlos de Campos resolvido de prompto o problema do congestionamento da população da capital. [...]

Mas para se ir a qualquer estação desses dois ramaes é preciso tomar um bonde do Centro e ir á estação do Tamanduatehy, distante do centro, esperar um daqueles tremzinhos fatidicos, que partem de duas em duas horas ou quasi, sendo nelles a viagem uma odysseia, tal o accumulo horroroso de passageiros principalmente nos da manhan e da tarde como tambem aos sabbados e domingos.

Electrificando esse Tramway, transformando-o numa linha de bondes electricos partindo do centro da cidade, o governo do sr. Carlos de Campos prestaria o mais relevante serviço a toda a capital, pois innumeras seriam as familias que passariam a habitar em qualquer das estações ou bairros da Cantareira, e, assim, baixariam os preços das casas em S. Paulo, descongestionando-se os nossos bairros centraes.

Qualquer despesa que o governo fizesse com a electrificação seria immediata e diariamente recompensada em tresdobro não só com o augmento do trafego e extraordinario desenvolvimento e progresso de toda a zona, mas ainda com o producto das innumeras sizas e impostos de transmissão de propriedade, pois augmentaria enormemente o numero de transmissões de immoveis e o valor respectivo,, que no minimo triplicaria.

Demais o crescimento da cidade de S. Paulo por todas as razões tem que se accentuar e agravar, urgindo, pois, providencias sérias para que não se pronuncie uma crise mais grave de alugueis.²⁰³

Passados dois anos e diante da permanência da lenha e do carvão como combustíveis, um abaixo-assinado publicado pelo jornal *O Estado de S. Paulo* apresenta uma solução mais radical para a questão: o *Tramway* deveria ser entregue à *São Paulo Tramway Light and Power Co.*²⁰⁴ para que esta empresa,

²⁰³ PROBLEMA premente. *O Estado de S. Paulo*. São Paulo, 06 maio 1924, p. 5.

²⁰⁴ Fundada em 1899, em Toronto, no Canadá, pertencia ao grupo *Light*, conglomerado que, apesar de sediado no Canadá, tinha a maioria de seus controladores de origem norte. Dois anos depois, em 1901, iniciou o fornecimento de energia elétrica para a capital e, no decorrer da década, adquiriu concessões de serviços de transporte e fornecimento de iluminação no país, notadamente em São Paulo e no Rio de Janeiro, dando surgimento, em 1912, à *Brazilian Traction Light and Power, holding* controladora de suas empresas subsidiárias. Cf. LAMARÃO, S. Capital privado, poder público e espaço urbano: a disputa pela implantação dos serviços de energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro (1905-1915). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 29, 2002, p. 75-96.

concessionária do serviço de bondes da capital, procedesse com os serviços e o igualasse ao *Tramway* de Santo Amaro.²⁰⁵

A ideia foi paulatinamente ganhando corpo e novas publicações surgiram defendendo tal opção como a solução para a estrada de ferro, pois, de uma só vez, se encerraria o problema dos saldos negativos e e, ao mesmo tempo, se modernizaria a ferrovia.²⁰⁶ No final do ano de 1926, *O Estado de S. Paulo* publicou que o secretário aguardava uma proposta da Light para um período próximo, para então deliberar sobre a questão da eletrificação do *Tramway*.²⁰⁷ Mais uma vez, nada de concreto surgiu.

Ainda segundo *O Estado de S. Paulo*, diante da inanição do Estado na resolução do problema, o jornal voltou ao assunto e propôs uma solução radical: ou se eletrificava a ferrovia ou então que se arrancassem os trilhos para liberar o trajeto a outro meio de transporte, em uma velada alusão aos ônibus que aos poucos surgiam na capital. Em seguida, a proposta ponderava os prós e contras, tanto da extinção da via como dos custos com a eletrificação, e remetia à questão mencionada anteriormente da Light, sugerindo que a melhor solução seria ceder a estrada de ferro a essa empresa, sob algumas condições, para que o *Tramway* alcançasse o mesmo padrão do seu equivalente de Santo Amaro, exemplo de constante comparação nas notícias sobre o assunto.²⁰⁸

No contexto dessa discussão, a *Light* apresentou, em 1926, o seu Plano Integrado de Transportes da *Light*, em que propunha uma reordenação do serviço de transportes urbanos na capital, por intermédio do aumento de bondes em circulação na cidade, e a consequente reorganização da rede, como um todo; também a coordenação conjunta dos serviços de bondes com os de ônibus, ainda a implantação de “bondes expressos”, em linhas-tronco; previa até a criação de uma rede de metrô que, no futuro, substituiria os bondes. Como contrapartida, a empresa canadense pleiteava a obtenção do monopólio dos bondes, o serviço de ônibus, e o aumento da tarifa dos bondes.

Apesar de polêmica, a proposta obteve parecer favorável da comissão designada pela Prefeitura para analisar a proposta. Todavia, diante do parecer contrário da Comissão do Partido Democrático (PD) e das dificuldades políticas

²⁰⁵ *TRAMWAY* da Cantareira. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 18 fev. 1926, p. 5.

²⁰⁶ O ESTADO DE S. PAULO, São Paulo, 25 mar. 1926, p. 11.

²⁰⁷ O ESTADO DE S. PAULO, São Paulo, 17 nov. 1926, p. 3

²⁰⁸ O ESTADO DE S. PAULO. São Paulo, 21 jul. 1927, p. 5.

evidenciadas pelo constante protelamento da prefeitura em pôr em curso as mudanças nos termos da concessão, a proposta da *Light* não foi implementada e, em 1937, esta Companhia comunicou seu desinteresse em continuar à frente dos serviços de transportes coletivos, situação efetivada apenas em 1946, em decorrência do Decreto-lei n. 3.366, de 26/06/1941 que, atendendo a uma solicitação do engenheiro Prestes Maia, prorrogou compulsoriamente a prestação do serviço por parte da *Light*.²⁰⁹

O parecer do PD, todavia, inseriu-se nessa discussão porque mencionava a questão do *Tramway* da Cantareira, no escopo do entendimento do partido sobre os termos da revisão de seu contrato de concessão municipal, segundo o qual seus dirigentes teriam identificado o flagrante desinteresse da Companhia pela questão. Em resposta ao trecho “se fosse sincera, a proponente ao pretender a orientação única para melhor servir ao público, não deixaria de fora da sua proposta o ‘*Tramway* da Cantareira’”, a *Light* assim se manifestou:

Não logramos compreender que attitude se quereria que a Companhia tomasse, em relação ao *Tramway* da Cantareira. Pelo mesmo motivo por que ella propria pede uma garantia solida dos seus serviços de viação electrica, para poder obter os capitales necessarios á sua remodelação e ampliação, sem que tenha a receiar sempre a concorrência dos auto-omnibus, forçoso lhe parece abster-se de qualquer coisa na zona servida ha muito pela Cantareira. Seria isto invadir a seára alheia. Se esta parte do municipio já possui serviço de transporte colectivo, a Companhia é que passaria a funcionar, no caso, como concorrente. Igual reserva não é obrigado a manter o poder publico, que poderia exigir da Companhia a consideração desta zona no seu programma geral, se, a seu juizo, não lhe parecesse satisfactorio o meio de transporte com que ella hoje conta. A attitude da Companhia, neste particular, é censurada, mas convem perguntar, não o seria ella ainda mais se o seu plano abrangesse tambem esta região? Aliás, em seu Memorial apresentado como complemento ao pedido de 25 de Maio de 1927, diz a actual concessionaria de bondes, nesta parte:

“Linha tronco de alta velocidade em direcção Norte”.

“Não se faz para esta linha, pois a sua construção dependerá do que o Governo do Estado resolver com referencia ao *Tramway* da Cantareira, que ella viria substituir. Esta linha entraria na estação terminal no Mercado Novo”²¹⁰

A resposta encaminhada pela *Light* ao prefeito de São Paulo na época, José Pires do Rio, elucida dois pontos importantes quanto às esperanças da imprensa e da população em relação à eletrificação do *Tramway* da Cantareira via

²⁰⁹ VITTE, C. C. S.; IMAEDA, R. Transportes Coletivos e urbanização na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX: aspectos político-institucionais, atores, alianças e interesses. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, n. 21, p. 67-84, 2007, p. 71-73

²¹⁰ AO PUBLICO. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 08 maio 1928, p. 4.

arrendamento ou outra forma de concessão à *Light*. Primeiro, deixa claro que a alternativa era fortemente vislumbrada pelos quadros dirigentes da capital, a ponto de ser mencionada em um parecer que, em tese, deveria ser alheio a ela, visto que se tratava da renovação da concessão de transporte por bondes na capital. Em segundo lugar, indica que a Companhia, embora estivesse atenta à movimentação, não julgava, pelo menos na década de 1920, interessante adentrar nessa questão, talvez até mesmo porque o *Tramway* não operava apenas na capital e, mais que isso, tinha no ramal Guarulhos o seu maior movimento e renda. De alçada estadual, o *Tramway* continuava a ser uma constante no plano municipal.

A publicação de críticas ao Estado não foi uma exclusividade de *O Estado de S. Paulo*. Os jornais *Folha da Manhã* e *Folha da Noite* também entraram no debate acerca dos rumos a serem tomados pelo Estado no que se referia à pequena estrada de ferro. Utilizando adjetivações fortes diante da suposta inércia do Estado, publicando abaixo-assinados e/ou reclamações dos moradores e de seus alegados representantes, os dois jornais também promoveram intensa campanha ao longo de 1926, publicando reportagens e notas ácidas em relação aos serviços prestados pelo *Tramway* da Cantareira.²¹¹ O encaminhamento sugerido em nada diferia do proposto pelo PD ou pelo *O Estado de S. Paulo*: entregá-lo à *Light*, para que esta o integrasse à sua concessão, eletrificando-a tal qual foi feito com o elogiado *Tramway* de Santo Amaro.

A década de 1930, longe de representar uma mudança de paradigma para a ferrovia, significou o aprofundamento de seus problemas e, conseqüentemente, um incremento, por parte da imprensa, nas críticas à pequena estrada de ferro, as quais não eram restritas a um único jornal: também *Folha de S. Paulo* e *Correio de S. Paulo* assumiram papel de destaque nos apelos pela eletrificação.

Às portas da deflagração do conflito de 1932, o *Correio de S. Paulo*, em uma curiosa comparação com os serviços federais, mencionou que, pela má qualidade do serviço prestado pelo *Tramway*, ele mais parecia pertencer ao governo federal do que ao estadual: “A Cantareira é a Centralzinha paulista. Linhas más, material

²¹¹ FOLHA DA MANHÃ. São Paulo, 07. jan. 1926, p. 3; 26 jan. 1926, p. 2; 08 fev. 1926, p. 3; 24 fev. 1926, p. 4; 05 mar. 1926, p. 1; 18 mar. 1926, p. 5; 24 mar. 1926, p. 2; 05 maio 1926, p. 3; 21 maio 1926, p. 3; 01 jun. 1926, p. 3; 09 jun. 1926, p. 8; 19 out. 1926, p. 3; 13 nov. 1926, p. 3;

rodante pessimo, clientela sofredora e, por cima, deficits anuais. Não parece uma ferrovia paulista. Parece uma ferrovia federal”.²¹²

No ano de 1936, a pressão sobre o governo estadual aumentou de forma considerável, seja da parte da população da capital, especialmente da Zona Norte, quanto dos moradores de Guarulhos, por meio de ofício da Câmara Municipal desse município. No primeiro caso, o abaixo-assinado de alguns de seus habitantes, “em nome da população dos bairros da Cantareira”, iniciou sua representação com críticas ao transporte que, no entender de seus signatários, seria, “minúsculo, anachronico e liliputiano systema de transporte, da bitola de sessenta centímetros, completamente extemporaneo e em contraste chocante com o formidavel progresso de toda a cidade de São Paulo”. Reiterando um pleito alegadamente existente há “dez ou vinte annos”, ponderou o texto no sentido de que o *Tramway*, em suas condições, “não só sacrifica completamente todo o desenvolvimento da zona inteira, em todos os seus bairros, como tambem causa annualmente um prejuizo ao Thesouro do Estado de cerca de mil e quinhentos contos de réis.”²¹³

Entusiasta dos serviços prestados pela *Light*, a despeito de todas as críticas que esta empresa recebia da população, via reclamações à Câmara Municipal paulistana ou à imprensa, a representação aludia aos bondes desta companhia, em tom comparativo, para assinalar que “basta observar o movimento intenso, o progresso desbordante de todos os outros bairros da Capital, servidos por bondes electricos, com a situação dos da Cantareira, para constatar uma humilhante injustiça de que estes são victimas.”

De forma a sensibilizar os congressistas, é descrita a rotina de quem precisaria voltar do centro da cidade para os seus respectivos bairros, focalizando essa narrativa no périplo incômodo pelos quais passariam seus usuários, a começar pelo trajeto que, em resumo, consistia em ter de utilizar primeiramente um serviço de bonde até o Tamanduateí, depois aguardar por um longo período – a representação

²¹² A CANTAREIRA. **Correio de S. Paulo**. São Paulo, 30 jun. 1932, p. 1. O tom crítico no que se refere ao governo federal se insere nas hostilidades entre ambos decorrentes do golpe de 1930 e da relação conflituosa estabelecida desde então que culminaria, em julho do mesmo ano, na deflagração do Movimento de 1932, cuja duração se estendeu de 9 de julho a 02 de outubro daquele ano.

²¹³ REPRESENTAÇÃO de moradores dos bairros da Cantareira, pleiteando a transformação do actual *Tramway* em linha de bondes electricos. São Paulo, 25 jul, *In*: ASSEMBLÉA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 448, de 1936, da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**. São Paulo, 25 jul, 1936. Acervo Alesp. Chama a atenção o adjetivo liliputiano, que alude ao romance “Viagens de Gulliver” no qual os habitantes do país imaginário em que se ambienta a história, Lilipute, tinham apenas seis polegadas de altura.

menção a demora de 30 minutos a duas horas – para, só então, entrar no *Tramway* da Cantareira para que o cidadão, depois, alcançasse sua estação de destino. Em síntese, , como se percebe pela leitura, o abaixo-assinado tecia críticas ao *Tramway* e demonstrava boa impressão em relação aos serviços prestados pela Light. Apontava, de igual maneira, que a eletrificação contribuiria para a valorização das terras ao redor do novo *Tramway* – como subproduto de sua eletrificação – e, nessa nova situação, esperava-se a adoção de métodos de boa gestão da ferrovia por parte da companhia canadense:

Si a empresa concessionaria dos bondes na Capital, ja tem toda uma organização montada, pode com toda a facilidade e por um minimo pre;o [sic], inferiorissimo ao que custaria para qualquer outro, levar seus trilhos a todas as linhas da actual Cantareira. Por outro lado, essa empresa, tendo recebido concessões e outros favores innumerados dos poderes publicos, tanto da União como do Estado e do Municipio, e sendo tambem uma empresa de serviço publico, que deve agir sempre rigorosamente de accôrdo com as necessidades da collectividade em que preenche as suas funcções, é logico que se torna obrigação estricta e rigorosa de tal empresa o servir todos os bairros da Capital, mesmo porque como monopolisadora desta cidade, por isso mesmo lhe correm obrigações estrictas de natureza imperativa.

Por outro lado, há muitas maneiras de garantir a essa empresa o seu capital e juros para o fim em questão. O proprio patrimonio actual do *Tramway*, em terras e edificios, vale seguramente a quantia necessaria para a transformação do *Tramway* em linha de bondes. É certo que seria facilmente convencionavel a garantia de juros.²¹⁴

Quanto à transferência da estação do centro, localizada próxima ao Mercado, para a estação Tamanduateí, se, por um lado, não “poluía” a paisagem do centro com a presença do *Tramway* da Cantareira, por outro lado tornou-se objeto de muitas críticas em decorrência de sua localização, forçava os usuários que, iam ou vinham do centro da cidade, obrigatoriamente a baldear da ferrovia para os bondes, ou vice-versa, ou então a fazerem longas caminhadas até seu destino. A esse respeito o próprio prefeito de Guarulhos, em sua mensagem anual de prestação de contas aos vereadores, mencionou esse inconveniente, ressaltando que, por conta disso, muitos estavam preferindo utilizar a linha de ônibus com destino ao bairro da Penha:

²¹⁴ REPRESENTAÇÃO de moradores dos bairros da Cantareira, pleiteando a transformação do actual *Tramway* em linha de bondes electricos. São Paulo, 25 jul, 1936. ASSEMBLÉA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 448, de 1936, da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.** São Paulo, 25 jul, 1936. Acervo Alesp., p. 4.

É incontestável que a supressão da Estação do Mercado, do Tramway da Cantareira, passando o ponto inicial para a Estação de Tamanduathey, na rua João Theodoro, trouxe serios embaraços á nossa comunicação com a Capital, pois aquella Estação suprimida se achava quase no centro da cidade e esta se encontra a mais de um kilometro, dependendo portanto de outra conducção para nos transportarmos áquelle centro. **Apesar do Tramway da Cantareira ter actualmente um serviço muito melhorado e nos fornecer 32 trens diários, com o preço da passagem muito modico, o nosso maior transporte é feito pela Avenida Guarulhos via Penha.** Assim sendo, a Camara, procurando melhorar o serviço de transporte feitos em auto-omnibus por esta via, votou a Lei n. 79 de 17 de junho de 1928 dando concessão e auxilio pecuniario á empresa que se propusesse a fazer o serviço nos moldes estabelecidos, tendo esta Prefeitura feito publicar, no “Diario Official” de 19 de Agosto de 1928, um edital de concorrência publica com todos os detalhes necessarios ao serviço em consequencia do que foi aceita a proposta apresentada pelo Snr Adib Darghan que actualmente o executa. **Pelo preço de \$500 a passagem desta cidade á Penha, de meia em meia hora, com 52 viagens diarias, o serviço tem sido feito a contento, não havendo reclamação alguma**.”²¹⁵

Em uma providencial coincidência que, ao que parece, sinalizou muito mais uma orquestração entre as partes, no dia 25 de julho de 1936, data em que os moradores da região da Cantareira enviaram representação ao legislativo estadual, também a Câmara de Guarulhos encaminhou, por meio de ofício, no mesmo dia, uma representação aos deputados, na qual foram elencadas suas aspirações. Ambas as representações apresentaram argumentos bastante parecidos.

Assim, o abaixo-assinado paulistano apelou igualmente ao histórico dos pedidos de eletrificação e referiu-se ao caráter arcaico da bitola de 0,60m, também mencionado pelos moradores da Cantareira. O elemento central da explanação foi, novamente, a incorporação do *Tramway* à rede de bondes da capital, visando a sua possível eletrificação pela *Light*, argumentando, em trecho de sua representação o seguinte:

Porquanto tal empresa já tendo toda a sua organização aqui montada, não teria senão que preparar o leito e estender os novos trilhos, com o que toda a zona da Capital Paulista, ao norte do Tietê, presenciaria o mais formidável movimento de toda a sua historia²¹⁶.

Tanto os peticionários da Cantareira, agora organizados em uma “Comissão Pró-Eletrificação do *Tramway* da Cantareira”, quanto os vereadores guarulhenses

²¹⁵ GUARULHOS. **Relatorio apresentado á Camara Municipal de Guarulhos pelo prefeito José Mauricio de Oliveira**: 1928. Aprovado em sessão de 15 de março de 1929. São Paulo: Typographia Gianotti, 1929, p. 20. [grifo nosso]

²¹⁶ CÂMARA MUNICIPAL DE GUARULHOS. Officio da Camara Municipal de Guarulhos, sobre a eletrificação do *Tramway* da Cantareira. Guarulhos, 25 jul. 1936. In: ASSEMBLÉA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 448, de 1936, da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**. São Paulo, 25 jul, 1936. Acervo Alesp., p. 6-8.

voltariam a esse assunto, ao enviar também uma representação ao Congresso. Essa Comissão reiterou seus argumentos anteriores, e, por sua vez, a Câmara de Guarulhos acrescentou à argumentação apresentada no ofício de 25 de julho de 1936, menção à superlotação da ferrovia no período da manhã, comparando essa difícil situação dos usuários da ferrovia com a situação confortável de bairros como Santo Amaro, Penha e Lapa, que já eram dotados de bondes elétricos e, graças a esse meio de transporte eficiente, apresentariam um desenvolvimento harmônico e satisfatório.

A leitura da representação guarulhense nos permite duas conclusões: a primeira é a de que a Câmara de Guarulhos apenas replicava, com alguma nuance, os argumentos presentes no abaixo-assinado já mencionado, e, a nosso ver, as constantes menções à região da Cantareira eram um indicativo de que, de certo modo, agiam de forma coordenada. A segunda é a de que a *Light*, onde quer que atuasse, buscava – e, na maioria das vezes, conseguia – desenvolver boas relações com o poder político local,²¹⁷ para nós evidente pelas reiteradas menções à essa empresa, então indicada como única solução para o problema, conforme se observa no trecho abaixo:

Insistimos sempre na preferencia que deve ser dada à Light para effectuar dita transformação pela vantagem incalculavel de termos um serviço de bondes que leve os habitantes de todos os bairros da Cantareira ao proprio centro da cidade sem baldeação, que augmenta a despesa e a perda de tempo.

E feita a transformação do Tramway da Cantareira pela propria Light, os bairros da zona inteira, hoje injeitados de todo o progresso, teriam todos um desenvolvimento formidavel.

No caso entendemos que a Light é simplesmente a empresa de serviço publico que como concessionaria e subrogada do governo deve servir toda a cidade em todos os seus recantos em virtude de todos os favores, monopolios, privilegios e concessões de que está cercada e exclue qualquer outra da possibilidade de com ella competir.²¹⁸

²¹⁷ No caso de Guarulhos, a boa relação com o poder político local não era algo novo e foi mencionado pelo prefeito em 1929 que, à época, tencionava estender os serviços de bondes da capital até Guarulhos, manobra que foi obstaculizada, no entanto, pelo imbróglio entre a *Light* e a Prefeitura de São Paulo na renovação de sua concessão, como demonstra o trecho de seu relatório à Câmara local: “Diversos entendimentos teve esta Prefeitura com a Light and Power da Capital no sentido de obter-se o prolongamento de suas linhas de bonde até esta cidade, tendo sempre encontrado bôa vontade por parte daquela Comp. O detalhe principal das negociações é a garantia dos juros oferecida pela Camara ao capital empregado, alvitre esse muito possivel de se executar. Essa démarche foi entretanto interrompida por não se ter ainda renovado o contracto daquela Comp. com a Camara da Capital, de cuja solução estamos dependendo, para ultimos estudos.” GUARULHOS. **Relatorio apresentado á Camara Municipal de Guarulhos pelo prefeito José Mauricio de Oliveira**: 1928. Aprovado em sessão de 15 de março de 1929. São Paulo: Typographia Gianotti, 1929, p. 20. [Acervo AHMG]

²¹⁸ CÂMARA MUNICIPAL DE GUARULHOS. Representação da Camara Municipal de Guarulhos, sobre a transformação do *Tramway* da Cantareira em linha de bondes. Guarulhos, 10 out.. 1936. *In*:

O secretário de Viação e Obras Públicas, instado pelo Congresso a se manifestar diante das demandas por eletrificação, pôs fim às esperanças dos pleiteantes ao informar, no final daquele ano, que não havia como atendê-los, no curto prazo, haja vista que, em tratativas com a *Light*, houve consenso quanto a dificuldade de se projetar alguma solução para a questão, ante a proximidade da decisão quanto à renovação ou não da concessão dos serviços de bondes da capital.²¹⁹

3.3. A CONCORRÊNCIA PÚBLICA PARA SUA REMODELAÇÃO

Em meio à forte campanha pela cessão da ferrovia à *Light* ou por sua modernização, praticada sob a forma de críticas à qualidade de seus serviços, ou mesmo denunciando seus seguidos resultados negativos, o governo estadual não esteve alheio aos problemas pelos quais passava o *Tramway* e promoveu, em 1932, um concurso de propostas para a sua remodelação, cujo preâmbulo do edital apresentava um cenário de difícil solução:

O Tramway da Cantareira, nas condições em que se apresenta, - estacionado num aparelhamento já inadequado ao serviço que dele hoje se exige, - esta impossibilitado de atender ao publico conforme convem, não lhe proporcionando um transporte oportuno nem regular, rapido ou confortavel.

Além de imperfeito, o transporte aí oferecido não pode ser feito no desejado grau de economia, um e outro fato decorrentes justamente da deficiencia do aparelhamento.

O Estado tem considerado tal serviço de utilidade publica,- não só porque faculta ele o aproveitamento do terras mais propicias ao desenvolvimento da pequena agricultura, nas proximidades da Capital, cujo mercado tem assim facilitado o seu abastecimento de hortaliças e outros generos alimenticios de primeira necessidade, como também por permitir a mais facil e conveniente localização de residências para o operariado e para as outras classes menos abastadas que aqui trabalham, - e, nesse carater, o vem mantendo, com grande sacrificio, a preços infimos, abaixo do custo real.

E a administração atual, atendendo a estas mesmas considerações, julga de toda a conveniencia que, melhorando os serviços, se mantenham tanto quanto possivel, os preços vigentes; deseja, porém, que isto se faça razoavelmente, sem mais onus para o Tesouro Estadual, o que, espera,

ASSEMBLÉA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 448, de 1936, da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações.** São Paulo, 25 jul, 1936. Acervo Alesp.

SÃO PAULO (Estado). , p. 6-8. [grifo no original]

²¹⁹ SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Officio do sr. Secretario da Viação e Obras Publicas, prestando informações quanto ao Parecer n. 58, deste anno, referente á electrificação do *Tramway* da Cantareira. São Paulo, 23 dez. 1936. *In*: ASSEMBLÉA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **op. cit.**, p. 24-25.

poderá ser alcançado mediante uma completa remodelação dos serviços. Assim atendendo, para que o assunto em apreço possa ter a mais ampla ventilação e completo estudo, e, deste modo uma solução cabal e satisfatória, resolve submeter o seu estudo à consideração dos entendidos, mediante concorrência publica [...]²²⁰

A concorrência despertou o interesse de 14 proponentes, os quais submeteram suas propostas de remodelação dos serviços do *Tramway*, partindo das mais variadas premissas, as quais estão resumidamente sistematizadas no quadro abaixo. Um olhar atento para as propostas elencadas nos permite, além de verificar que elas eram díspares em termos de qualidade e complexidade, notar certo “labirinto” em torno das soluções propostas, de forma isolada, ou conjugada; basicamente quanto a mudanças destacamos as seguintes ações: eletrificação, construção de estradas de rodagem complementares, aumento da bitola para 1,00m ou 1,43m, utilização de diesel como combustível, incorporação à Estrada de Ferro Sorocabana, expansão e criação de uma companhia de capital misto.

Quadro 3.1: Propostas de remodelação do *Tramway* da Cantareira em 1932

N	Autor (1)	Descrição
1	João Tibiriçá Netto	Eletrificação, com a construção de pontes ao longo do traçado da ferrovia
2	João C. Baranowski, Fernando Ferraz de Asevedo e Renato Vidigal Vicente de Asevedo	Prolongamento até Santa Isabel sem eletrificação com a transformação do <i>Tramway</i> em uma companhia de capital misto, prevendo a construção de casas de baixo valor para venda em trechos do trajeto.
3	Hilario Dertoni	Transformação do traçado em uma estrada para eletrobus
4	Adriano Arcanjo e Angelo de Vernieri	Incorporação à Sorocabana e tração a óleo combustível.
5	Prof. P. Traldi	Três cenários: a) Incorporação à Sorocabana com prolongamento em bitola de um metro até o Braz, o qual seria interligado com a linha da Sorocabana. Adicionalmente, propôs a substituição do ramal Tremembé por ônibus e a adoção de um transporte circular entre os principais bairros operários da cidade; b) Em bitola de um metro, interligar via Santa Izabel e Piracaia o <i>Tramway</i> da Cantareira e a Estrada de Ferro Campos do Jordão; c) Doação mediante melhorias no rio Tietê ao governo federal

²²⁰ SECRETARIA DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941.** Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. p. 108-109. Fundo SETRANS, Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1].

		e consequente asfaltamento do trajeto percorrido pela ferrovia.
6	Alvaro de Souza Lima	Incorporação à Sorocabana ou eletrificação
7	Oscar Moreira	Reformular toda a ferrovia via contrato com o proponente com vistas a torná-la uma concorrente da Estrada de Ferro Central do Brasil
8	Oscar Moreira	Proposta parecida com a “7”, porém mais ambiciosa.
9	Melciades Pereira da Silva	Prolongamento até Santa Isabel com adoção de bitola de um metro e eletrificação da via;
10	Marcos Ayrosa	Manutenção do <i>Tramway</i> em seus moldes, com a construção de estradas de rodagem em caráter suplementar ;
11	Alberto de Oliveira Coutinho Filho	Eletrificação, melhoria no traçado e adoção de bitola de 1,43cm;
12	Alberto de Oliveira Coutinho Filho	Anexação à Sorocabana com a adoção de bitola de um metro e tração a diesel;
13	Gumerindo Saraiva Oliveira Penteado	Construção de estradas complementares e aumento das tarifas do <i>Tramway</i> ;
14	Clodomiro Pereira da Silva	Alargamento da bitola, duplicação do tronco e semieletrificação.

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CORREIO DE S. PAULO, 1932; O ESTADO DE S. PAULO, 1934²²¹

(1) Os nomes dos autores eram apresentados sob a forma de pseudônimos, de forma a se evitar, ou menos transparecer que eram evitados, favorecimentos a alguma das propostas com base nos nomes dos autores. Essa informação foi publicizada somente por ocasião do encerramento do concurso e definição dos vencedores.

O conflito de 1932 atrasou o andamento dos trabalhos da Comissão, que só começaram a fluir no ano seguinte.²²² Impaciente com a demora na resolução do problema, Mario Pinto Serva, conhecido intelectual²²³, se manifestou por meio de um artigo de jornal, comentando a concorrência até então não finalizada e apontando a solução. Cético em relação ao processo e aos custos de qualquer das propostas que eventualmente saísse vencedora, era de opinião que se isso acontecesse iria trazer danos ao Estado, ou a quem assumisse o *Tramway* da Cantareira:

²²¹ ESTÃO em estudo 14 projetos de remodelação da Cantareira. **Correio de S. Paulo**. São Paulo, 02 jul. 1932, p. 1; REMODELAÇÃO do *Tramway* da Cantareira. O Estado de S. Paulo, 22 mar. 1934.

²²² ESTÃO sendo estudados os projetos para a remodelação do *Tramway* da Cantareira. **Correio de S. Paulo**. São Paulo, 14 dez. 1932, p. 1; A REMODELAÇÃO do *Tramway* da Cantareira. **Correio de S. Paulo**. São Paulo, 01 jan. 1933, p. 1; QUAL a maneira mais economica e pratica de se resolver o problema do *Tramway* da Cantareira? **Correio de S. Paulo**. São Paulo, 11 jan. 1933. p. 1 e 6.

²²³ Graduado pela Faculdade de Direito de São Paulo em 1901, Mario Serva ganhou espaço na imprensa a partir de 1913, quando teve seu primeiro artigo publicado no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro. Paulatinamente, ampliou seu espaço na imprensa e começou a publicar, também, n' *O Estado de S. Paulo*, a partir de 1915. Embora seus textos tivessem como foco o campo educacional, sua ligação com a questão ferroviária era fruto de sua ocupação como secretário do Escritório Central da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, entre 1910 e 1925. SIMÃO, A.. **Mario Pinto Serva e as fronteiras do campo educacional (1915 – 1928)**. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Marília, 2017, p. 19-39.

A concorrência aberta pelo governo do Estado parece que resultou inteiramente inútil. Porque fundamentalmente qualquer empresa particular que queira se incumbir da remodelação do Tramway terá que despende cerca de trinta ou quarenta mil contos de réis. E também o governo si quizesse fazer teria a mesma despesa. E as rendas directas da exploração do transporte não compensariam sequer as despesas, além de não remunerarem o capital.

A solução forçada, logica, natural, obrigatoria do problema do Tramway da Cantareira é um entendimento entre a Light & Power e o governo, tanto do Estado como do Municipio, para aquelle se incumbir de transformar o Tramway em outras tantas linhas de bondes. Porque qualquer outra empresa que se incumbisse da remodelação teria uma despesa de trinta ou quarenta mil contos, ao passo que a Light só teria exclusivamente a despesa com os trilhos necessarios. Praticamente só isso e mais nada. E essa despesa talvez não atingisse uns mil contos.²²⁴

A manifestação de Serva é pertinente no sentido de demonstrar que a opinião pública como um todo – moradores, empresários, imprensa e até mesmo intelectuais como ele – tinham claro que a eletrificação era a melhor solução. Evidencia também que a *Light* era vista como a solução para os problemas e, ao mesmo tempo, denota que as soluções postas à mesa, com raras exceções, e como já mencionado, desconsideravam o município de Guarulhos em suas argumentações, atuando de maneira autocentrada na resolução de seus problemas. Segundo *O Estado de S. Paulo*, as propostas, de maneira geral, poderiam ser agrupadas em cinco eixos distintos, conforme disposto no quadro a seguir.

Reconhecendo que não havia nenhuma proposta que pudesse ser vista como “original”, o primeiro passo da seleção foi eliminar as consideradas deficientes. Dessa forma, excluídas as propostas 2, 5, 7, 8, 9, 10 e 12, sobraram cinco propostas merecedoras de uma análise mais pormenorizada, chegando-se ao seguinte resultado: 1º) Proposta n. 11, de Alberto de Oliveira Coutinho Filho; 2º) Proposta n. 3, de Hilario Dertonio; 3º) Proposta n. 4, de Adriano Arcanjo e Angelo de Vernieri. Seguindo o enquadramento indicado pelo *O Estado de S. Paulo*, a Comissão priorizou então, pela ordem, a eletrificação, a substituição do *Tramway* por estradas de rodagem e, por fim, a conjugação de via férrea e estradas de rodagem como soluções para o *Tramway*.

²²⁴ SERVA, M. P. A concorrência da Cantareira. **Correio de S. Paulo**. 05 mar. 1934, p. 2.

Quadro 3.2: Sistemas de tráfego propostos para o *Tramway* da Cantareira em 1932

Sistema	Proposta	Autor (es)
Estrada de Ferro	6	Alvaro de Souza Lima
	8	Oscar Moreira
	12	Alberto de Oliveira Coutinho Filho
Estradas de rodagem	3	Hilario Dertoni
	10	Marcos Ayrosa
	13	Gumercindo Saraiva Oliveira Penteado
Eletrificação	1	João Tibiriçá Netto
	7	Oscar Moreira
	11	Alberto de Oliveira Coutinho Filho
	12	Alberto de Oliveira Coutinho Filho
Via férrea e estradas de rodagem	4	Adriano Arcanjo e Angelo de Vernieri
	5	Prof. P. Traldi
	9	Melciades Pereira da Silva
	14	Clodomiro Pereira da Silva
Via férrea e bondes	2	João C. Baranowski, Fernando Ferraz de Azevedo e Renato Vidigal Vicente de Azevedo

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de O ESTADO DE S. PAULO, 1934²²⁵

A Comissão, formada por Benedicto Roberto de Azevedo Marques, Oscar Machado de Almeida, João Florance de Ulhôa Cintra, Domicio Pacheco e Silva e Alexandre Martins Rodrigues, justificou a escolha do primeiro colocado exaltando a simplicidade da proposta, e o fato de ela se basear em estudo anterior, de autoria do engenheiro Antonio Carlos Cardososobre a eletrificação do *Tramway* da Cantareira, propondo apenas adaptações de orçamento e de técnicas.

A proposta vencedora remetia, portanto, a um estudo já realizado pela Secretaria de Viação e Obras Públicas e que, até então, permanecia sem uma tomada de decisão acerca de sua execução ou não. Esse estudo, encaminhado em dezembro de 1928 ao secretário da época, José Oliveira de Barros, teve seus pontos principais transcritos pelo engenheiro-chefe Christovam de Montfort Ivanko, no seu relatório ao secretário de Agricultura:

²²⁵ REMODELAÇÃO do *Tramway* da Cantareira. *O Estado de S. Paulo*, 22 mar. 1934, p. 1

I

O actual systema de transportes empregado no Tramway da Cantareira é completamente inadequado, tanto sob o ponto de vista technico como economico, para o typo de serviço exigido. Sua capacidade acha-se inteiramente esgotada e serão inúteis todas as medidas de caracter parcial que se tomem para melhorar suas condições precarias actuaes.

II

É urgente a necessidade de uma remodelação completa no systema de viação empregado, de maneira a adaptar o Tramway ao serviço dele exigido, transformando-o em uma linha suburbana de trafego intenso e rapido.

III

O unico systema capaz de satisfazer technica e economicamente todos os requisitos de trafego actual e futuro, é a tracção electrica sobre trilhos empregando automotrices susceptíveis de funcçionarem isoladamente ou em unidades multiplas.

IV

Tendo-se em vista um dos requisitos principaes do trafego suburbano, o da coordenação com o systema geral da viação urbana, a electrificação deverá ser feita com os mesmos caracteristicos desta: bitola normal (1,435m.) e alimentação por corrente continua a 600 V.

V

Para tornar o empreendimento viavel, sob o ponto de vista financeiro, as obras deverão ser executadas em duas phases distinctas: a primeira, constituida pela solução provisória, de realização imediata, e a segunda, a qual chamaremos de definitiva a ser executada alguns anos depois, quando o trafego a justificar.²²⁶

Complementando o arrazoado em prol da eletrificação, o estudo mencionado indicava, por meio de uma projeção financeira, as vantagens da adoção dessa solução para um prazo de 10 anos, que, uma vez findados, trariam o retorno financeiro aos cofres públicos, como podemos observar na tabela 3.3, que apresenta a economia estimada com a substituição da tração.

²²⁶ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao senhor doutor Júlio Prestes de Albuquerque, presidente do Estado, pelo secretário da Viação e Obras Públicas, José Oliveira de Barros:** Exercício de 1928. São Paulo: [s. n.], 1929. p. 446-447.

Tabela 3.3 – Projeção dos resultados financeiros do *Tramway* da Cantareira em caso de eletrificação

Ano	Despesa de custeio	Amortização (30 anos) e juros de capital	Despesa total	Receita	Acréscimo em relação ao ano anterior	Saldo projetado
1º	2.240:000\$000	2.498.178\$000	4.738:178\$000	2.000:000\$000	-	-2.738:178\$000
2º	2.240:000\$000	2.498.178\$000	4.738:178\$000	2.500:000\$000	25%	-2.238:178\$000
3º	2.240:000\$000	2.498.178\$000	4.738:178\$000	3.125:000\$000	25%	-1.613:178\$000
4º	2.391:200\$000	2.498.178\$000	4.889:378\$000	3.593:750\$000	15%	-1.295:628\$000
5º	2.552:606\$000	2.498.178\$000	5.050:784\$000	4.132:812\$000	10%	-917:972\$000
6º	2.667:473\$000	2.498.178\$000	5.165:651\$000	4.546:093\$000	10%	-619:558\$000
7º	2.787:509\$000	2.498.178\$000	5.285:687\$000	5.000:703\$000	10%	-284:984\$000
8º	2.912:946\$000	2.498.178\$000	5.411:124\$000	5.500:773\$000	10%	89.649\$000
9º	3.044:028\$000	2.498.178\$000	5.542:206\$000	6.050:850\$000	10%	508:644\$000
10º	3.181:009\$000	2.498.178\$000	5.679:187\$000	6.655:935\$000	10%	976:748\$000

Fonte: Adaptado de SVOP, 1929, p. 457

Nesse sentido, é importante ressaltar que a redução de custos decorrentes de uma eventual eletrificação não era mero excesso de otimismo. Guilherme Grandi, com base nos relatórios da Companhia Paulista, apresenta números que corroboram, em grande medida, as propostas de eletrificação apresentadas. A título de exemplo, o custo de 1.000 TKU (toneladas úteis transportadas por quilômetro) em 1952 foi 7 vezes maior com a tração a vapor do que com a elétrica e 5 vezes maior se adotada a diesel-elétrica. Em 1960 os custos com a tração a vapor foram ainda mais díspares e essa tração custava mais de 22 vezes do que a elétrica e mais de 9 vezes que a tração diesel-elétrica, sempre em relação à Companhia Paulista, objeto de estudo de Grandi. Ainda que ocorressem variações no custo, dependendo do ano, no período de 1950 a 1960, porém, em nenhum cenário a tração a vapor custou menos do que o quádruplo do valor despendido com a tração elétrica.²²⁷

A proposta vencedora estabelecia, portanto, três conclusões a nortear o governo em suas decisões futuras: o *Tramway* da Cantareira era um trem de tráfego suburbano, *sui generis*, portanto em relação à maioria das ferrovias; sua bitola, de 0,60m, deveria ser modificada; por fim, sua tração deveria ser elétrica e não mais à base de combustível fóssil, embora a projeção de custeio não tenha sido explicitamente mencionada pela comissão julgadora, mas apenas as premissas gerais do projeto elaborado em 1928.

Quanto ao terceiro colocado, cujo cerne da proposta seria a transformação do ramal Guarulhos em estrada de rodagem de longo percurso, a explicação para não ter sido o vitorioso recaiu sobre o fato de que, embora alegasse propor soluções de curto e longo prazo, o estudo, conquanto bem articulado, concentrou-se excessivamente nas questões de curto prazo²²⁸.

Um ano depois, questionado por jornalistas sobre a remodelação da Cantareira, em matéria que cobrava uma solução para a questão do transporte para a região da zona norte e Guarulhos, o diretor do *Tramway* da Cantareira, João Baptista Vasques, limitou-se a informar que as propostas, interessantes em sua

²²⁷ GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo**: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010, p. 168.

²²⁸ REMODELAÇÃO do *Tramway* da Cantareira. **O Estado de S. Paulo**, 22 mar. 1934, p. 1.

opinião, achavam-se no lugar de direito, isto é, na Secretaria de Viação e que aguardavam solução oportuna.²²⁹

No relatório referente a 1933, da Secretaria de Viação e Obras Públicas, há novamente a menção, tanto do projeto de eletrificação, quanto à concorrência pública em trâmite na secretaria. Todavia, ao invés de direcionar o foco de suas observações para a suposta precariedade da ferrovia, o engenheiro João Baptista Vasques, diretor do *Tramway*, lança luz sobre outra questão, qual seja, a responsabilidade da prefeitura em relação aos moradores da região:

O Tramway da Cantareira, na linha que vae da Cidade ao logar deste nome, construido, inicialmente, para transportar material para as obras de abastecimento de agua á Capital, ha mais de quarenta annos, para cujo serviço bastava ter condições technicas de pouca exigencia, tendo em vista, principalmente, um traçado de construcção economica, viu-se a braços, sem esperar, com o transporte de passageiros, tal o desenvolvimento que os seus trilhos imprimiram á zona atravessada.

Estrada, que não foi feita com este objectivo, tem se mantido dando deficits, quasi que todos os annos, porque o Governo, impellido pela necessidade de dar transporte á numerosa população que o envolveu, teve de resignar-se a mantel-o como serviço de utilidade publica. [...]

Entretanto, o Governo já tem se interessado por obter uma solução satisfactoria para este caso. Em 1927, na administração do Engenheiro C. M. Ivancko, foram feitos estudos para a electrificação da Estrada, com a bitola de 1m44, visando um possivel trafego mutuo com a Light. Antes destes já a English Electric havia se interessado por um projecto de electrificação, porém, na bitola de 1m,00. Os preços estimados, em que ficariam estes serviços e os resultados problematicos que dariam, não encorajaram o Governo a executal-os.

Recentemente foi aberta uma concorrência de idéas, na qual apresentaram-se quatorze proponentes, tendo sido premiados tres projectos. Estes, como os primitivos, recaem nos mesmo inconvenientes: despesas consideraveis e incerteza nos resultados. Devo dizer que esta é a minha opinião, pois sobre elles ainda não se manifestou o Governo, oficialmente.

Eu acho que o problema que interessa não deve ser atirado ás costas do T. C. Este problema deve ser resolvido pela Prefeitura da Capital com um projeto de urbanização da immensa e importante região que se desenvolve, assombrosamente, à margem direita do rio Tietê.²³⁰

Nas palavras de Vasques, caberia, portanto, à prefeitura, em sua atribuição de reguladora da urbanização e dos transportes urbanos, o enfrentamento ao problema, e não ao Estado, cujas soluções encontradas seriam, até o momento, de custos “consideráveis” com resultados “incertos”.

²²⁹ A REMODELAÇÃO do *Tramway* da Cantareira. **Correio de S. Paulo**. São Paulo, 08 mar. 1935.

²³⁰ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO.. **Relatório apresentado ao senhor doutor Armando de Salles Oliveira, governador do Estado, pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1934.** [s.n] 1937, p. 271-272. Acervo Apesp.

Nesse íterim de estudos e propostas, mas de nenhuma ação efetiva na prática, cumpre observar que a administração da ferrovia, apesar do diagnóstico cada vez mais enraizado da inviabilidade econômica, ao menos nos moldes em que operava à época²³¹, não ignorou as críticas e, de acordo com seus relatórios, buscou melhorar o quadro que, na década de 1920, era realmente ruim em termos de atraso e de segurança de tráfego em seus ramais. No que concerne aos descarrilamentos, por exemplo, de um total geral de 337 ocorrências em 1927, esse número foi reduzido a 90 em 1930 e, em 1935, foram contabilizados apenas 3.

Tabela 3. 4 – Descarrilamentos do *Tramway* da Cantareira:1926-1935

Ano	Trem de passageiros	Trem de carga	Total
1926	30	97	127
1927	170	167	337
1928	73	144	217
1929	138	107	245
1930	32	58	90
1931	22	20	42
1932	15	10	25
1933	10	24	34
1934	6	24	30
1935	9	24	33

Fonte: SVOP, 1937b, p. 398

Na comparação entre trens de passageiros e trens de cargas, veremos que a segurança dos passageiros melhorou de forma substantiva, sendo apenas 9 casos registrados em 1935, contra 170 em 1927. Embora o ideal sempre seja não haver nenhuma ocorrência, há que se considerar como positiva tal redução, ainda mais se levarmos em conta o aumento cada vez maior do número de pessoas transportadas, e a consequente lotação observada nos horários de pico.

O reflexo dos esforços promovidos por sua administração, e diretamente relacionado à queda nos descarrilamentos, tanto de trens de carga como de passageiros, concretamente foi sua redução numérica observada, também, no

²³¹ Em mensagem à Assembleia Legislativa, o presidente do Estado, Carlos de Campos, incorporava a opinião dos técnicos da secretaria da Agricultura e mencionava, aos congressistas, a necessidade de se eletrificar o *Tramway* da Cantareira: “Urge proceder á electrificação do *Tramway* e ao prolongamento de Guarulhos a Santa Izabel. Com a electrificação, conseguir-se-á a conversão do **deficit** do *Tramway*, em **saldo** e o desenvolvimento das zonas servidas pelo *Tramway*. O prolongamento até Santa Izabel será uma fonte de receita para o *Tramway* devido ao grande movimento de transporte de mercadorias que virá a ser feito, transporte esse que é o que dá mais resultado em todas as estradas de ferro.” SÃO PAULO (Estado). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1926, pelo Dr. Carlos de Campos, presidente do Estado de São Paulo.** São Paulo. 1926, p. 120 (grifo no original). Acervo BN.

número de acidentes, que caíram sensivelmente em 1930, seguida de uma trajetória contínua até 1932-1933, quando as ocorrências, em valores totais, mantêm-se estáveis, sempre inferiores a 20 acidentes anuais (Gráfico 3.1), assim como os descarrilamentos que, a partir de 1932, oscilam em torno de 30 a 35 por ano.

Gráfico 3.1 – Acidentes do *Tramway* da Cantareira: 1929-1938

Fonte: SVOP, 1941a, p. 437

Porém no que concerne aos atrasos deve-se destacar que a impressão se relacionava mais à própria característica do *Tramway*, isto é, horários espaçados, do que a grandes atrasos propriamente ditos. Houve certo esforço da administração da ferrovia em reduzi-los e, se já não eram tantos assim, foram reduzindo-se no decorrer da década de 1930, como podemos observar na tabela 3.5.

O conjunto dos números apresentados nos indica que, em momento nenhum os diretores do *Tramway* da Cantareira agiram com descaso para com a ferrovia. Concomitante às tentativas de arrendamento, planos de eletrificação ou remodelações, seus técnicos, com os recursos que dispunham, trabalharam pelo seu bom funcionamento, ainda que o resultado, aos olhos da imprensa e da população em geral, fossem insatisfatórios.

Tabela 3.5 – Atrasos do *Tramway* da Cantareira iguais ou superiores a 9 minutos:
1929-1938

Ano	Total de trens	Partiram atrasados 9 minutos ou mais		Chegaram atrasados 9 minutos ou mais	
		Quant.	%	Quant.	%
1929	21.404	365	1,71%	1198	5,60%
1930	23.908	98	0,41%	300	1,25%
1931	22.823	72	0,32%	179	0,78%
1932	15.733	23	0,15%	111	0,71%
1933	14.792	24	0,16%	96	0,65%
1934	16.422	31	0,19%	104	0,63%
1935	17.620	48	0,27%	168	0,95%
1936	18.357	88	0,48%	240	1,31%
1937	18.721	33	0,18%	94	0,50%
1938	18.359	36	0,20%	121	0,66%

Fonte: Adaptada de SVOP, 1941a, p. 433

A negativa à proposta de arrendamento, o descarte à possibilidade de ter a *Light* como encampadora do projeto e a não adoção dos projetos vencedores do concurso de remodelação não significaram que alternativas à ferrovia deixaram de ser pensadas, e a *Folha da Manhã* sugeriu, em 1941, por exemplo, que no lugar da possível conversão da linha ao serviço de ônibus, fosse o *Tramway* da Cantareira doado à prefeitura tão logo ela assumisse o controle dos bondes da capital e, então esta como gestora do transporte no âmbito municipal, o incorporasse ao seu sistema de transportes.²³²

A leitura dos projetos e propostas nos permite afirmar que a eletrificação, de maneira geral, era tida como a solução ideal para os problemas advindos de sua superlotação, e de seus consecutivos saldos negativos em termos orçamentários. Todavia, apesar de ser sinônimo de modernidade, tal transformação não alcançaria o *Tramway* da Cantareira. A solução para a “questão da Cantareira” não viria

²³² A CANTAREIRA. **Folha da Manhã**. São Paulo, 16 abr. 1941. Não se pode negar, todavia, a disposição do jornal em publicizar propostas em torno do *Tramway*. Em 1926, por exemplo, o jornal publicou uma proposta, atribuída a Eduardo Vicente de Azevedo, na qual era sugerida uma espécie de empresa pública, de capital misto, na qual o Estado seria o detentor de 50% das ações e os acionistas, da outra metade. Com uma administração a cargo de três inspetores – um representando o Estado e outros dois representando os acionistas, dos quais um entre esses dois seria indicado também pelo Estado – essa nova companhia se reestruturaria em termos administrativos e, uma vez eletrificada, deixaria de ser um problema para a região e para o Estado. FOLHA DA MANHÃ. **Publicações**. São Paulo, 27 abr. 1926, p. 3.

através de arrendamento ou por meio da eletrificação, fosse patrocinada pelo Estado ou por meio de acordo com a *Light*: viria, sim, via incorporação à Estrada de Ferro Sorocabana em 1942²³³.

²³³ SÃO PAULO (Estado). **Decreto-lei n. 12.617, de 31 de março de 1942**. Dispõe sobre a incorporação do *Tramway* da Cantareira à Estrada de Ferro Sorocabana. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto.lei/1942/decreto.lei-12617-31.03.1942.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

4. DA ANEXAÇÃO À SOROCABANA ATÉ A DESATIVAÇÃO DO “TRENZINHO DA CANTAREIRA”: 1942-1965

Diante dos sucessivos resultados negativos, é preciso reconhecer que os serviços prestados pelo *Tramway*, no decorrer das décadas, especialmente a partir da de 1920, tiveram sua importância questionada no âmbito paulistano: se antes era visto como elemento indutor do desenvolvimento, do ponto de vista da opinião pública, passou a ser considerado problema, vivenciando uma progressiva perda de *status* e sem solução.

Como já mencionado, várias tentativas foram realizadas visando a equacionar a questão, fosse pela via de edital de arrendamento, ou via concurso público para se eleger a melhor proposta de remodelação, sem, no entanto, lograrem êxito. A *Light*, proposta como solução, também não foi propositura vitoriosa, e, por fim a incorporação pela Sorocabana restou como forma de pôr fim à polêmica que se arrastava há muitas décadas na opinião pública e no cotidiano da máquina pública. Antes de refletirmos sobre os resultados dessa decisão e analisarmos sua repercussão no *Tramway* - então já sob a gestão da Sorocabana -, cabe primeiramente compreender as “razões de Estado” que levaram o governo a optar especificamente por essa medida, e não pelas outras cogitadas ao longo dos anos.

4.1. O “PROBLEMA” AOS OLHOS DO ESTADO (1915-1942)

No decorrer do período posterior à expansão do *Tramway* da Cantareira para além do território paulistano, dois elementos se destacavam: os saldos negativos em termos de receita e o crescente número de passageiros. Sob o aspecto financeiro, sempre enfatizado pela imprensa ou por aqueles que advogavam as mais diversas formas de o Estado desistir do controle da ferrovia, de fato, constatava-se que em nenhum ano desse período houve resultado positivo.

Pelo lado da receita, verificamos que esta era relativamente estável, na casa dos 500:000\$000 até a década de 1910. A partir de 1921, contudo, iniciou-se uma trajetória crescente que viria a sofrer alterações significativas somente a partir de 1931, retornando aos patamares anteriores a partir de 1936. Seu melhor resultado

arrecadatório viria, capciosamente, no último ano de gestão autônoma da ferrovia em relação à Sorocabana.

Tabela 4.1 – Receita x despesa do *Tramway* da Cantareira: 1915-1941 (mil-réis)

Ano (1)	Receita	Despesa	Resultado	Coefficiente de Tráfego
1915	387:072\$000	492:850\$142	- 105:778\$142	127,33
1916	435:943\$000	629:730\$289	- 193:787\$289	144,45
1917	494:456\$736	767:385\$205	- 272:928\$469	155,2
1918	484:284\$118	768:558\$539	- 284:274\$421	158,7
1919	493:324\$542	899:455\$537	- 406:130\$995	182,33
1920	581:642\$155	1.041:601\$962	- 459:959\$807	179,08
1921	704:434\$708	952:728\$075	- 248:293\$367	135,25
1922	752:385\$617	911:422\$472	- 159:036\$855	124,14
1923	952:872\$639	1.407:733\$324	- 454:860\$685	147,74
1924	898:258\$456	1.405:188\$860	- 506:930\$404	156,43
1925	979:286\$200	1.748:093\$617	- 768:807\$417	178,51
1926	1.032:034\$600	1.920:815\$300	- 888:780\$700	186,12
1927	1.214:549\$192	2.311:377\$880	- 1.096:828\$688	190,31
1928	1.472:366\$930	2.248:441\$228	- 776:074\$298	152,71
1929	1.393:355\$892	2.323:893\$143	- 930:537\$251	166,78
1930	1.211:632\$880	2.491:918\$476	- 1.280:285\$596	205,67
1931	952:865\$207	2.495:533\$011	- 1.542:667\$804	261,9
1932	714:730\$242	2.030:677\$129	- 1.315:946\$887	284,12
1933	778:341\$270	2.094:438\$273	- 1.316:097\$003	269,09
1934	840:761\$020	2.270:598\$415	- 1.429:837\$395	270,06
1935	972:652\$099	2.301:304\$629	- 1.328:652\$530	236,6
1936	1.173:726\$692	2.456:785\$519	- 1.283:058\$827	209,31
1937	1.294:706\$162	2.905:296\$727	- 1.610:590\$565	224,4
1938	1.342:732\$901	3.022:910\$534	- 1.680:177\$633	225,13
1941	1.729:004\$400	3.862:000\$000	- 2.132:995\$600	223,37

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1921, 1924; SVOP, 1929, 1930, 1934, 1937a, 1937b, 1941a, 1941b

(1) Os dados referentes aos anos de 1939 e 1940 não foram localizados.

A tabela 4.2. apresenta os valores arrecadados de forma desagregada, demonstrando que a composição da receita, entre o final das décadas de 1920 e 1930, pouco se alterou; merece destaque apenas a crescente utilização das assinaturas mensais de usuários na composição dos valores arrecadados, em substituição à predominância inicial de bilhetes avulsos, decorrente do desconto

oferecido a quem fizesse uso das assinaturas. A soma dos montantes, no entanto, permaneceu quase inalterada no decorrer dos anos.

A leitura da tabela sob o prisma percentual nos permite compreender melhor o que de fato ocorreu: o *Tramway* da Cantareira estava desenvolvendo uma dependência cada vez maior da receita oriunda do transporte de passageiros por intermédio de bilhetes individuais e assinaturas mensais. Assim, em 1928, elas equivaliam a 73,94% e, em 1938, a 84,19% do total arrecadado, ante o decréscimo das outras fontes de receita, que diminuíram de 26,06%, em 1928, para 15,81% ao término de 1938. Desse modo, cada vez mais a ferrovia deixava de transportar mercadorias e, portanto, sua renda dependia da quantidade de passageiros transportados.

Em parte, tal aumento no total de pessoas transportadas sem contrapartida financeira equivalente, se explica pela política adotada em relação às tarifas da estrada de ferro, uma vez que o usuário se concentrava cada vez mais na faixa da 2ª classe, mais barata, em prejuízo da utilização dos trens de primeira classe. Era recorrente, também, a utilização das assinaturas entre os passageiros de bilhetes de 1ª classe, como demonstra a tabela 4.3.²³⁴

²³⁴ Os descontos e gratuidades variavam no decorrer do tempo, tendo como beneficiários membros da Força Pública do Estado, funcionários da secretaria à qual o *Tramway* estivesse vinculado, militares, professores e alunos do que hoje conhecemos como Educação Básica. Todavia, pode-se dizer que, em linhas gerais, adotavam-se os incentivos básicos para a atração de mais passageiros, isto é, abatimentos no valor da tarifa para quem adquirisse bilhetes de ida e volta e, também, para aqueles que comprassem a assinatura mensal, que proporcionava descontos ainda maiores.. SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 2.312, de 21 de novembro de 1912**. Approva o novo regulamento dos transportes e do telegrapho, para vigorar na Estrada de Ferro Funilense e nas de concessão do Estado de São Paulo. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=135324>>. Acesso em: 23 fev. 2018; _____. **Decreto n. 2.557, de 11 março de 1915**. Approva preços basicos de transportes para o Trammay da Cantareira, de propriedade, e administração do Estado. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1915/decreto-2557-11.03.1915.html>>. Acesso em: 23 fev. 2018; _____. **Decreto n. 3.565, de 13 de janeiro de 1923**. Approva os novos preços de passagens a vigorarem no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=133599>>. Acesso em: 24 fev. 2018; _____. **Decreto n. 8.132, de 29 de janeiro de 1937**. Providencia quanto a tarifas no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=77522>>. Acesso em: 24 fev. 2018; **Decreto n. 9.547, de 22 de setembro de 1938**. Providencia quanto a tarifas no Tranway da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/124874>>. Acesso: 24 fev. 2018. _____. **Decreto n. 12.187, de 17 de setembro de 1941**. Providencia quanto a tarifas no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/130148>>. Acesso em: 24 fev. 2018.

Tabela 4.2 – Discriminação das receitas do *Tramway* da Cantareira: 1928-1938 (mil-réis)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1937 ⁽¹⁾	1938
Passageiros	975:091\$700	964:750\$300	831:446\$150	641:500\$450	412:326\$250	411:288\$500	417:860\$550	498:306\$150	660:928\$500	674:038\$300
Assinaturas Mensais	113:641\$800	134:644\$200	125:249\$700	161:462\$700	172:016\$400	213:241\$200	257:642\$700	317:842\$700	419:906\$500	456:400\$500
Trens especiais	68:861\$800	67:232\$900	60:182\$400	47:139\$400	41:740\$000	47:442\$800	47:268\$400	56:976\$900	81:747\$100	73:136\$000
Mercadorias	134:057\$100	124:831\$700	22:230\$700	19:720\$800	20:432\$900	67:126\$300	75:551\$900	59:635\$000	67:813\$200	65:358\$500
Encomendas	32:995\$800	29:395\$000	110:831\$200	42:193\$200	36:678\$800	16:841\$800	17:565\$400	20:800\$800	35:950\$500	36:249\$000
Rendas eventuais	31:464\$030	6:021\$192	13:610\$080	14:144\$657	14:675\$192	7:906\$870	10:403\$070	6:339\$449	14:129\$062	21:247\$801
Aluguéis	85:019\$400	39:166\$700	31:392\$200	10:981\$000	9:641\$500	9:570\$300	8:644\$000	6:782\$200	6:734\$500	8:903\$700
Rendas diversas	3:667\$100	4:393\$300	2:662\$150	2:349\$700	2:236\$300	2:160\$200	2:360\$600	2:996\$500	3:740\$000	3:891\$900
Carros reservados	2:519\$200	4:285\$000	4:255\$600	3:665\$600	2:018\$900	1:678\$200	2:784\$800	2:943\$000	3:596\$800	3:475\$200
Estadias de vagões	4:716\$100	1:230\$200	5:466\$000	149\$000	651\$000	690\$000	401\$900	29\$400	160\$000	32\$000
Comissões	1:063\$300	708\$100	341\$700	426\$400	364\$600	395\$100	277\$700			
Imposto estadual	10:562\$900	7:632\$800	3:965\$000	5:132\$300	1:948\$400					
Anúncios nos carros	8:706\$700	9:064\$500		4:000\$000						
Total	1:472:366\$930	1:393:355\$892	1:211:632\$880	954:796\$207	716:662\$242	780:274\$270	840:761\$020	972:652\$099	1:296:643\$162	1:342.732\$901

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: SVOP, 1929, 1930, 1933, 1937a, 1937b, 1941a

(1) Os dados referentes a 1936 não foram localizados.

Ao agruparmos as categorias de passagens constantes na tabela 4.3, fica evidente a concentração na utilização das passagens de 2ª classe, responsáveis por, respectivamente, 84,24%, 84,05% e 82,77% do público transportado, entre 1933 e 1935, em detrimento da 1ª classe, com 12,02%, 12,55% e 14,05%, no mesmo período. Trens especiais e carros reservados responderiam por 3,74%, 3,40% e 3,18%, nos anos em questão, assim traçando um perfil de público constante, o que resultava em consequente obtenção de receitas bem estáveis.

Tabela 4.3 – Tráfego de passageiros do *Tramway* da Cantareira por tipo de passagens: 1933-1935

Classe	Passageiros	1933		1934		1935	
		Q	%	Q	%	Q	%
1ª	Avulsos	161.939	7,90	168.327	7,39	219.700	7,89
	Assinaturas com abatimento de 50%	23.100	1,13	23.500	1,03	25.200	0,90
	Assinaturas com abatimento de 60%	61.440	3,00	94.230	4,13	146.520	5,26
2ª	Avulsos	741.663	36,16	755.391	33,15	873.322	31,35
	Assinaturas com abatimento de 50%	193.620	9,44	225.760	9,91	249.720	8,96
	Assinaturas com abatimento de 60%	685.800	33,44	820.860	36,02	1.018.740	36,57
	Passes escolares	106.740	5,20	113.340	4,97	164.140	5,89
Outra	Trens especiais	74.500	3,63	73.040	3,21	84.240	3,02
	Carros reservados	2.300	0,11	4.406	0,19	4.480	0,16
Total		2.051.102	100	2.278.854	100	2.786.062	100

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SVOP, 1937a; 1937b

A outra variável – despesa –, por seu turno, continuou traçando uma lenta e progressiva trajetória de crescimento. Mais que isso, como observamos no gráfico 4.1, houve um descolamento da despesa em relação à receita, especialmente a contar de meados da década de 1920, acentuando-se na década seguinte.

Gráfico 4.1: Receita x despesa do *Tramway* da Cantareira: 1915-1941

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1920, 1924, 1927; SVOP, 1930, 1933, 1937a, 1937b, 1941a, 1941b

A situação ruim das receitas do *Tramway* – aqui consideradas sempre no que diz respeito à sua arrecadação própria, uma vez que o restante de suas despesas era executado via suplementação orçamentária – fica clara quando analisamos sob a ótica do coeficiente de tráfego. Como é do conhecimento geral, esta medida é obtida por meio da divisão das despesas pela receita, e, como se sabe, quanto menor o número, mais rentável é a ferrovia. Assim, um resultado de número igual a 100 exprime um “empate” entre receitas e despesas.

Como disposto na tabela 4.1, depois de dar mostras de que poderia entregar saldos positivos com coeficientes próximos de 100, em 1921 e 1922, ocasião em que registrou significativa baixa em relação ao período anterior, novamente a despesa começou a se sobrepor de forma marcante sobre as receitas.

O ano de 1930 é um marco importante por ser o primeiro no qual o coeficiente é superior a 200, atingindo o pico em 1932, justificável por conta dos 3 meses de conflito entre paulistas e o governo federal sem, contudo, retornar para baixo dessa marca após o entrevero, o que significa que, ao longo da década de 1930, em nenhum momento o custo de operação foi inferior ao dobro de sua arrecadação, superando negativamente em muito a média da rede estadual, como evidencia, também, o gráfico 4.2.

Gráfico 4.2: Coeficiente de tráfego: Rede Ferroviária Estadual x *Tramway* da Cantareira: 1915-1934

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1920, 1924, 1927 e SVOP, 1930, 1936, 1937a
 (1) Rede ferroviária estadual geral agrupada, tanto sob controle estatal quanto privado;
 (2) *Tramway* da Cantareira

O estudo que resultaria na anexação do *Tramway* da Cantareira à Estrada de Ferro Sorocabana foi determinado pelo secretário de Agricultura, Luis de Anhaia Melo, em 9 de dezembro de 1941. Seu objetivo era oferecer subsídios ao governo para pôr fim aos “déficits” observados no *Tramway* da Cantareira e na Estrada de Ferro Campos do Jordão.

Os relatórios anuais da Estrada de Ferro, na primeira metade da década de 1920, já alertavam para algumas condicionantes que impactavam negativamente seus resultados financeiros, e, de forma esparsa, apresentavam um diagnóstico condizente com a realidade que enfrentava, ou seja, crescente número de passageiros e redução no transporte de mercadorias; elevação do preço do material de custeio – em parte devido às oscilações cambiais; crescimento dos gastos com combustíveis e aumento salarial dos funcionários da ferrovia.²³⁵

²³⁵ SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao Dr. Washington Luis, presidente do Estado, pelo Dr. Heitor Teixeira Penteado, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1920. São Paulo: [s.n], 1921, p. 107-108; _____. **Relatorio apresentado ao Dr. Washington Luis, presidente do Estado, pelo Dr. Heitor Teixeira Penteado, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1921, São Paulo: [s.n], 1922, p. 118; _____. **Relatorio apresentado ao Dr. Washington Luis, presidente do Estado, pelo Dr. Heitor Teixeira Penteado, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1923, São Paulo, [s.n], 1924, p. 294; _____. **Relatorio apresentado ao Dr. Carlos de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1924, São Paulo: [s.n], 1925, p. 236-237.

Em perspectiva, abordando a questão das “condições de operação”, o estudo apontou, primeiramente, que uma das dificuldades inerentes à ferrovia era o seu perfil de tráfego suburbano, caracterizado por: fluxo de passageiros irregular, a depender do horário do dia; concentração de movimento em algumas estações, em detrimento de outras; e uso do transporte predominantemente para pequenos percursos e pequeno tráfego de mercadorias.

Essas situações seriam claramente desfavoráveis à ferrovia, pois no lugar de ofertar um transporte com maior maleabilidade e conforto, oferecia apenas um serviço de baixa capacidade, devido à escassez de material rodante, rolamento em baixa velocidade e pouca estabilidade e desempenho, decorrente da bitola de 0,60m. Nesse cenário, havia também a crescente superlotação de passageiros a pressionar a capacidade de operação do *Tramway*, já saturada há anos, especialmente nos horários de pico.²³⁶

Cumprir observar, em relação aos itens acima elencados, que, por suas razões peculiaríssimas, a ferrovia apresentava um traçado tortuoso tanto no ramal da Cantareira, que seguia até o Tremembé e ao Horto Florestal, como no que seguia para Guarulhos. O mapa 4.1 permite verificar o traçado do *Tramway* que, partindo da estação Tamanduateí, localizada próximo ao centro da capital – o mapa ainda utiliza a estação “Mercado” como referência –, desdobrava-se em dois ramais de traçado irregular, a partir da estação Areal. Subindo à esquerda havia o ramal Cantareira, que se dirigia à região do Tremembé e ao Horto Florestal, e, à direita, o ramal Guapira, depois renomeado “Guarulhos”, com um traçado que transpassava a região do Jaçanã, e chegava ao município vizinho, a partir do atual bairro de Vila Galvão, encerrando seu traçado, à época, na região central de Guarulhos.²³⁷

²³⁶ Idem. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941**. Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. p. 12-13. Fundo SETRANS, Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1].

²³⁷ Para visualizar a representação do traçado do *Tramway* da Cantareira a partir de um mapa atual, consultar o Apêndice C.

Mapa 4.1: *Tramway da Cantareira (trajeto): 1941*

Fonte: SVOP, 1941a, p. 15

No que concerne aos passageiros, é inegável o quão pressionado estava o tráfego da estrada de ferro, já com crescimento superando em muito sua capacidade de operação, na década de 1940 o movimento total explodiu, anualmente, para a casa dos quatro milhões de passageiros, cifra extremamente expressiva, se levarmos em conta que se tratava de uma ferrovia, como mencionado, de bitola estreita, que há muito apresentava problemas financeiros, especialmente de custeio.

Gráfico 4.3: Média anual de passageiros transportados pelo *Tramway* da Cantareira: 1915-1941

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP, 1920, 1925, 1926, 1927; SVOP, 1941b.

Analisando o gráfico 4.3, percebemos uma marcha crescente na média anual de passageiros, com duas “interrupções”: a primeira, no período de 1924-1926, com média ligeiramente inferior aos anos anteriores, e pode ser explicada por um lado como reflexo do reajuste de tarifas aprovado em 1923; e, por outro, pelo conflito bélico de 1924. Já a segunda, por seu turno, tem sua raiz na crise financeira de 1929, seguida da Grande Depressão que se instalou em grande parte do mundo, e no Brasil, especialmente no Estado de São Paulo, agravada pelo movimento revolucionário de 1930, e pelo conflito ocorrido, em território paulista, em 1932.

A perspectiva crescente no transporte de passageiros não significava, contudo, falta de transporte de mercadorias. Significava, todavia, que seu perfil havia mudado. De auxiliar na promoção de obras de infraestrutura, era cada vez mais comum o despacho de gêneros alimentícios, os quais não eram, de forma alguma, lucrativos para a ferrovia. O aumento expressivo no transporte de aguardente, açúcar, arroz, feijão, charques, massas e conservas, óleos, vinhos e vinagres, eram encomendas variadas de alimentos, e bebidas transportadas o que corrobora a transformação da utilidade da via férrea. Ainda assim, o *Tramway* não havia interrompido, completamente, o transporte de materiais para obras, embora tenha havido uma queda, por exemplo, na condução de lenha, cal, carvão, cimento e terra, já o transporte de objetos como telhas e tijolos aumentou ao longo do tempo, como demonstra a tabela a seguir:

Tabela 4.4 – Mercadorias transportadas pelo *Tramway* da Cantareira: 1933-1935 (Kg)

Mercadorias	1933	1934	1935
Açúcar	1.651	10.560	20.070
Adubos	1.571.363	1.722.686	1.123.898
Água mineral	-	829 ⁽¹⁾	1.282
Álcool e aguardente	731	11.832	5.349
Alfafa	2.881	11.593	29.319
Algodão em rama	-	176	5.468
Arroz	5.688	16.471	37.358
Banha	1.441	2.615	1.090
Batatas	2.636	6.915	14.444
Café	-	-	62
Cal	32.409	34.468	41.570
Carvão de pedra	150.030	870.557	154.930
Carvão vegetal	-	725	491
Charques	100	1.807	1.286
Cimento	28.133	29.358	35.699
Conservas e massas alimentícias nacionais	144	1.563	1.761
Couro curtido	-	4.618	10.330
Diversos	3.460.733	5.334.410	6.746.030
Dormentes de madeira	4.451	-	906
Farinhas	21.851	12.795	14.301
Feijão	6.026	18.532	14.431
Fumo	122	149	173
Gasolina e querosene	2.809	745	1.108
Lenha	466.935	749.452	174.855
Madeiras	273.822	167.017	239.511
Máquinas agrícolas	-	32	14
Milho	35.045	44.086	69.903
Óleos nacionais	1.272	507	3.781
Pedras	7.214.710	8.496.800	8.755.427
Pedregulhos	206.000	1.221.980	1.313.000
Sal	10.374	9.660	7.998
Tecidos nacionais	45.029	557	783
Telhas e tijolos	1.757.500	6.212.668	7.514.220
Terra	43.760.000	37.514.000	18.782.000
Toucinho	16	160	102
Trigo	-	-	225
Vinhos e vinagres	2.603	6.739	6.684
Total	59.066.595	62.517.062	45.129.859

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: SVOP, 1937a; 1937b

(1) Em SVOP 1937a, consta o valor de 828kg e em SVOP 1937b, 829kg.

A primeira impressão ao analisar a tabela 4.5 seria a de que as estações de bairro, além de passageiros, serviriam para o transporte de gêneros alimentícios à capital, tal qual nos seus primeiros anos de existência. A análise da lista das

estações de embarque das mercadorias, entretanto, indica que os gêneros alimentícios, como citado, ao invés de serem transportados no sentido bairro-centro, na verdade, eram obtidos na estação Tamanduateí e transportados no sentido centro-bairro. Ao sentido bairro-centro cabia o envio de lenhas e madeiras, pedras e pedregulhos, telhas e tijolos e os itens nomeados como diversos, com destaque para a recepção pelas estações, Invernada, Cantareira, Jaçanã, Vila Galvão, Gopoúva e Guarulhos, de expressivas quantidades desses produtos²³⁸.

No que concerne aos combustíveis utilizados, ponto levantado não só no estudo em discussão, mas também presente nos relatórios analisados, estes representavam um peso considerável no custeio da ferrovia, cuja substituição teria sido postergada em razão de várias circunstâncias, tais como a lotação dos trens e das estações e pelo avanço residencial observado nas proximidades dos seus leitos.

Essas mudanças referidas acima suscitavam preocupação em relação à substituição do carvão estrangeiro pela lenha, em virtude da produção de fagulhas derivadas da queima de madeira, como já lembrado, o que causava constantes incômodos aos usuários devido, sobretudo, às longas curvas ocasião em que o vento as carregava, podendo atingir os vagões que ficavam expostos, principalmente, nas curvas mais fechadas em razão do desalinhamento da composição; assim, igualmente, ocorria nas estações, onde poderiam atingir as pessoas que aguardavam a chegada do trem, danificando suas vestimentas:

[...] devido á superlotação dos vagões, com o acúmulo de dezenas de passageiros nas apertadas plataformas, e ainda, devido á invasão da faixa confinante com o leito da estrada por habitações, materiais em depósito e o tráfego de rua, tornou-se imprescindível o evitar-se as fagulhas; daí o emprego do carvão mineral estrangeiro até ha poucos dias atrás, produzindo-se assim um aumento na despesa de custeio, que outras estradas já ha tempos procuraram minorar.²³⁹

²³⁸ SECRETARIA DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO.. **Relatório apresentado ao senhor doutor José Joaquim Cardozo de Mello, governador do Estado pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1935.** São Paulo, Salles Oliveira & Cia Ltda (Typographia Siqueira). 1937, p.330-331. Acervo Apesp. O transporte de mercadorias, nesse caso, não invalida a percepção de que o transporte de carga mais lucrativo, formado pelos materiais indicados lenhas e madeiras, pedras e pedregulhos, telhas e tijolos continuavam a ser realizados apenas em um dos sentidos, continuando a ferrovia a ter seu “sentido de exportação”, mencionado no capítulo 3, como um dos elementos a prejudicar sua lucratividade.

²³⁹ Idem. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941.** Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. p. 12-13. Fundo SETRANS, Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1]

Uma análise minuciosa das despesas setorizadas, disponível na tabela 4.5, nos permite afirmar que o relatório tinha boa dose de razão. Em termos nominais o principal incremento observado na despesa do *Tramway* da Cantareira foi, sem sombra de dúvida, o elemento tração. De um total de 645:478\$712 de despesas em 1928, o custo elevou-se para 1.286:764\$521 onze anos depois. Outras despesas típicas se mantiveram com gastos relativamente estáveis, à exceção dos relativos à administração e contabilidade que, nominalmente, aumentaram bastante. Porém, em termos percentuais estes últimos não se revelaram assim tão crescentes, pois a ampliação no montante total verificado passou de 6,72%, em 1928, saltando para 7,89%, em 1938.

O maior aumento proporcional, que partiu de 28,71% e alcançou 42,57%, no período coberto pela tabela 4.5, foi o da tração, seguido das despesas com tráfego, que obteve uma queda de 24,60% para 22,25%, e de locomoção, no caso responsável por 15,36% do gasto total em 1938, cifra menor que os 20,01% relativos ao ano de 1928. Observa-se assim, um quadro no qual a tríade, tráfego, linhas e dependências e locomoção, foram reduzidos de 57,85% para 45,13%, resultando em economia de 12,72% nas despesas totais, quase anulada, porém, em razão do aumento total nos gastos com a tração, da ordem de 13,86%.

Há que ressaltar ainda que, em virtude do caráter “suburbano” da ferrovia e de atuar como trem de passageiros, parte considerável do trajeto em direção a Guarulhos era realizado com baixa ocupação de seus vagões. De fato, devido a peculiaridade de seu traçado, o *Tramway* atendia de forma significativa principalmente os moradores que residiam na divisa com a capital via zona norte, isto é, nas proximidades do atual bairro de Vila Galvão, em Guarulhos, e Jaçanã, em São Paulo. A partir desse ponto até a estação final eram, proporcionalmente, poucos usuários que utilizavam os seus serviços.

Tabela 4. 5 – Discriminação das despesas do *Tramway* da Cantareira por setor: 1928-1938 (mil-réis)

Setor	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1937	1938
Administração e Contabilidade	151:100\$242	163:330\$822	179:921\$174	167:001\$413	159:596\$727	166:085\$701	190:389\$015	193:464\$828	221:344\$684	238:389\$292
Despesas do Almojarifado	33:827\$376	32:721\$968	29:015\$647	28:290\$981	27:446\$657	28:129\$293	33:580\$839	33:043\$768	36:941\$505	37:596\$259
Tráfego	553:126\$042	554:225\$615	569:713\$626	539:250\$310	528:386\$473	535:604\$512	559:212\$373	555:474\$775	622:953\$895	672:600\$557
Linha e dependências	297:707\$066	306:225\$532	318:518\$946	260:574\$091	205:115\$098	243:772\$785	201:285\$862	208:147\$767	337:740\$513	227:430\$978
Locomoção	449:998\$029	526:465\$431	482:408\$045	418:564\$792	392:334\$426	391:217\$568	399:431\$952	349:220\$325	439:476\$920	464:236\$221
Tração	645:478\$712	673:097\$134	837:419\$305	1:022:434\$917	658:656\$379	659:872\$163	814:571\$298	886:006\$207	1:154:676\$847	1:286:764\$521
Despesas Gerais	38:128\$811	15:972\$341	15:331\$733	12:393\$507	13:212\$869	11:066\$751	10:831\$176	16:126\$858	17:105\$263	26:011\$806
Acidentes no Trabalho	7:307\$450	8:059\$000	9:393\$200	6:608\$600	6:916\$600	6:800\$100	7:091\$600	12:419\$800	10:536\$700	9:845\$300
Caixa de aposentadorias e pensões	39:867\$800	40:060\$600	42:846\$800	40:414\$400	39:011\$900	51:889\$400	53:624\$300	45:584\$300	60:220\$400	56:195\$600
Indenizações	1:754\$700	3:734\$700	7:350\$000	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Gratificações	30:145\$000	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ensino Profissional (1)	-----	-----	-----	-----	-----	-----	580\$000	1:816\$000	4:300\$000	3:840\$000
Total	2.248:441\$228	2.323:893\$143	2.491:918\$476	2.497:464\$011	2.032:609\$129	2.096:371\$273	2.270:598\$415	2.301:304\$628	2.907:233\$727	3.022:910\$534

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de SVOP: 1929-1941b

(1) Contribuição direcionada ao Centro de Ensino Ferroviário Profissional, criado pelo Dec. Est. 6.537/1934.²⁴⁰

²⁴⁰ SÃO PAULO (Estado). **Decreto Estadual 6.537, de 4 de julho de 1934.** Cria Cursos do Ferroviários [sic] e determina outras medidas como contribuição do Estado ao Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional, organizado sob os auspícios do Governo do Estado. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/130695>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

Referindo-se aos problemas que supostamente atravancavam o progresso de Guarulhos, o editorial da *Folha de Guarulhos*, por exemplo, ao mencionar a necessidade de uma boa locomoção para os novos moradores – notadamente da capital – que procuravam um bom local para residir e, ao mesmo tempo, reduzir seus custos, assim resumiu a questão:

O Tramway da Cantareira, tal como está, é para nós de pouca utilidade quer pela deficiencia de trens, quer pelo longo tempo dispendido no percurso, cujo ponto terminal é inacessível aos que têm suas ocupações no centro da cidade. Não nos preocupamos tambem com sua electrificação por nos parecer chimerica. Tratemos, pois, de cousa mais pratica, mais real: - de nossa linha de omnibus. É com ella que vivemos ás voltas, mas é com ella tambem que nos arranjamos. Criticada continuamente, mas sempre resignada, está ella ahi prestando-nos inestimaveis serviços.²⁴¹

A percepção local sobre o *Tramway* seria corroborada, anos mais tarde, pelos engenheiros responsáveis pelo estudo de viabilidade econômica da ferrovia. De acordo com eles, “Se houvesse maior conforto e maior número de trens, o número de passageiros muito se elevaria, pois grande parte dos moradores da zona de Guarulhos utilizava os auto-onibus que atualmente fazem grande concorrência ao *Tramway*”²⁴².

De fato, cumpre observar que apesar de o Ramal Guarulhos ser o mais rentável, se comparado ao ramal da Cantareira, na verdade tal vantagem decorria da renda obtida nos limites da capital paulista, e não por conta de uma pretensa lucratividade observada na arrecadação em território guarulhense.²⁴³ A estação Vila

²⁴¹ FOLHA DE GUARULHOS. **Editorial**. Guarulhos, SP, 25 jul. 1936. Acervo do AHMG.

²⁴² SECRETARIA DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941**. Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. 1941b p. 12-13. Fundo SETRANS, Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1] p. 90-94. O estudo foi realizado pelos engenheiros Tácito Piratiny Nascimento (Engenheiro Ajudante) e Alfredo Sauerbrorn de Azevedo Magalhães (Engenheiro Auxiliar Interino).

²⁴³ No ano de 1934, o ramal da Cantareira foi responsável por apenas 30,72% do total geral e 25,44% do total arrecadado, contra 69,28% e 74,56% do ramal Guarulhos, respectivamente. Em 1938, ano para o qual não temos a discriminação entre valor arrecadado e não arrecadado, o ramal da Cantareira arrecadou 30,13% do total geral e o ramal Guarulhos 69,87, o que mostra a constância no peso que cada ramal tinha na composição da renda do *Tramway*. Cf. SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas do Estado de São Paulo. **Relatório apresentado ao senhor doutor Armando de Salles Oliveira, governador do Estado, pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1934**. [s.n]. 1937. Acervo Apesp, p. 276; _____. **Relatório apresentado ao Exmo. Snr. interventor federal no Estado pelo engenheiro Guilherme Ernesto Winter, Secretário de Estado. Anno de 1938**. São Paulo, Tipografia Brasil Rotchschild Loureiro & Cia. Ltda. 1941. Acervo Apesp, p. 460.

Galvão, no que se refere ao transporte de passageiros, era, com sobras, a que mais gerava receitas dentre as existentes fora de São Paulo à época. Sozinha, rendia quase o mesmo que as outras quatro estações de Guarulhos somadas²⁴⁴.

Tal situação também foi objeto de reflexão por parte do prefeito de Guarulhos, quando observou, depois de uma abordagem crítica aos serviços, já sob responsabilidade da Sorocabana, que a principal rota de ligação entre o município e a capital não era mais o *Tramway* da Cantareira, no que diz respeito ao transporte de passageiros, e sim a linha de ônibus “Guarulhos-Penha”:

Continua Guarulhos, a lutar com o problema de transporte, que é de capital importancia para a vida do seu Municipio. Aqui residem operarios, empregados, funcionários publicos que trabalham na Capital. O antigo *Tramway* da Cantareira, ora Sorocabana, com a deficiencia de trens, horario e morosidade com que faz o percurso, não supre aquela necessidade. A maior parte do transporte se faz pela linha de ônibus “Guarulhos a Penha”, que desenvolve serviço regular. O movimento de passageiros nessa linha, em 1943, foi de 1.235.482, contra 1.005.000 transportados em 1942.²⁴⁵

As duas menções aos ônibus e à preferência dos usuários de Guarulhos por eles em detrimento da estrada de ferro não destoavam, no entanto, do contexto geral dos transportes coletivos da época, de crescente utilização desse serviço ante os bondes e as ferrovias. De fato, em meados do século XX, a devolução para o Estado dos serviços de bondes por parte das operadoras privadas, a despeito do interesse do Estado em prorrogar os serviços, seria uma tendência nas cidades da América Latina.

Esses serviços, para além da perda de eficácia e necessidade de investimentos para se reordenarem, sofreram, também, com a concorrência dos serviços de ônibus. Iniciado na capital, na década de 1920, no âmbito da crise energética, que penalizou os bondes por conta do racionamento de energia, esse

²⁴⁴ Se utilizarmos o ano de 1934 como base, por exemplo, a renda decorrente do transporte de passageiros da estação Vila Galvão foi de 37:366\$450. Já a soma da mesma arrecadação nas estações Torres Tybagy, Gopoúva, Vila Augusta e Guarulhos foi de 38:305\$900. A rentabilidade que as estações, à exceção de Vila Galvão, proporcionavam se devia ao transporte de cargas e na consequente arrecadação de impostos, na qual superavam, somadas, em quase o dobro a receita da referida estação. SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório apresentado ao senhor doutor Armando de Salles Oliveira, governador do Estado, pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1934.** [s.n]. 1937. Acervo Apesp, p. 303.

²⁴⁵ GUARULHOS. **Relatório da Prefeitura Municipal de Guarulhos apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Gabriel Monteiro da Silva, DD. Diretor Geral do Departamento das Municipalidades, pelo Prefeito Municipal, José Maurício de Oliveira:** exercício de 1943. Guarulhos. [1944?]. Acervo AHMG, p. 14.

serviço se intensificou a partir da década de 1930, praticando uma concorrência predatória, pois se constituía em um serviço flexível, e pouco regulado em relação aos bondes e às ferrovias.²⁴⁶ A expansão desse serviço e o apoio que encontrou da parte governamental exemplifica a preocupação expressada pelo prefeito de Guarulhos, no mesmo relatório referente a 1943, em relação à Avenida Guarulhos, artéria importante de ligação com o município de São Paulo:

É a principal arteria que nos liga à Capital. Transitam por essa via, mais de 1.000 veiculos por dia, em transporte de materiais, verduras e legumes à Capital. O seu revestimento de pedregulho já se torna deficiente para tão grande tráfego. De necessidade premente é a sua pavimentação. Para esse fim se destina grande parte da economia que temos realizado em nossa administração²⁴⁷.

Em 1934 a concorrência dos ônibus já era sentida por parte do diretor do *Tramway* que, nessa época, já os considerava como substitutos naturais da via férrea no transporte de passageiros²⁴⁸. Em sua opinião, cabia à administração extinguir o ramal da Cantareira, custoso à ferrovia, e transformar o ramal de Guarulhos em ferrovia de longo percurso, com bitola alargada. Para ele, o transporte de passageiros deveria ser entregue aos ônibus, por se mostrarem mais ágeis, flexíveis e confortáveis, como se pode constatar no trecho do relatório abaixo:

A população necessita de transporte rapido, e, principalmente, frequente, o que só poderia ser obtido com auto-omnibus modernos, rodando sobre estradas boas, que poderão circular uns traz dos outros com pequenissimos intervallos.

[...] Em Janeiro deste anno, por ocasião da gréve dos chauffeurs, os auto-omnibus deixaram de funcionar dois dia; pois nestes dois dias a renda do T.C, unico meio de transporte que a população tinha, dobrou. Este facto mostra-nos que os vehiculos, embora pequenos, com pouca lotação, sendo frequentes, tem uma enorme capacidade de transporte. Os trens do T. C., com longas composições, transportando de cada vez 400 e 500 pessoas, fazem, devido aos grandes intervalos que são obrigados a ter entre si, o mesmo que uns auto-omnibus desconjuntados, sem regulamentos e empoeirados.

²⁴⁶ ROLNIK, R. **São Paulo**. 2 ed. São Paulo: Publifolha, 2003, p. 29-31; VITTE, C. C. S.; IMAEDA, R. Transportes Coletivos e urbanização na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX: aspectos político-institucionais, atores, alianças e interesses. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, n. 21, p. 67-84, 2007, p. 68-74.

²⁴⁷ GUARULHOS. **op. cit.** p. 14.

²⁴⁸ O serviço de ônibus oficialmente registrado na capital era composto por 67 linhas e 407 carros de passageiros, os quais subdividiam-se na operação de 27 linhas urbanas, com 254 carros, 36 linhas rurais, com 97 carros e 14 intermunicipais, que contavam, por sua vez, com 56 carros. A título de comparação, a *Light* operava com 504 carros motores e 58 reboques, totalizando 562 veículos. Cf. SECRETARIA DA AGRICULTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. **A Capital de S. Paulo em 1933**. São Paulo: 1934, p. 10.

Podemos imaginar o que serão os seus serviços quando elles forem bons, bem organisados e as estradas forem agradaveis, bem revestidas e bem traçadas.

Pensando que isto se dará, fatalmente, mais dia menos dia, chegamos á conclusão de que qualquer importancia, gasta em electrificação do T. C., será mal empregada, pois, modernamente, os transportes rapidos e frequentes já são outros. Accresce, ainda, que para ser completo o trabalho de transporte, os passageiros deverão ser levados ao Centro da Cidade, o que é mais facilmente resolvido com auto-monibus, a exemplo do que se passa no Rio de Janeiro.

Resolvido desta maneira o transporte urbano de passageiros, o T. C. deverá ser transformado em Estrada de Ferro de grande percurso.

A Linha de Cantareira deverá ser extinta, pois, com as suas pessimas condições technicas, para os tempos actuaes, sempre será uma fonte de prejuizo, além da pouca possibilidade de servir o publico. Sabe-se que ella foi feita ha quarenta annos para transportar materiaes para os serviços de Aguas, quando o melhor transporte que existia, na época, era o carro de bois.

Extinguindo-se a Linha de Cantareira, devemos volver a atenção para o Ramal de Guarulhos, mais moderno, com melhores condições technicas e possuidor de uma zona tributaria excellente que não se desenvolve por falta de vias de comunicação. Refiro-me ao seu prolongamento até a fronteira de Minas, em direcção á Paraizópolis, já servida pela E. F. Sul de Minas e seu ponto terminal no Ramal que a liga a Itajubá.²⁴⁹

A alta no preço dos materiais metálicos, especialmente a partir de 1939, e a atuação dos militares que, por conta da gratuidade no transporte, procuravam residir no trajeto da ferrovia, pois contavam com uma isenção anual estimada em 300 contos de réis, estavam entre os argumentos apresentados para a relação inversamente proporcional de crescimento de passageiros e aumento das despesas.²⁵⁰

O secretário estadual foi convencido pelas argumentações dos engenheiros que elaboraram o estudo. Orientado no sentido de que a reorganização do *Tramway*, embora vinculado diretamente à sua secretaria, deveria ser feita por ato do governo estadual, endossou a proposta de unificação com a E. F. Sorocabana, encaminhando-a ao interventor federal, Fernando de Souza Costa, e recomendando-a como a melhor solução para a questão dos transportes da zona norte da capital e adjacências:

²⁴⁹ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório apresentado ao senhor doutor Armando de Salles Oliveira, governador do Estado, pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1934.** [s.n]. 1937. p. 278. Acervo Apesp.

²⁵⁰ SECRETARIA DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941.** Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1], p. 27-31.

Não sendo possível, de modo algum, presentemente cogitar-se da eletrificação do Tramway da Cantareira resolvi mandar proceder a estudos da situação atual técnica e financeira dessa pequena ferrovia principalmente tendo em consideração as dificuldades para obter combustíveis e outros materiais, em virtude da situação creada pela guerra.

Desses estudos resultou como medida mais aconselhável no momento, a incorporação do Tramway da Cantareira, com pessoal, material, e serviços à Estrada de Ferro Sorocabana. [...]

Cumpre-me ainda lembrar a Vossa Excelencia que o Governo já anexou à Estrada de Ferro Sorocabana duas outras pequenas vias férreas, a saber, a Estrada de Ferro Funilense e a linha férrea de Santos a Santo Antonio do Juquiá, obtendo exito surpreendente, não só do ponto de vista dos serviços de transportes, que se tornaram muito mais eficientes, pelos grandes recursos de ordem técnica de que dispõe aquela grande estrada de ferro, senão também, e principalmente, pela redução nas despesas de custeio, como é fácil compreender.²⁵¹

Dessa forma, o destino do *Tramway* da Cantareira foi entregue à Estrada de Ferro Sorocabana na esperança de que, sob nova direção, os custos se reduzissem e seus serviços, sobretudo no que se refere ao transporte de passageiros²⁵², melhorassem, a exemplo do ocorrido com outras estradas de ferro de pequeno porte igualmente incorporadas a ela.

4.2 A SEÇÃO CANTAREIRA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Entre as razões para a incorporação do *Tramway* da Cantareira à Sorocabana estava a otimização administrativa que ocorreria e, quiçá, até um ganho de produtividade. A leitura dos relatórios dessa ferrovia indica, no entanto, que tão logo assumiu a gestão desses novos ramais, sua administração trabalhou no sentido de serem realizadas melhorias em seu traçado e no seu material rodante, ações

²⁵¹ SECRETARIA DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941.** Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1], p. 114-115.

²⁵² Inúmeros relatórios, como demonstrado ao longo do trabalho, identificavam na característica “urbana” do *Tramway* o seu principal empecilho no que se refere à obtenção de resultados positivos nas suas receitas. Próximo à unificação, analisando o ano de 1938, o relatório daquele ano assim se manifestava: “Os serviços de transporte urbano prestados pelo *Tramway* não se coadunam com a rigidez e características próprias dos organismos ferroviários. E daí a diferença nos resultados obtidos em comparação com outras estradas de ferro, sendo de prevêr que, dentro da atual organização continuem os deficits aumentando de ano para ano. A solução para esse estado de coisas está, pois, na remodelação dessa estrada, – o que de ha muito vem sendo posto em evidencia.”. SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório apresentado ao Exmo. Snr. interventor federal no Estado pelo engenheiro Guilherme Ernesto Winter, Secretário de Estado. Anno de 1938.** São Paulo, Tipografia Brasil Rotchschild Loureiro & Cia. Ltda. 1941. Acervo Apesp., p. 27.

essas consideradas prioritárias em face do aumento do número de passageiros transportados.

De fato, teve início em 1945 a remodelação da linha férrea com alargamento das bitolas para 1,00m e a construção da estação da Base Aérea, localizada em Guarulhos, próxima à zona leste da capital. No ano seguinte, os trabalhos foram finalizados no Ramal Guarulhos e, em 22 de abril de 1947, a bitola de 1,00m já era utilizada. Em julho de 1952 teve início a utilização de óleo diesel, o que reduziu os custos com combustível e melhorou o conforto nas viagens. Seis anos mais tarde, em 1º de setembro de 1958, a bitola de 1,00m se transformou no padrão em toda a extensão da ferrovia.²⁵³

As mudanças introduzidas não atenderam, entretanto, às expectativas da administração da EFS. Embora as melhorias tenham sido reconhecidas como eficazes do ponto de vista da minimização dos saldos negativos, os balanços da Seção Cantareira continuaram com vieses parecidos aos das décadas anteriores.

Analisando os dados elencados na tabela 4.6, torna-se nítida a crescente discrepância entre o valor arrecadado e as despesas para a manutenção do serviço. Se nos primeiros anos da nova administração os resultados eram encorajadores, a partir de 1947 o *Tramway* retornou aos padrões apresentados antes de sua incorporação à EFS; e, na década de 1950, especialmente a partir de 1953, coeficientes de tráfego superiores a 300 deixaram de ser surpresa nos balanços anuais concernentes à Seção Cantareira, desprezando-se aqui, evidentemente, os

²⁵³ ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório referente ao ano de 1946 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1947, p. 390; _____. **Relatório referente ao ano de 1947 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1948, p. 385; _____. **Relatório referente ao ano de 1952 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo: [s.n] 1953, p. 484, _____. **Relatório referente ao ano de 1953 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo: [s.n], 1954, p. 394. Cabe observar que apesar de haver nos relatórios a menção a uma suposta relação entre a adoção do diesel e uma maior regularidade nas partidas e chegadas dos trens, os próprios números referentes aos atrasos observados dizem o contrário, visto que no período de 1951 a 1955 o percentual de atrasos foi de 3,49% (1951), 3,42% (1952 e 1953), 5,98% (1954) e 4,09% (1945), números que aparentemente são baixos, mas que são muito piores que a média do período 1930-1938, cuja média foi de 0,83% (tabela 3.5), considerando-se atrasos as partidas e chegadas em horário superior a 9 minutos do horário previsto. Cf. _____. **Relatório referente ao ano de 1951 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1952, p. 455. *Idem.* **Relatório referente ao ano de 1952 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1953, p. 400; _____. **Relatório referente ao ano de 1953 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1954, p. 400.; _____. **Relatório referente ao ano de 1954 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1955, p. 448. _____. **Relatório referente ao ano de 1955 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1956, p. 373.

referentes a 1964 e 1965 em razão de já serem anos com operação parcial das linhas de tráfego²⁵⁴.

Tabela 4.6 – Resultados financeiros e coeficiente de tráfego da Seção Cantareira da EFS : 1942-1965

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente de tráfego
1942	1.789.267,10	3.648.874,40	-1.859.607,30	203,93
1943	2.368.628,50	3.572.486,30	-1.203.857,80	150,83
1944	3.006.557,90	5.406.515,30	-2.399.957,40	179,82
1945	3.499.001,20	6.481.626,10	-2.982.624,90	185,24
1946	3.954.167,10	9.064.545,50	-5.110.378,40	229,24
1947	4.289.266,40	11.743.267,70	-7.454.001,30	273,78
1948	5.170.308,90	13.244.501,20	-8.074.192,30	256,16
1949	5.615.650,80	13.021.150,60	-7.405.499,80	231,87
1950	5.649.868,40	15.753.973,80	-10.104.105,40	278,84
1951	6.280.841,60	17.498.148,00	-11.217.306,40	278,60
1952	7.221.921,00	19.079.741,00	-11.857.820,00	264,19
1953	7.058.054,60	22.941.969,20	-15.883.914,60	325,05
1954	9.346.958,80	25.939.577,70	-16.592.618,90	277,52
1955	10.448.906,70	34.446.892,70	-23.997.986,00	329,67
1956	14.045.667,10	44.465.723,90	-30.420.056,80	316,58
1957	23.130.236,00	55.000.138,20	-31.869.902,20	237,78
1958	25.227.816,80	65.512.901,30	-40.285.084,50	259,69
1959	35.707.543,40	93.167.465,70	-57.459.922,30	260,92
1960	38.050.697,30	141.010.832,90	-102.960.135,60	370,59
1961	64.041.374,10	189.747.499,00	-125.706.124,90	296,29
1962	91.653.023,70	316.763.164,50	-225.110.140,80	345,61
1963	154.144.411,80	482.728.123,50	-328.583.711,70	313,17
1964	137.489.085,50	821.872.946,20	-684.383.860,70	597,77
1965	12.343.449,00	314.905.108,00	-302.561.659,00	2551,19

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: EFS, 1943-1966

Na transição administrativa com vistas à anexação do *Tramway* da Cantareira, os poucos dados disponíveis nos permitem verificar que uma das primeiras ações da nova gestão foi realocar o número de funcionários, reduzindo a lotação referente à administração. Com isso, reduziu-se de 48 para 15 o número de funcionários nessas funções mais burocráticas, redirecionando-os à mão de obra no setor de tráfego.

²⁵⁴ ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório referente ao ano de 1949 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas**. São Paulo, [s.n], 1950, p. XI. Cumpre ressaltar que já havia uma tendência ao crescimento do coeficiente de tráfego dentro da própria Sorocabana, que se elevou ao longo dos anos na seguinte proporção: 1945 (87,41), 1946 (94,49) 1947 (99,09), 1948 (105,68), 1949 (105,86).

Tabela 4.7- Distribuição dos empregados da Seção Cantareira da EFS por setor:
1942-1944; 1957

Setor	1942		1943		1944		1945		1946		1957	
	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%	Q	%
Administração	48	12,06	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Direção	---	---	1	0,26	1	0,24	1	0,24	1	0,24	2	0,49
Contabilidade	---	---	11	2,81	11	2,67	11	2,67	11	2,68	15	3,68
Almoxarifado	---	---	4	1,02	4	0,97	4	0,97	4	0,97	0	0
Tráfego	144	36,18	174	44,39	187	45,39	185	44,90	193	46,96	192	47,06
Locomoção	78	19,6	79	20,15	86	20,87	88	21,36	85	20,68	77	18,87
Tração	80	20,1	81	20,66	80	19,42	81	19,66	78	18,98	75	18,38
Linha e dependências	48	12,06	42	10,71	43	10,44	42	10,19	39	9,49	47	11,52
Total	398	100	392	100	412	100	412	100	411	100	408	100

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: EFS, 1943-1947; 1958

Como podemos notar a única alteração significativa que ocorreu no período, em termos percentuais, foi a redução do total de empregados de 12,06% para 4,09% nas funções de administração/direção/contabilidade e o consequente aumento de 36,18% para 44,39% no setor referente ao tráfego, como forma de atender à crescente demanda por passageiros e a seus impactos na operação dos trens e estações.

Gráfico 4.4: Total de empregados da Seção Cantareira da EFS: 1942-1957

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: EFS, 1943-1958

Em 1957 o percentual de todos os setores mantinha proximidade com os dados de 1943, novamente com leve predominância para o tráfego, que ocupava 47,06% da mão de obra da Seção Cantareira. No que diz respeito ao total de empregados, os números demonstram relativa regularidade, tendo o número mínimo de 388, em 1955, e o máximo de 426, em 1950. Esse pequeno incremento no total de funcionários se contrapõe ao acréscimo no contingente de trabalhadores, observado por Nunes em boa parte das Estradas de Ferro entre as décadas de 1930 e 1950, especialmente a partir de 1945.²⁵⁵

Vale ressaltar que a ferrovia, com um corpo de funcionários sem grandes alterações ao longo dos anos²⁵⁶, começou a transportar cada vez mais passageiros, refletindo o aumento da população verificado no período, sobrecarga essa que mesmo com as melhorias implantadas – bitola de 1,00m, adoção da tração diesel-elétrica, e aquisição de novos trens –, ocasionou crescente deterioração do serviço, em vista do aumento, fora do comum, no total de transportados anualmente.

Em 1942 os dois ramais já transportavam a impressionante cifra de 5.243.687 passageiros, pagantes e não pagantes, suportando um serviço claramente superior às suas condições técnicas. No ano seguinte, essa cifra, já considerada alta, aumentou mais de 23%, motivando uma manifestação enfática no relatório da EFS sobre as condições da ferrovia:

Esta Secção, com apenas 50 carros de passageiros e 15 locomotivas pequenas, transportou 6.468.706 passageiros em 1943, fazendo a média de 52 trens por dia e suportando um tráfego quatro vezes superior às suas possibilidades, com trens super-lotados, para a pequena estabilidade da bitola que é de 60 centímetros. É interessante lembrar que já em relatório de 1940, o então Diretor do Tramway, pedia providencias neste sentido ao Govêrno, transcrevendo trecho do relatório de 1939. Nêsse ano, que o

²⁵⁵ NUNES, I. Deficit e nível de emprego ferroviário na segunda metade do século XX. XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. **Anais...** Niterói, RJ, 28, 29 e 30 de agosto de 2017. p. 12.

²⁵⁶ Utilizando como base 1957, último ano no qual encontramos dados relativos ao total de trabalhadores da ferrovia, teríamos uma média de 7,7 empregados por quilômetro se considerarmos toda a extensão da Seção Cantareira, inclusive contabilizando os desvios, em uma extensão total de 53,8 km. Se os excluirmos, no que o traçado a ser considerado se reduz a 42,6 km, encontramos uma média de 9,6 empregados por quilômetro. A título de comparação, Flávio Saes encontrou, para o ano de 1940, as seguintes médias, com viés de crescimento em relação às décadas anteriores: 8,88 (Companhia Paulista), 3,44 (Mogiana), 6,15 (Sorocabana). Nesse sentido, podemos afirmar que não havia nessa ferrovia, o chamado “empreguismo”, fator explicativo utilizado de forma acrítica por alguns autores para explicar as dificuldades financeiras das ferrovias em geral sem se atentar às singularidades de cada uma delas. SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981. Sobre a questão do “empreguismo”, além do livro de Flávio Saes, ver NUNES, I. Deficit e nível de emprego ferroviário na segunda metade do século XX. **op. cit.**

número de passageiros transportados com tão precário material foi de 3.850.518, o Snr. Diretor da Cantareira apelava para o Snr. Secretário, nos seguintes termos: *“O Tramway da Cantareira encontra-se, atualmente, numa situação que exige a sua remodelação. O movimento de passageiros cresce assustadoramente. Os carros correm com as suas lotações triplicadas, pois num carro de 40 lugares viajam de 100 a 120 pessoas. Tem-se modificado os horários e aumentado o número de trens, porém, nada adianta, pois o volume de passageiros aumenta diariamente. Urge, pois, que o Governo volte suas vistas para a já tão falada remodelação, antes que se registre algum acidente grave, devido à super-lotação dos trens e à sua bitola de 0,60. A remodelação trará grandes benefícios, não só ao Governo, como às localidades servidas e a serem servidas pela Estrada”*.²⁵⁷

Em que pese os alertas presentes nos relatórios a respeito da superlotação, servindo em uma região que, naquele momento, vivenciava um grande crescimento demográfico, a partir da década de 1940, o *Tramway* a cada ano batia recordes de pessoas transportadas, atingindo a marca de 9.369.825 em 1947. Em 1949 há uma queda considerável no total de passageiros, resultado do aumento nos preços das passagens e, ao mesmo tempo, dos esforços de fiscalização empreendidos visando a evitar a evasão de receitas resultantes da não cobrança de passagens quando da superlotação dos trens.²⁵⁸ De 1956 em diante a quantidade de passageiros voltou a apresentar trajetória de expressivo crescimento, alcançando a casa dos dez milhões de transportados, número que só vai refluir, consideravelmente, a partir de 1964, quando foi iniciada a desativação da ferrovia.

Uma apreciação das receitas obtidas indica que a Seção da Cantareira se tornou dependente, ao longo dos anos, da renda auferida com o transporte de passageiros. Os rendimentos com armazenagem e transporte de animais sempre foram ínfimos e, como tal, não causa surpresa que tenham perdido o já pequeno espaço no montante total arrecadado no decorrer do tempo.

A renda proveniente das mercadorias, no entanto, saiu de um patamar acima de 3%, até 1945, para menos de 1%, a contar de 1951, e, de forma gradual, estagnou sua receita sempre abaixo de 0,20%, de 1957 em diante. Essa trajetória ocorreu de forma similar às das encomendas que, na maioria dos anos, contribuíram

²⁵⁷ ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório referente ao ano de 1943 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas**. São Paulo, [s.n], 1944, p. 289-290. [grifo no original]

²⁵⁸ Idem. **Relatório referente ao ano de 1948 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas**. São Paulo, [s.n], 1949, p. 444-445; _____. **Relatório referente ao ano de 1949 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas**. São Paulo, [s.n], 1950, p. 501.

para registrar um resultado ligeiramente superior nas receitas, e também perdeu relevância em termos totais na arrecadação anual. O montante obtido com mercadorias e encomendas era tão baixo que, desde 1950, a arrecadação da rubrica “Rendas diversas” foi sempre superior à soma de ambas.

Tabela 4.8 – Total de passageiros pagantes e não pagantes da Seção Cantareira da EFS: 1942-1965

Ano	Passageiros Pagantes	Passageiros não pagantes	Total de Passageiros
1942	4.395.691	185.260	5.243.687
1943	5.591.617	877.089	6.468.706
1944	6.103.259	937.695	7.040.954
1945	6.963.800	901.267	7.865.067
1946	8.003.070	659.997	8.663.067
1947	8.814.757	555.068	9.369.825
1948	8.462.816	540.403	9.003.219
1949	7.237.017	531.732	7.768.749
1950	7.179.261	498.433	7.677.694
1951	6.933.999	471.719	7.405.718
1952	7.362.717	446.541	7.809.258
1953	6.905.931	460.820	7.366.751
1954	5.978.942	411.989	6.390.931
1955	5.853.834	393.627	6.247.461
1956	8.262.880	400.111	8.662.991
1957	7.909.392	405.338	8.314.730
1958	8.563.185	799.999	9.363.184
1959	9.771.040	744.799	10.515.839
1960	10.633.586	650.722	11.284.308
1961	10.433.058	662.499	11.095.557
1962	9.726.645	651.270	10.377.915
1963	9.097.398	631.847	9.729.245
1964	4.904.406	452.217	5.356.623
1965	304.224	6.286	310.510

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: EFS, 1943-1966.

Diretamente proporcional ao aumento do total de viajantes que carregava em seus trens, e inversamente proporcional às demais arrecadações, a renda oriunda do transporte de passageiros, era responsável por algo em torno de 90% da receita arrecadada, no período entre 1942 e 1945, crescendo progressivamente até atingir 96,28%, em 1955, para depois de pequena queda nos anos seguintes, atingir a surpreendente marca de 99,38% dos ganhos em 1959.

Um ano antes do início de sua desativação, ou seja, ainda funcionando plenamente, os passageiros transportados foram responsáveis por 97,62%, e, em 1964-1965, por respectivamente 99,05%, e 97,43%, das receitas da ferrovia. Nesse sentido, sob a gestão da Sorocabana, o *Tramway* cujos resultados negativos eram atribuídos à sua inclinação ao transporte de passageiros, não só manteve, como aprofundou sua atuação vinculada a esse público-alvo.

Se pelo lado da receita o transporte de passageiros se impôs, do lado das despesas apresentou irregularidades nos gastos, ao longo dos anos, como contido nas tabelas 4.9 e 4.10. A justificativa para os gastos apresentados, sempre presentes nos relatórios, baseava-se, nos custos dos combustíveis, nas oscilações dos preços dos materiais rodantes e, em termos de pessoal, nos reajustes efetuados pelo governo estadual, além dos aumentos do salário mínimo, ocorridos por decisão do governo federal, impactando assim os custos. Mais do que ações de gestão, as despesas oscilaram muito em decorrência de conjunturas específicas que escapavam, *grosso modo*, à governança, tanto da Seção Cantareira como da Estrada de Ferro Sorocabana.

Assim, os gastos com administração foram reduzidos de um montante de 8,34%, em 1942, para uma média de 5,53%, no período até 1963, atingindo o mínimo de 4,18%, em 1947, e o máximo de 7,11%, em 1959. As despesas diversas, somadas à Contribuição para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, representaram no período de 1942 a 1952 - último ano em que figuram nos balanços, uma média de 4,6% dos custos. Os maiores gastos, como esperado, estavam nos itens referentes ao tráfego, e à tração, cuja média, excetuando-se os anos de 1942 e 1964-1965, foi de 72,77%, curiosamente, com sensível redução a partir de 1960, o que, no entanto, parece mais um ajuste contábil – conforme já referido anteriormente- uma vez que a diferença foi “transferida” para a rubrica “Locomoção”, nos anos seguintes, assim como já havia ocorrido no ano de 1956.

Tabela 4.9 - Receitas da Seção Cantareira da EFS: 1942-1965 (Cr\$)

Ano	Passageiros	Encomendas	Animais	Mercadorias (1)	Rendas diversas	Armazenagens	Total
1942	1.608.692,80	63.621,50	473,30	59.967,20	56.512,30	---	1.789.267,10
1943	2.135.743,70	95.377,10	741,40	89.680,00	47.086,30	---	2.368.628,50
1944	2.700.625,80	116.029,90	523,40	124.103,30	65.275,50	---	3.006.557,90
1945	3.138.475,30	108.835,60	559,50	143.141,30	107.989,50	---	3.499.001,20
1946	3.637.850,10	114.579,20	657,20	86.586,30	102.614,80	11.879,50	3.954.167,10
1947	3.980.779,20	120.532,40	492,60	70.911,70	107.307,90	9.242,60	4.289.266,40
1948	4.857.879,00	114.811,40	169,20	56.374,20	133.841,60	7.233,50	5.170.308,90
1949	5.311.351,40	83.485,50	194,20	70.541,40	143.134,90	6.943,40	5.615.650,80
1950	5.350.502,60	67.088,30	180,70	62.773,50	162.559,30	6.764,00	5.649.868,40
1951	5.934.552,80	72.588,30	208,30	53.123,40	214.498,80	5.870,00	6.280.841,60
1952	6.815.595,20	63.389,40	86,60	41.335,50	296.859,30	4.655,00	7.221.921,00
1953	6.672.118,50	58.359,70	15,70	41.847,50	285.713,20	4.965,20	7.063.019,80
1954	8.968.492,70	46.710,40	78,00	40.319,20	286.897,90	4.460,60	9.346.958,80
1955	10.059.685,70	44.298,10	85,30	45.748,90	291.177,90	7.910,80	10.448.906,70
1956	13.419.195,50	39.647,80	29,70	34.320,10	546.662,90	5.811,10	14.045.667,10
1957	21.551.458,70	51.282,40	0,00	21.852,40	1.498.180,70	7.461,80	23.130.236,00
1958	23.946.131,70	38.108,50	0,00	24.415,30	1.212.618,10	6.543,20	25.227.816,80
1959	35.485.504,50	46.838,30	0,00	28.633,10	141.127,50	5.440,00	35.707.543,40
1960	36.468.975,00	32.575,30	0,00	22.593,10	1.521.898,60	4.655,30	38.050.697,30
1961	61.436.447,00	108.466,60	0,00	44.896,20	2.444.480,50	7.083,80	64.041.374,10
1962	86.402.889,00	156.149,00	0,00	50.589,00	5.034.484,10	8.912,60	91.653.023,70
1963	150.474.041,50	149.885,40	0,00	88.473,30	3.419.961,40	12.050,20	154.144.411,80
1964	136.182.154,00	109.878,70	0,00	67.723,30	1.111.266,70	18.062,80	137.489.085,50
1965	12.025.655,00	9.608,00	0,00	2.915,00	304.337,00	934,00	12.343.449,00

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: EFS, 1943-1966

(1) A rubrica "Mercadorias" foi substituída nos registros contábeis pelas taxas *de expediente* e *ad valorem* a partir de 1958. A partir de 1961 não consta o recebimento de taxa de expediente, apesar de a rubrica constar nos registros até 1963, quando a taxa deixa de constar no balanço, permanecendo apenas a taxa *ad valorem*.

Tabela 4.10 – Despesas da Seção Cantareira da EFS divididas por setor: 1942-1965 (Cr\$)

Ano	Administração	Tráfego ⁽¹⁾	Tração	Locomoção	Linhas e dependências	Despesas diversas	Contribuição para a Caixa de Aposentadorias e Pensões	Total
1942	304.172,40	774.781,50	1.543.063,30	645.220,00	279.027,60	43.136,40	59.473,20	3.648.874,40
1943	242.521,90	891.762,30	1.686.779,60	372.973,20	261.095,90	34.375,70	82.977,70	3.572.486,30
1944	288.426,00	1.311.249,10	2.535.161,30	570.426,60	344.231,90	234.782,70	122.237,70	5.406.515,30
1945	368.432,70	1.895.601,10	2.868.988,90	630.665,10	305.738,90	205.369,50	206.829,90	6.481.626,10
1946	435.633,50	2.431.763,50	4.515.331,70	731.398,50	440.833,50	150.192,40	359.392,40	9.064.545,50
1947	490.460,30	2.828.709,00	6.743.429,30	792.911,60	503.984,20	115.739,50	268.033,80	11.743.267,70
1948	610.131,40	10.726.949,30	-----	578.127,20	825.765,30	124.366,40	379.161,60	13.244.501,20
1949	663.556,20	10.111.043,80	-----	588.205,80	979.257,90	204.752,30	474.334,60	13.021.150,60
1950	745.975,40	11.788.397,00	-----	1.071.527,80	1.367.475,90	148.124,70	632.473,00	15.753.973,80
1951	786.868,90	13.090.214,10	-----	1.065.489,60	1.739.544,80	165.491,90	650.538,70	17.498.148,00
1952	907.848,10	14.185.487,60	-----	1.510.899,10	1.710.063,50	132.112,60	633.330,10	19.079.741,00
1953	1.433.464,90	17.980.319,90	-----	1.482.564,60	2.045.619,80	-----	-----	22.941.969,20
1954	1.354.958,20	19.840.508,90	-----	1.791.549,80	2.952.560,80	-----	-----	25.939.577,70
1955	1.843.453,70	25.198.904,70	-----	3.708.144,10	3.696.390,20	-----	-----	34.446.892,70
1956	2.084.109,50	29.127.312,30	-----	7.522.818,40	5.731.483,70	-----	-----	44.465.723,90
1957	3.540.828,90	40.162.148,90	-----	6.382.602,20	4.914.558,20	-----	-----	55.000.138,20
1958	4.091.462,80	46.416.742,00	-----	6.493.592,30	8.511.104,20	-----	-----	65.512.901,30
1959	6.628.628,20	65.721.673,90	-----	11.497.252,70	9.319.910,90	-----	-----	93.167.465,70
1960	9.302.434,10	90.334.140,40	-----	25.133.992,40	16.240.266,00	-----	-----	141.010.832,90
1961	11.221.939,50	126.796.172,50	-----	29.783.292,60	21.946.094,40	-----	-----	189.747.499,00
1962	20.185.566,60	209.177.021,40	-----	51.784.369,80	35.616.206,70	-----	-----	316.763.164,50
1963	31.717.982,10	316.690.900,80	-----	84.237.866,60	50.081.374,00	-----	-----	482.728.123,50
1964	132.910.943,00	498.746.195,20	-----	120.867.612,70	69.348.195,30	-----	-----	821.872.946,20
1965	38.128.430,00	164.571.997,00	-----	60.355.303,00	51.847.413,00	-----	-----	314.905.108,00

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: EFS, 1943-1966

(1) A partir de 1948 as despesas com tráfego passaram a englobar, também, os gastos anteriormente discriminados como "Tração".

Analisando as despesas a partir do tipo de gasto – “pessoal”, “material” ou “diversos” – nos deparamos, contudo, com um resultado que revela crescente incremento no gasto de pessoal no período de 1945 a 1965, registrando-se também oscilações bruscas no percentual destinado à remuneração. Dessa forma, apesar de não ter um número excessivo de empregados para o tamanho de sua malha ferroviária, vemos que a quantia despendida com o pagamento de pessoal, no entanto, cresceu de forma substantiva no decorrer do tempo. A variação observada nos percentuais constantes da tabela 4.11 reside em dois aspectos complementares: os reajustes definidos pelo Estado aos trabalhadores da ferrovia – ora decorrentes de valorização salarial, ora resultado direto do aumento do salário mínimo – e, ao mesmo tempo, a variação dos gastos com materiais, os quais estavam expostos a variações do câmbio, e aos impostos com importação.

Tabela 4.11 – Despesas da Seção Cantareira da EFS divididas por tipo de gasto: 1945-1965

Ano ⁽¹⁾	Pessoal		Material		Diversos ⁽²⁾	
	Cr\$	%	Cr\$	%	Cr\$	%
1945	3.613.623,60	55,75%	2.397.821,90	36,99%	470.180,60	7,25%
1946	4.675.778,60	51,58%	3.817.914,50	42,12%	570.852,10	6,30%
1947	5.257.091,60	44,77%	6.030.575,70	51,35%	455.620,40	3,88%
1948	6.293.818,00	47,52%	6.374.054,10	48,13%	576.629,00	4,35%
1949	7.008.308,00	49,98%	6.370.111,10	45,43%	642.731,40	4,58%
1950	9.089.821,80	57,70%	5.719.618,40	36,31%	944.533,60	6,00%
1951	10.060.438,20	57,49%	6.382.553,10	36,48%	1.055.156,70	6,03%
1952	11.017.557,20	57,74%	6.894.358,10	36,13%	1.167.825,70	6,12%
1953	14.343.335,70	62,52%	8.598.633,50	37,48%	---	---
1954	18.366.411,50	70,80%	7.573.166,20	29,20%	---	---
1955	24.361.845,40	70,72%	10.085.047,30	29,28%	---	---
1956	33.034.212,00	74,29%	11.431.511,90	25,71%	---	---
1957	36.068.989,90	65,58%	18.931.148,30	34,42%	---	---
1960	87.958.318,30	62,38%	53.052.514,60	37,62%	---	---
1961	111.279.444,20	58,65%	78.468.054,80	41,35%	---	---
1962	201.160.688,10	63,50%	115.603.076,40	36,50%	---	---
1963	298.647.729,30	61,87%	184.080.394,20	38,13%	---	---
1964	577.211.534,40	70,23%	244.661.411,80	29,77%	---	---
1965	238.883.907,00	81,00%	56.019.236,00	19,00%	---	---

Fonte: Elaborada pelo autor a partir de: EFS, 1946-1958;1962-1966..

(1) Os dados referentes aos anos de 1958-1959 não foram localizados

(2) As despesas outrora lançadas como “Diversos” foram incorporadas, nos relatórios de 1953 em diante, à rubrica “Materiais”.

Como reflexo dos resultados financeiros, e do perfil que a linha consolidou ao longo dos anos, a Seção Cantareira da Estrada de Ferro Sorocabana continuou a ser objeto, também, de preocupação entre os parlamentares estaduais, mesmo sob a administração da EFS; do mesmo modo, suscitaram-se visões contraditórias quanto à sua própria pertinência, tanto que, em 1951, o deputado Eumene Machado propôs o projeto legislativo 700/1951, que tratava do prolongamento da linha férrea até o município de Atibaia, com traçado passando por Mairiporã. A justificativa baseava-se no argumento de que a ferrovia auxiliaria a expansão demográfica e econômica da região, dando oportunidade à moradia daqueles que não tinham recursos financeiros para residir nos locais mais valorizados da capital e vizinhanças.²⁵⁹

Se em 1951 a proposta foi de prolongá-lo, mesmo diante do histórico de pedidos de desativação, transformação em bondes elétricos ou de remodelação, em 1956 uma proposta do então deputado Franco Montoro instigaria debates mais acalorados não só na Casa Legislativa, mas na sociedade em geral, visto que por meio do Projeto de Lei n. 1031, de 1956, Franco Montoro propôs a realização de um convênio com a prefeitura de São Paulo, para transformar os ramais do *Tramway* em avenidas urbanas.²⁶⁰

Segundo o projeto, ao governo estadual caberia a doação dos terrenos utilizados pela ferrovia, incluindo tanto os ramais quanto os pátios e desvios; e mais a contribuição de Cr\$ 50.000.000,00, que seriam obtidos com a economia da operação do *Tramway* em dois anos, isto é, graças ao montante que deixaria de ser gasto cobrindo as despesas da estrada de ferro.

²⁵⁹ MACHADO, E. Projeto de lei 700, de 1951. Autoriza o Governo do Estado a promover o prolongamento da linha tronco da E.F. Cantareira, até Atibaia, passando por Mairiporã. Sala das Sessões, 10 de julho de 1951. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. São Paulo: Imprensa Oficial. 11 jul 1951, p. 25. O projeto obteve parecer desfavorável da Comissão de Constituição e Justiça (Parecer nº. 2414/1951) e foi rejeitado pelos deputados no mesmo ano.

²⁶⁰ MONTORO, F. Projeto de lei n. 1031, de 1956. Dispõe sobre convênio entre o Govêrno do Estado e a Prefeitura Municipal da Capital com o objetivo de transformar os atuais ramais da Cantareira e de Guarulhos em avenidas urbanas. Sala das sessões, 14 de dezembro de 1956. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Projetos de lei de 1956**: 901 a 1032. [Gabinete de Assessoria Técnica]. São Paulo: ALESP, s/d. Cabe ressaltar que quatro anos antes, em 1952, o vereador Thomé de Souza havia proposto, na Câmara Municipal de São Paulo, projeto de teor parecido, isto é, no sentido de que houvesse um convênio entre as duas esferas de governo com vistas à supressão dos ramais da Cantareira e sua substituição por avenidas urbanas. SOUZA, T. Indicação n. 553/1952. In: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. . **Anais da Câmara Municipal de São Paulo**: 1952. vol. V. 21ª sessão ordinária, realizada em 19 de março de 1952. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo, p. 243

A Prefeitura, por sua vez, arcaria com a pavimentação do traçado, com a remoção dos bens e materiais, e a implantação de um sistema de transportes que substituísse a contento os ramais da Cantareira e de Guarulhos, tendo como base o número de passageiros do ano 1956, nos domínios da capital.

Na justificativa de sua proposta, o deputado argumentou que as estradas de ferro eram lucrativas no transporte de cargas em longos trajetos, e que o transporte de passageiros, ou a exploração de trajetos de curta distância, prejudicam seus resultados financeiros, exemplificando com os ramais do *Tramway* da Cantareira:

Sem entrar em pormenores sobre o custo de operação de vias férreas, que comportaria longa discussão técnica e se afastaria dos objetivos ora visados, é suficiente constatar o fato, que poderá ser atestado por qualquer ferroviário: os ramais curtos, nos quais o transporte de passageiros seja proporcionalmente considerável, **são sempre deficitários**. Se isto é verdade para os ramais propriamente ditos (que se acham diretamente ligados à rede geral da ferrovia), com maior razão é verdade para os pseudo-ramais (caso da Cantareira) que, sobre serem desligados da rede (constituindo trechos independentes) diferem destes pelas suas características técnicas.²⁶¹

Na visão de Franco Montoro o *Tramway*, portanto, era inadequado ao serviço a que se prestava e sua substituição era necessária. Para além da inviabilidade mencionada, em termos de percurso reduzido e atendimento prioritário ao transporte de passageiros, o projeto de lei elencou outros cinco itens que motivavam a proposta, quais sejam: o sistema de tração a vapor que não seria adequado a trens com paradas frequentes; o traçado, por ser no mesmo nível das ruas, ensejaria acidentes, e, do mesmo modo, obrigava a redução da velocidade de deslocamento dos trens; pelo fato da circulação ocorrer apenas por uma via.

Igualmente, também contribuiriam para a limitação de velocidade: as portas, que por serem poucas e pequenas retardavam o embarque e desembarque de passageiros; e, por fim, a estação inicial, localizada na esquina da Rua da Cantareira com a Rua João Teodoro, por possuir tráfego muito congestionado e ser afastada do centro da capital.²⁶² Como derradeiros argumentos, o deputado listou

²⁶¹ MONTORO, F. Projeto de lei n. 1031, de 1956. Dispõe sobre convênio entre o Govêrno do Estado e a Prefeitura Municipal da Capital com o objetivo de transformar os atuais ramais da Cantareira e de Guarulhos em avenidas urbanas. Sala das sessões, 14 de dezembro de 1956. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Projetos de lei de 1956**: 901 a 1032. São Paulo: Alesp, s/d.

²⁶² Ibidem.

as vantagens que a ação traria para os envolvidos, isto é, para os governos estadual e municipal e também para a população atendida pela ferrovia:

A – Para o Governo do Estado

- a) o Estado ficaria imediatamente exonerado da obrigação de manter um serviço de transportes coletivos urbanos oneroso, e tipicamente de atribuição municipal;
- b) dentro de dois anos, contados da assinatura do convênio, estaria inteiramente livre do déficit daqueles ramais, que vem aumentando de ano para ano;
- c) todo o material e instalações da via permanente, e boa parte de material rodante poderia ser melhor aproveitado nas demais linhas da E.F.S.;

B – Para a Prefeitura

- a) o Município adquiriria, sem necessidade de desapropriação e sem qualquer despesa, a faixa de terreno necessária à construção das avenidas;
- b) o Município receberia substancial auxílio que lhe permitiria executar as obras em tempo relativamente curto;
- c) o Município teria desafogadas as suas vias de acesso nas zonas Norte e Nordeste da cidade;

C – Para o povo:

- a) os usuários dos atuais ramais se libertariam dos trenzinhos obsoletos e passariam a dispor de meios de transportes modernos e muito mais eficientes;
- b) os moradores das casas que margeiam a estrada de ferro se libertariam tanto do ruído incômodo que os trens produzem, quanto da fuligem que as locomotivas expelem pelas suas chaminés;
- c) a população de toda a cidade seria beneficiada com o progresso dos bairros de além Tietê, atualmente embaraçado pela precariedade dos transportes;
- d) finalmente, o Horto Florestal e outros lugares pitorescos do Município seriam facilmente acessíveis, proporcionando a toda a população a oportunidade de horas de divertimento sadio.²⁶³

A justificativa de Montoro, claramente favorável aos ônibus e à adoção de amplas avenidas para o transporte coletivo de passageiros, portanto, indicando *pari passu* a percepção de que ferrovias, cujas despesas superavam as receitas, deveriam ser substituídas por modais rodoviários; no caso, não se tratava, contudo, de uma inovação do deputado paulista: sua indicação era caudatária da lei federal 2.698/1955 que destinava recursos específicos para tal ação, ou seja, a supressão via pavimentação dos ramais ferroviários reconhecidamente deficitários”.²⁶⁴

²⁶³ MONTORO, F. Projeto de lei n. 1031, de 1956. Dispõe sobre convênio entre o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal da Capital com o objetivo de transformar os atuais ramais da Cantareira e de Guarulhos em avenidas urbanas. Sala das sessões, 14 de dezembro de 1956. *In*: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Projetos de lei de 1956**: 901 a 1032. São Paulo: Alesp, s/d.

²⁶⁴ BRASIL. Lei n. 2.698, de 27 de dezembro de 1955. Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados, e altera o item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953 e o § 1º do art. 2º da Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 30/12/1955, página 23873.

Independentemente de sua motivação, o PL proposto despertou amplo debate sobre os destinos do *Tramway*. Na Câmara Municipal de São Paulo, por exemplo, vereadores reverberaram a proposta de Montoro manifestando grande preocupação com o que ocorreria depois da supressão dos ramais, pois, no geral, não discordavam no que se referia à precariedade dos serviços prestados pela ferrovia.²⁶⁵ Nas palavras do deputado João Louzada:

A população da Cantareira, Vila Galvão, Guarulhos e Vila Augusta e outras vilas adjacentes, repete, com pesar, uma frase que pode vir a se transformar em realidade. Esta frase é: "Se os trens desaparecerem andaremos a pé".

Sr. Presidente, nobres Colegas, encontra-se em tramitado na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo um Projeto de Lei, de autoria do Deputado Franco Montoro, que transforma em vias de acesso os atuais ramais da Estrada de Ferro Cantareira, de propriedade do Governo do Estado. Esse Projeto, Sr. Presidente, tem encontrado a mais viva oposição por parte de 250 mil pessoas que habitam as localidades servidas por aqueles ramais, que se vêm ameaçadas, de uma hora para outra, de serem privadas do mais rápido e barato meio de transporte de que dispõem para ir ao trabalho e outras necessidades de locomoção prementes. Cumpre-nos reconhecer que se tal medida for concretizada, o povo que mora nas localidades por mim referidas será obrigado a gastar, ao invés de Cr\$ 1,50 por viagem, que é o que custa a passagem do trem, terá que despende nada menos de Cr\$ 5,00 por viagem, o preço da passagem dos Ônibus.²⁶⁶

A argumentação acima, de caráter econômico e social, tinha como base o possível impacto que a extinção do *Tramway* da Cantareira causaria no orçamento dos moradores menos favorecidos da região; e foi argumento recorrente ao longo do tempo, muito utilizado como justificativa para os pedidos de melhoria, e de pedidos de não supressão dos ramais; era levado em consideração também pelo governo do Estado, que hesitava ainda em encerrar as atividades da linha férrea, temendo, justamente, prejudicar de forma excessiva os moradores locais; rememorando que o governo do Estado mantinha sem correção os preços das passagens, por intermédio de forte subsídio à companhia, alvo de ponderações frequentes por parte dos técnicos nos relatórios analisados, ora a favor, ora contrários à sua pertinência.

O debate contou também com a intervenção do vereador Alípio Henrique. Este, lembrando discussões passadas sobre a estrada de ferro, decorrentes de um projeto de lei de outro vereador que propôs sua substituição por ônibus no ramal Guarulhos, pontuou que teria sido realizado um cálculo, segundo o qual, "seria

²⁶⁵ CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Anais da Câmara Municipal de São Paulo**: 1957. vol. XIV. 217ª sessão ordinária, realizada em 25 jun. 1957. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo, p. 443.

²⁶⁶ Ibidem, p. 444.

preciso, das 4 horas da madrugada até as 7, um número tão elevado de ônibus que não impossibilitaria o transporte atendido, quer pela CMTC, quer por qualquer empresa particular, tal o número de operários a serem transportados para o centro da cidade.”

O cerne da discussão girou, em síntese, em torno da questão do aumento do custo de transporte que a eliminação do *Tramway* causaria: a incapacidade de a Companhia Municipal de Transportes Metropolitanos (CMTC) assumir, a contento, as funções até então desempenhadas pela ferrovia, pelo menos a curto prazo; também, o aumento de preço dos produtos e mercadorias oriundas de Guarulhos; e, por fim, o fato de os técnicos da Comissão do Metropolitano terem-no incluído em seus estudos relacionados ao Ramal Norte-Sul.

A menção à ferrovia verificada no relatório da Comissão do Metropolitano era algo que já havia sido citado, anteriormente, na Casa, pelo vereador Scalamandrê Júnior, ocasião em que alertou para o fato de que os estudos da referida Comissão²⁶⁷ a incluíam como elemento substantivo no tocante à zona norte da capital:

Por diversas vezes tenho afirmado que o anti-Projeto de um sistema de transporte rápido metropolitano, elaborado pela Comissão do Metropolitano, tem sido esquecido pelo Executivo Municipal. [...]

Embora pareça estranho, existem atualmente em São Paulo dois sistemas de transporte rápido: o de Santo Amaro, no trecho da Av. Rodrigues Alves, e o da Cantareira, incluindo-se o ramal de Guarulhos.

A Linha Norte ou Cantareira, no plano do Metropolitano, classifica-se em segundo lugar na lista executiva do plano. Isto quer dizer que nenhuma alteração deve ser feita no sistema atual (trenzinho da Cantareira), inclusive a abertura de avenidas, com o estabelecimento de linha de ônibus, sem que se estabeleça um entendimento entre o Município e o Estado, no sentido de se incluir aquelas linhas férreas no sistema geral do Metropolitano.

Faço estas considerações em virtude de um Projeto de Lei que tramita na Assembléia Legislativa, de autoria do Deputado Franco Montoro. Na justificação desse Projeto, o nobre autor refere-se a inúmeros inconvenientes que se notam na manutenção da Estrada da Cantareira e que, para saná-los seria necessário, no mínimo eletrificar os dois ramos, melhorar-lhe o traçado etc.

[...]

A extinção imediata dos ramais da Cantareira e construção de avenidas, viriam anular todo o trabalho realizado pela Comissão do Metropolitano que

²⁶⁷ A “Comissão do Metropolitano” foi uma comissão liderada por Prestes Maia a convite da Prefeitura de São Paulo que apresentou, em 1956, o “Ante-Projeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano” na qual Maia, embora tenha elaborado uma proposta que contemplasse a construção de redes metroviárias, defendeu que fosse priorizada a viabilização do Plano de Avenidas, proposta de sua autoria. Este projeto previa a implantação do segundo anel perimetral, especialmente no que diz respeito à ligação leste-oeste da capital e à atual Avenida 23 de maio. ANELLI, R. L. S. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. **Arquitetextos**. 082.00, ano 7, mar. 2007.

inclui os ramais da Cantareira como linhas distribuidoras, incluindo-se eventuais prolongamentos em Guarulhos, em direção do centro desta cidade satélite.

A intenção do nobre Deputado Franco Montoro, nosso ex-colega desta Edilidade e meu estimado amigo, é das mais louváveis, pois visa melhorar as condições de vida dos habitantes daquela região da cidade. Entretanto, nesta oportunidade, em que o Projeto de S. Exa, foi aprovado em primeira discussão, tenho o dever de alertar o Legislativo Estadual, no sentido de que a matéria seja adiada até que se estabeleçam entendimentos entre o Estado e o município e que se obtenha deste o pronunciamento definitivo sobre a possibilidade de execução da Linha Norte, no plano do sistema de transporte rápido – Metropolitano.²⁶⁸

Por meio da Indicação n. 692/1957 o deputado Alfredo Farhat, proprietário de um jornal local em Guarulhos, em nome da região apresentou ponto de vista contrário ao de Montoro, manifestando-se, não pela supressão, mas pela eletrificação da ferrovia. Segundo o parlamentar, não se poderiam negar, a despeito das críticas que sempre sofreu, os serviços prestados pelo *Tramway* à população de Guarulhos, e da zona norte da capital, tanto em termos de transporte como em relação ao comércio e as indústrias que o margeavam, motivo pelo qual a solução seria a eletrificação e sua ligação à rede ferroviária paulista.²⁶⁹ Dias depois, ainda no auge da discussão sobre os rumos da ferrovia que cortava o município, Farhat novamente se manifestou sobre o assunto, indicando que a extinção do ramal não traria, na sua visão, nenhum benefício a Guarulhos que, ao contrário de São Paulo, ainda poderia receber uma mitigação do dano por intermédio de recebimento de indenização do Estado, algo não previsto por Franco Montoro para Guarulhos:

O papel da Cantareira, ramal da Estrada de Ferro Sorocabana na vida de Guarulhos é de grande importancia. Representa hoje para o nosso trabalhador uma espécie de táboa de salvação, pois é a condução mais barata que todos dispõem. A Cantareira foi um dos esteios, sem dúvida, do nosso progresso e legitimamente é forçoso reconhecer que Cumbica nasceu a sombra de seu meio de transporte e ainda hoje é o trenzinho quem dá vazão ao transporte de quase todos militar [sic] de FAB ali sediados. A concessionária de ônibus, Empresa de Onibus Guarulhos Ltda., nunca obedeceu os horários de Cumbica e ali sempre empregou os seus piores carros, raramente manda os bons. Mas, a Cantareira teve papel tão decisivo em nosso último progresso porque à sua margem se levantaram [sic] os novos bairros, por assim dizer a Nova Guarulhos. Foi o Jardim Tranquilidade, o Jardim Vila Galvão, Vila Brasil, Vila Eusonia, Vila Paschoal,

²⁶⁸ CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Anais da Câmara Municipal de São Paulo**: 1957. vol. XIV. 210ª sessão ordinária, realizada em 13 de junho de 1957. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo, p. 24-25.

²⁶⁹ FARHAT, A. Indicação 692, de 1957. ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. 4ª reunião, da 3ª sessão legislativa, em 22 de julho de 1957. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. São Paulo, 23 jul. 1957, p. 43. A transcrição completa encontra-se em: FOLHA DE GUARULHOS. Guarulhos, 28 jul. 1957, p. 3. Acervo AHMG

Vila IV Centenário, Cumbica, desenvolvimento de Gopoúva e de Vila Augusta. Vila Galvão viveu sua época de ouro à sombra da Cantareira e seu progresso é fruto da existência dessa estrada.

O projeto Franco Montoro prevendo a extinção da Cantareira, tem duplo objetivo – um transformar o seu leito em Avenida e por ele rodar ônibus elétricos e outro carrear na Capital o metrô para a Zona Norte. Achamos impraticável a primeira hipótese porque só as desapropriações necessárias, a construção da Avenida, iria custar fabulosa fortuna e a condução iria ficar encarecida de muito e na segunda, Guarulhos nada lucraria. Portanto, é o projeto danoso para Guarulhos, não há dúvida.²⁷⁰

A posição de Farhat explicita dois pontos importantes referentes aos impactos que a supressão teria, à época, para os usuários de Guarulhos: primeiramente, não haveria, diferentemente da capital, auxílio financeiro para a pavimentação das avenidas, ao menos nos termos do convênio proposto por Montoro. Em complemento, havia o fundado temor de que, uma vez que não houvesse mais a ferrovia, os que dela se utilizavam para ir a São Paulo ficassem desamparados, visto que em São Paulo já havia uma rede de bondes e de ônibus mais desenvolvida que em Guarulhos, cujas linhas de ônibus, precárias, atendiam prioritariamente as regiões não contempladas pelo traçado da ferrovia.²⁷¹

O *Estado de S. Paulo* noticiou o projeto pontuando que, uma vez efetivada, causaria “transtornos” aos usuários da linha, restringindo a análise, contudo, à capital. Observou o jornal que a estrada de ferro “embora antiquado e incomodo, oferece locomoção barata e transporta, diariamente, elevado numero de pessoas”, razão pela qual a medida seria “impraticável”, visto que tanto a própria Sorocabana como a CMTC não estariam em condições de suprir a demanda no curto prazo.²⁷²

Diante da repercussão negativa do projeto de Franco Montoro, que ensejou manifestações de colegas da Assembleia Legislativa, de vereadores dos dois municípios, e até mesmo do diretório do Partido Democrata Cristão de Guarulhos, além de abaixo-assinados de associações de moradores; até panfletos foram distribuídos nos trens e estações do *Tramway* da Cantareira – cujo objetivo era alertar os usuários sobre os possíveis efeitos negativos do projeto. Mas o próprio deputado Franco Montoro pediu a suspensão da tramitação do projeto de lei, em março de 1957. Meses depois, mais precisamente em junho, mesmo diante do

²⁷⁰ OS TRABALHADORES unidos com o deputado Alfredo Farhat pela eletrificação e melhoria dos trens da Cantareira. **Folha de Guarulhos**. Guarulhos, 04 ago. 1957. p. 1. Acervo do AHMG.

²⁷¹ CORREIO DO POVO, Guarulhos, 15 jun. 1957, p. 1.; O PROJETO da Cantareira. **Correio do Povo**, Guarulhos, 22 jun. 1957, p. 4. Acervo do AHMG.

²⁷² EXTINÇÃO do Trenzinho da Cantareira. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 31 maio 1957, p. 30.

parecer favorável emitido pela Comissão de Constituição e Justiça²⁷³, sugeriu que fosse constituída uma comissão para analisar o assunto, formada por deputados, representantes das prefeituras e câmaras municipais de São Paulo e Guarulhos, e moradores das áreas atendidas, com a finalidade de esboçar uma solução de curto prazo, e outra de médio prazo para a questão.²⁷⁴

O projeto, com parecer favorável e aprovado em 1ª discussão, não teve seguimento ao longo da legislatura, que durou até 1958, sendo arquivado no ano seguinte.²⁷⁵ Não foi adiante em decorrência da resistência que enfrentou, e de ter sido abandonado logo em seguida pela decisão do governador Jânio Quadros, ao ordenar a realização de estudos definitivos quanto ao *Tramway* por uma Comissão de engenheiros.

O relatório produzido por essa Comissão observou, *grosso modo*, que as melhorias promovidas pela EFS não resultaram em uma solução definitiva para a ferrovia, que, já cinquentenária, padecia de problemas técnicos oriundos desde sua construção, como curvas com raio de 46 metros e rampa máxima de 3%²⁷⁶, consideradas “precaríssimas” pela Comissão. Outra dificuldade relacionava-se ao traçado do leito em área já urbanizada, e a faixa de linha ser de apenas 10 metros – o trecho entre a estação Guarulhos e Cumbica era exceção □, e o que impediria uma remodelação mais arrojada residia, sobretudo, em decorrência dos altos custos das desapropriações.

O perfil da linha, segundo a Comissão, não colaborava e os resultados negativos, já mencionados, eram uma constante, uma vez que a ferrovia não

²⁷³ TORLONI, H. Parecer n. 481, de 1957, da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de lei n. 1031, de 1956. São Paulo, 12 abr. 1957. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Avulsos de Pareceres de 1957**: 301 a 600. São Paulo: Alesp, s/d.

²⁷⁴ COMISSÃO especial para julgar o projeto de extinção da Cantareira. **Folha da Manhã**, São Paulo, 21 mar. 1958, p.1; CONTINUA a faltar numero para a votação da pauta. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 24 jun. 1958, p. 7.; **Correio do Povo**, Guarulhos, 24 ago. 1957. p. 4. MONTORO, Franco. Discurso Pronunciado na sessão do dia 8-8-57. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. 95ª sessão ordinária, da 3ª sessão legislativa, em 12 de agosto de 1957. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. 13 ago. 1957, p. 80; CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Anais da Câmara Municipal de São Paulo: 1957. vol. XVII. 234ª sessão ordinária, realizada em 21 de agosto de 1957. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo, p. 218.

²⁷⁵ ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Resolução – Alesp n. 315, de 02 de junho de 1959**. Serão arquivadas, na presente sessão legislativa, mediante despacho da Presidência da Assembléia, as proposições de legislatura anteriores, cuja tramitação não tenha atingido a fase de votação em 2ª discussão ou da votação em discussão única. São Paulo, 02 jun. 1959. Disponível em:

<<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/resolucao.alesp/1959/resolucao.alesp-315-02.06.1959.html>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

²⁷⁶ O problema, aqui, seria uma curva muito “fechada” para bitola de 0,60m, agravada com a substituição por bitola de 1,00m, e as rampas seriam muito íngremes, sobrecarregando a tração.

possuía zona rural com cargas a serem transportadas. Não obstante, o relatório reiterou sua dependência em relação aos passageiros na geração de receitas: “Transporta unicamente passageiros, o que, para servir ao público exige um serviço de muita regularidade, dentro de horários rígidos, impondo, por outro lado, pra uma exploração financeiramente sã, tarifas adequadas.”²⁷⁷

Sobre o projeto de Franco Montoro, os técnicos ponderaram: “Era um projeto impraticável, pois por meio de ônibus é quase impossível substituir-se o transporte ferroviário de 12 milhões de passageiros por ano, a quanto se eleva o movimento da Cantareira”. Indicaram também a soma que seria despendida em desapropriações, na ordem de Cr\$ 1.200.000.000,00. Somados aos custos de terraplenagem e aquisição de ônibus, estimados em no mínimo 200 veículos para suprir a demanda, o projeto de Montoro custaria, de acordo com as estimativas, algo em torno de Cr\$ 1.840.000.000,00, valor superior a 36 vezes o proposto pelo projeto do deputado em repasses estaduais à prefeitura de São Paulo²⁷⁸.

O relatório da Comissão opinou no sentido de se manter a ferrovia em funcionamento, levando em conta até mesmo que seu traçado seria seguido pelo futuro metrô na zona norte. Notou, ainda, que os melhoramentos já realizados a haviam modernizado minimamente, mas que com os aumentos nos preços das passagens dos ônibus, promovidos pela CMTC, a situação de desconforto e lotação, em seus 72 trens em operação, havia se agravado, tendo em vista que tal acréscimo no valor cobrado gerava, como resultado, o aumento de usuários na linha férrea.²⁷⁹

O diagnóstico feito ensejou algumas propostas de melhoria em atenção à Resolução 1003/1958 - que instituiu a Comissão -, dentre as quais se destacaram: a duplicação da linha no trecho entre Tamanduateí e Areal; a aquisição de 75 carros-motores movidos a diesel, com vista a substituir a tração a vapor; a edificação de passagens elevadas nos pontos mais críticos de cruzamentos com estradas de rodagem; e, também, a construção de dois túneis e respectivas estações subterrâneas nas regiões de Santana e da Parada Inglesa/Tucuruvi; tudo calculado ao custo estimado de Cr\$ 561.400.000,00. Se a remodelação fosse realizada nos moldes propostos, a Comissão advogava que os preços das tarifas deveriam ser

²⁷⁷ COMISSÃO DE ENGENHEIROS PARA PROCEDER ESTUDOS A RESPEITO DAS CONDIÇÕES DO PROBLEMA DE MELHORIA DA ESTRADA DE FERRO CANTAREIRA. Sugestões para a melhoria da Estrada de Ferro Cantareira. **Diário Oficial do Estado**. 22 jan. 1959, p. 3.

²⁷⁸ Ibidem, loc. cit.

²⁷⁹ Ibidem, p. 4.

aproximadas às dos ônibus, de modo a se manter o equilíbrio financeiro da ferrovia.²⁸⁰

A proposta, muito possivelmente pelo seu alto custo, não foi levada adiante pelo governo, e o *Tramway* da Cantareira, a despeito de, em 1958²⁸¹, finalmente ter encerrado as viagens em bitola de 0,60m, permaneceu dependente do transporte essencialmente de passageiros, e prosseguiu em regime de constantes resultados negativos. Até que, em 1964, foi dado início a desativação dos ramais, em situação precipitada para a reforma e modernização da Ponte Cruzeiro Sul, interrompendo o tráfego de trens no local, por intermédio da eliminação dos trechos “Tamanduateí-Areal” e “Areal-Cantareira”. Depois ocorreu uma progressiva e consequente redução no número de trens.²⁸²

O Ramal da Cantareira, cuja extinção já era prevista, foi suprimido por partes a começar em 19-6-1964, quando o seu ponto inicial foi recuado para a estação do Areal. Em 15-11-1964 dado o pequeno movimento suprimiu-se o trecho de Areal à Cantareira.

Durante este ano em 19/5 foi suspenso o tráfego de Areal a Guarulhos, sendo que em 31-5-1965 foi considerado extinto e fechado definitivamente ao tráfego as linhas do antigo “*TRAMWAY DA CANTAREIRA*”.²⁸³

Os resultados negativos nunca foram uma novidade para a administração estadual e a decisão pela supressão dos ramais, depois de mais de 70 anos de funcionamento, não deve ser a única explicação para o encerramento das atividades da ferrovia da Cantareira. Várias circunstâncias concorreram, tais como o advento do ônibus, o surgimento de novas rodovias e, sobretudo a inviabilidade econômica da ferrovia contribuíram para formar um todo explicativo mais amplo em torno da extinção do saudoso, para muitos, do *Tramway* da Cantareira.

Em termos de viabilidade econômica, Nunes observou que, desde a década de 1940, as ferrovias tanto no plano nacional como no plano estadual vinham perdendo rentabilidade. Aquelas que não eram deficitárias, já na década de 1950

²⁸⁰ COMISSÃO DE ENGENHEIROS PARA PROCEDER ESTUDOS A RESPEITO DAS CONDIÇÕES DO PROBLEMA DE MELHORIA DA ESTRADA DE FERRO CANTAREIRA. Sugestões para a melhoria da Estrada de Ferro Cantareira. **Diário Oficial do Estado**. 22 jan. 1959, p. 4.

²⁸¹ ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório referente ao ano de 1958**. São Paulo: [s.n], 1959, p. 163.

²⁸² Idem. **Relatório referente ao ano de 1964**. São Paulo, [s.n], 1965, p. 155. Segundo Prestes Maia, a concordância para se interromper o tráfego, por parte da Sorocabana, estava pendente apenas por conta das eleições e que, tão logo elas ocorressem, o Estado anuiria em interromper o tráfego naquela parte para a construção da ponte. MAIA diz que inundações serão menores esse ano. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 03 out. 1963, p. 17.

²⁸³ Idem. **Relatório referente ao ano de 1965**, São Paulo, [s.n], 1966, p. 155.

apresentavam, ao menos, seu superávit sensivelmente reduzido, dando mostras de que a viabilidade econômica de muitas delas estava em xeque, sem contudo significar o fim de uma era ferroviária, mas sim a necessidade de operar a readequação das ferrovias em sua condição de negócio, no âmbito privado e estatal, de forma a trabalhar sem prejuízos.²⁸⁴

O autor destaca outro aspecto a ser considerado, o incremento da quantidade de automóveis, ônibus e caminhões que, entre 1949 e 1965, foram responsáveis pelo aumento em 569% dos autos, 283% dos ônibus e 199% dos caminhões, e, em São Paulo, apresentado crescimento, respectivamente de 781,1%, 297,8% e 185,3%. Calculando-se a média entre os três tipos de transportes rodoviários, verifica-se o crescimento nacional de 410,3% e estadual de 503%.²⁸⁵

Entendimento parecido é apresentado por Guilherme Grandi quando afirma que no período pós-1945, as ferrovias estavam, em sua maioria, sucateadas e impossibilitadas tecnicamente de oferecer, a contento, seus serviços, fosse ao transporte de cargas ou aos passageiros. Tal impossibilidade ocorria tanto em termos de material rodante quanto em relação às vias permanentes e, embora o modal rodoviário concorresse com o ferroviário, desde a década de 1920, a partir de 1940 os efeitos de uma política de viés rodoviarista começaram a produzir seus resultados de forma mais acentuada. Segundo o autor, o fato de que no período de 1950 a 1960, o percentual de participação do modal ferroviário no transporte de mercadorias ter sido reduzido de 29,2% para 18,7%, o marítimo de 32,4% para 20,6% e o aéreo de 0,4% para 0,1%, ao passo que as rodovias tiveram sua participação elevada de significativos 38% para 60,5%, corroboram essa afirmação.²⁸⁶

Em termos estritamente de sustentabilidade financeira das ferrovias, Nunes, em trabalho que se concentra no modal ferroviário a partir da década de 1950, argumenta que somente depois de ter efetuado a desativação da quase totalidade dos ramais deficitários, ter incrementado o transporte de cargas em detrimento do de passageiros e, conseqüentemente, reduzido o quadro geral de empregados é que as ferrovias, sob controle estatal, tanto no plano nacional quanto no estadual, voltaram

²⁸⁴ NUNES, I. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: GOULART FILHO, A.; QUEIROZ, P. R. C. (orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados, GO : Ed. UFGD, 2011.p. 15-20.

²⁸⁵ Ibidem, p. 28-30.

²⁸⁶ GRANDI, G. Transportes e desenvolvimento econômico no Brasil de 1945 a 1960. **História Econômica e História de Empresas**. v. 19, n. 2, 2016, p. 386-388.

a ser atrativas economicamente. Essa hipótese indica, portanto, que o problema não era do modal. O perfil de transporte e o desenho de sua malha ferroviária compunham também os fatores que auxiliam a compreensão sobre a crise experimentada a partir da década de 1940 pelas ferrovias, além, obviamente, de circunstâncias externas próprias a cada uma delas.²⁸⁷

Quanto à questão da concorrência da ferrovia com o modal rodoviário, em São Paulo, é preciso levar em consideração que a visão urbanística, esboçada por Prestes Maia, na década de 1920, se opunha a uma definição prévia quanto aos limites da cidade; nesse sentido, se alinhava à necessidade observada por ele de a cidade alargar sua área povoada. Assim, o ônibus, livre das amarras da eletricidade e com propulsão a diesel, sem um traçado estático, oferecia a flexibilidade necessária a esse projeto, permitindo, paralelamente, a ocupação das periferias por meio de loteamentos, que nas décadas seguintes, também ocorreriam no plano estadual e nacional²⁸⁸.

Outro elemento explicativo para o ocaso experimentado pelas ferrovias é o fato de não terem acompanhado o crescimento populacional que ocorreu no período de 1940 a 1965. Segundo Langenbuch, analisando especificamente as áreas servidas pelas “ferrovias suburbanas” – Cantareira, Central do Brasil, Santos-Jundiaí e Sorocabana – a população nessas regiões cresceu 734% ante um aumento no número de trens de 130%. Decorreria desse descompasso a demanda cada vez maior pelo transporte rodoviário, via ônibus coletivos e automóveis particulares.²⁸⁹

Os impactos que as rodovias tiveram no desenvolvimento de Guarulhos e, indiretamente, nos rumos do *Tramway* da Cantareira, são objeto de relativo consenso na historiografia sobre a Grande São Paulo e sobre esse município em particular. O seu desenvolvimento, historicamente vinculado à capital, aprofundou-se em seu *modus operandi*, especialmente, a partir da década de 1950, com as rodovias que o cortam se tornando seu ativo diferencial, visto que estava

²⁸⁷ NUNES, I. Ferrovias brasileiros: muito além do fim da linha (1950-2000). **História em Revista**, Pelotas, n. 19, p. 147-160, dez./2013.

²⁸⁸ ROLNIK, R. **São Paulo**. 2 ed. São Paulo: Publifolha, 2003, p. 33-42.

²⁸⁹ LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo**: estudo de Geografia Urbana. Tese. (Doutorado em Geografia). Universidade de Campinas. Rio Claro, SP. 1968, p. 291-294. No que diz respeito a Guarulhos, o mesmo autor (p. 301) pontua que o número de viagens de ônibus no período (1940-1965) foi de um total de 108 para 788 por dia, equivalente a um aumento de 650% na oferta de transporte nesse modal. Em outras palavras, foram os ônibus que procuraram acompanhar o crescimento populacional diante de um aumento da cobertura da malha ferroviária e do número de trens aquém da necessidade e da posterior extinção da ferrovia que servia o município.

posicionado de forma estratégica entre vias de circulação de pessoas e mercadorias. Essa situação se consolidou ainda mais ao longo das décadas seguintes com a inauguração do Aeroporto Internacional de Cumbica e da Rodovia dos Trabalhadores (atual Rodovia Ayrton Senna), que interliga os dois municípios.²⁹⁰ Localizada na rota entre as duas maiores cidades do país e próxima ao parque industrial paulistano, Guarulhos se beneficiou da tríade de rodovias que cortaram seu território e, assim, se inseriu na lógica de modernização metropolitana que tinha a capital como sua locomotiva.²⁹¹

No que se refere à Rodovia Presidente Dutra (1951), sua construção – que teria consolidado rotas utilizadas há séculos por grupos indígenas – proporcionou também uma considerável onda migratória, ao atrair grande número de multinacionais para a região, modificando a composição da população e, evidentemente, a demografia da região.²⁹²

Carlos José dos Santos também atribui importante papel à Rodovia Presidente Dutra em relação à industrialização guarulhense, incluindo-a, contudo, em uma tríade composta pela Base Aérea de São Paulo (1945), a Rodovia Presidente Dutra (1951) e a Rodovia Fernão Dias (1959-1961). Entre as três, a “Dutra” seria a que mais impactou a região, visto que somente no período de 1953 a 1956 o número de indústrias na região sextuplicou, aumentando de 27 para 170.²⁹³

Nesse sentido, é seguro afirmar que as rodovias foram responsáveis pelo adensamento populacional de Guarulhos e deslocaram, igualmente, o seu eixo urbano e econômico, fazendo com que o *Tramway* ocupasse um espaço cada vez menor nas preocupações e no cotidiano da maioria da população local. Logo, se é verdade que as primeiras fábricas que surgiram em Guarulhos – em número

²⁹⁰ GAMA, N. C. O. **O processo de conformação da periferia urbana no município de Guarulhos:** os loteamentos periféricos como (re)produção de novas espacialidades e lugar de reprodução da força de trabalho. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

²⁹¹ CARVALHO, A. L. **Metropolização e o discurso da modernidade na reposição da periferia:** o bairro do Cabuçu no município de Guarulhos. 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. p. 94. Vale observar que a Rodovia Fernão Dias, apesar de inaugurada em seu trecho mineiro pelo presidente Juscelino Kubitschek em 1959, só foi concluída, de fato, em 1961.

²⁹² PLENS, C. R. O passado da periferia no presente da metrópole. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 26, p. 163-172, 2016. p. 166.

²⁹³ SANTOS, C. J. F. **Identidade urbana e globalização:** a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos/SP. São Paulo: Annablume; Sindicato dos Professores de Guarulhos, 2006, p. 147-154.

reduzido em relação aos municípios vizinhos da capital²⁹⁴ – o fizeram, em sua maioria, ora margeando os trilhos da ferrovia, ora a Avenida Guarulhos, até a década de 1950.²⁹⁵ Dessa data em diante pode-se dizer que a industrialização guarulhense relacionava-se muito mais à inauguração da Rodovia Presidente Dutra, via aglutinadora desses novos estabelecimentos, do que à ferrovia extinta em 1965.

Por fim, é importante mencionar que a desativação dos ramais da Cantareira não aconteceu fora de uma conjuntura mais ampla, de desativação de ramais deficitários. Como mencionado, a lei federal 2.698, de 27 de dezembro de 1955, foi o marco oficial para o início da desativação de ramais e ferrovias e consequente substituição pelas rodovias. Efetivamente, no entanto, tal ação foi posta em prática a partir de 1961, especialmente em relação às ferrovias de bitola de 0,60m a 1,00m. De acordo com Nunes, no período entre 1960 e 1970, a malha ferroviária nacional sofreu uma redução de 23%, equivalente a 9.660 km. No que se refere ao Estado de São Paulo, excetuando-se à Estrada de Ferro Campos do Jordão, todas as demais ferrovias de terceira categoria tiveram seus trilhos desativados.²⁹⁶

²⁹⁴ Apesar de um esboço de industrialização em Guarulhos, cujo quantitativo, contudo, era modesto se comparado às demais regiões vizinhas à Capital dotadas de ferrovia – ainda que o percentual da população ativa ocupada nos setores secundário e terciário tenha aumentado de 26% para 57% de 1920 a 1940 – Langeubuch classificou as margens do “*Tramway* da Cantareira” no período de 1915-1940 como sendo majoritariamente suburbanas com vocação residencial, complementadas pelos aspectos de recreação, possivelmente se referindo ao Horto Florestal, hospitalar, em menção aos hospitais que eram caudatários de suas estações, de equipamento, em alusão ao abastecimento de água e, menos significativo, mas igualmente importante, militar. No período subsequente, todavia, “O antigo ‘*Tramway*’ de meio de transporte suburbano passa a importante meio de transporte urbano”. LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo: estudo de Geografia Urbana**. Tese. (Doutorado em Geografia). Universidade de Campinas. Rio Claro, SP. 1968, p. 219-288.

²⁹⁵ FERLA, L. A. C. et al. Mapeamento SIG na Pesquisa e Inventário do Patrimônio Arqueológico de Guarulhos (PIPAG). **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 26, p. 84-94, 2016.; ULIAN, F. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na região metropolitana de São Paulo**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. p. 187. De acordo com Santana et al, das indústrias que se instalaram em Guarulhos até final da década de 1960 – 129 segundo o trabalho citado de Luis Ferla et al –, o percentual ao longo de cada década: 1910 (1%), 1920 (3%), 1930 (2%), 1940 (10%), 1950 (29%), 1960 (55%). SANTANA, A. S. et al. Em torno da ferrovia e da rodovia: o processo de industrialização de Guarulhos e seu patrimônio industrial. In: BORGES, A. C. M.; OMAR, E. H. (orgs.). **Signos e significados em Guarulhos: identidade, urbanização e exclusão**. São Paulo: Navegar, 2014, p. 100.

²⁹⁶ NUNES, I. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume, 2005, p. 54-55. Nunes, em opinião compartilhada por Dilma de Paula, argumenta que a instauração do regime civil-militar em 1964 de certa forma “facilitou” o aprofundamento da política rodoviarista e, ao mesmo tempo, a supressão dos diversos ramais considerados inviáveis economicamente, visto que diante da ruptura democrática, o espaço para amplas manifestações em sentido contrário à política governamental foi reduzido. Ibidem, p. 152-153; PAULA, D. A. Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, n. 56, p. 186-201, mai/2014.

Os números referentes ao coeficiente de tráfego no período de 1895 a 1963 – excetuando-se, portanto, os anos de 1894, 1964 e 1965²⁹⁷ — indicam que somente nos anos de 1906-1909 e 1911-1912 o *Tramway* obteve coeficiente inferior a 100, ou seja, obteve saldo positivo.

As transferências para a Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação, em 1905, e para a Estrada de Ferro Sorocabana, em 1942, produziram, nos anos subsequentes, efeitos positivos em suas receitas, decorrentes de ajustes e reorganizações promovidos pelas novas administrações. No segundo caso, especialmente, houve significativa redução que, no entanto, não se sustentou no médio prazo, se acentuando o déficit no decorrer dos anos, a ponto de, a partir de 1946, o coeficiente de tráfego ser sempre superior a 200, e, à exceção de 1949 e 1957, sempre acima de 250, tendo atingido, em 1960, o coeficiente 370,59, um recorde preocupante.²⁹⁸

Gráfico 4.5 – Coeficiente de tráfego do *Tramway* da Cantareira: 1895-1963

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de: SACOP: 1896-1927; SVOP, 1928-1942; EFS, 1943-1964

O *Tramway* da Cantareira, como não poderia deixar de ser, estava inserido em um contexto de desprestígio e inviabilidade econômica do modal ferroviário, sob forte concorrência do transporte rodoviário. Como visto anteriormente, sua “vocação”

²⁹⁷ Em razão de serem anos com operação parcial em termos de extensão do ramal, regularidade e tempo de funcionamento ao longo do período, os coeficientes de tráfego desses momentos foram bem atípicos em relação ao restante do período em análise: 1894 (1916,38), 1964 (597,77) e 1965 (2551,19).

²⁹⁸ Os dados detalhados referentes ao movimento financeiro durante todo o período de funcionamento do *Tramway* da Cantareira podem ser consultados no Apêndice A.

para o transporte de passageiros²⁹⁹ o deixava mais oneroso para a administração estadual, que, mesmo assim, promoveu sua incorporação à Sorocabana, permitindo-lhe uma sobrevivência. Não obstante, os resultados financeiros continuaram negativos e a supressão de seus ramais, dada a mencionada conjuntura geral da década de 1960, se tornou inevitável.³⁰⁰ Poucos daqueles que tinham a possibilidade de influir em seu favor o fizeram com vistas a se encontrar uma solução que não privasse seus milhares de usuários dos serviços prestados a um preço condizente com a renda geral dos trabalhadores do período.³⁰¹

²⁹⁹ Os dados detalhados referentes ao transporte de passageiros durante todo o período de funcionamento do *Tramway* da Cantareira podem ser consultados no Apêndice B.

³⁰⁰ Segundo Nunes, “A redução dos trilhos ocorreu notadamente naquelas ferrovias de bitola com menos de um metro. Nas ferrovias de bitola métrica, ocorreu expansão das linhas entre 1955-60, seguida de redução no período posterior (1960-65). No caso das ferrovias de bitola larga (1,60), houve aumento na extensão das linhas no período 1940-65. Foram construídos, nesse período, 1.532 km em bitola larga no país, aumento equivalente a 73,5%. A redução da malha ferroviária deu-se após 1960, e nas ferrovias de terceira categoria (bitolas de 0,60m e 1,00m). Em 1955, havia no Brasil um total de 1.062 km de linhas com bitolas inferiores a um metro. Entre 1955-1965, essas ferrovias sofreram uma redução de 793 km. Entre 1965-70, foram retirados os restantes 269 km, não restando no Brasil ferrovias em operação cujas linhas possuísem bitolas inferiores a um metro.” NUNES, I. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume, 2005, p. 40.

³⁰¹ O traçado do *Tramway* da Cantareira, em seu Ramal Guarulhos (antigo Ramal Guapira), foi em parte aproveitado pela atual linha Azul do Metrô-SP até o bairro do Tucuruvi, tendo o restante do trajeto sido pavimentado. Hoje, esse trecho corresponde em quase a sua totalidade ao corredor de ônibus Guarulhos-São Paulo (Tucuruvi).

CONCLUSÃO

Este trabalho teve o objetivo de estudar a trajetória do *Tramway* da Cantareira desde sua criação, em 1893, até o momento de sua extinção, em 1965. Para tal, empreendemos uma análise inicial sobre a conjuntura de acesso à água e ao saneamento na segunda metade do século XIX no município de São Paulo e, em seguida, refletimos sobre a função que desempenhou em seus primeiros anos de funcionamento.

Procuramos demonstrar, no decorrer do primeiro capítulo, que os problemas na gestão dos recursos hídricos eram objeto de constantes reclamações e preocupações por parte dos habitantes da capital provincial e a solução vislumbrada, à época, foi a captação das águas dos mananciais da Cantareira. De modo a viabilizar essa tarefa, o Estado optou pelo modelo de concessão, tendo a iniciativa privada na condição de parceira na promoção da infraestrutura de serviços públicos, seguindo uma lógica vigente no período.

No caso em questão, coube à Companhia Cantareira e Esgotos a missão de prover a população paulistana de água potável e redes de saneamento básico. O intenso fluxo migratório, todavia, fez com que a previsão inicial de crescimento demográfico, constante no contrato entre o governo provincial e a empresa, fosse amplamente superada e, por conseguinte, os serviços sofreram imensa pressão para que a demanda existente no final do século XIX fosse atendida.

Diante da incapacidade da empresa de dar solução às necessidades dos paulistanos, a administração, já sob a égide da República, modificou seu entendimento e decidiu ela mesma assumir a função de promotora de serviços públicos, em detrimento da visão anterior de incentivadora da iniciativa privada. Diante da encampação da Companhia Cantareira e Esgotos pelo governo estadual, e a urgência em realizar as obras necessárias à captação da água proveniente da Serra da Cantareira, o poder executivo resolveu executar a construção de uma ferrovia de bitola estreita para superar as dificuldades de transporte de materiais e pessoas com o objetivo de acelerar as obras. Essa resolução representou a solução mais viável, surgindo, pois, em 1893, o *Tramway* da Cantareira.

Explicado o contexto de sua criação, nos debruçamos sobre seus anos iniciais, ainda quando subordinado à Repartição Técnica de Águas e Esgotos, de

modo a compreender de que forma essa linha férrea colaborou com o Estado na consecução de seus objetivos, no âmbito da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. O *Tramway* da Cantareira assumiu importante função no sentido de auxiliar o governo estadual na realização de obras e serviços de infraestrutura, como demonstraram os dados sobre cargas transportadas e referentes à receita não arrecadada a título de serviços prestados ao Estado. O transporte de passageiros, no entanto, surgia no seu horizonte com objetivo de proporcionar ganhos adicionais e, do mesmo modo, induzir o desenvolvimento local.

Depois de estudarmos as razões responsáveis pela criação do *Tramway* e, posteriormente, o seu funcionamento durante o período de 1893 a 1905, buscamos compreender de que maneira os habitantes da capital o enxergavam durante os anos em que seu traçado estava circunscrito ao município de São Paulo, identificando dois nítidos campos de ação: o transporte de cargas e mercadorias e, também, o de pessoas.

Em relação ao primeiro item, a referida estrada de ferro continuou a auxiliar nas obras relacionadas à urbanização paulistana, seja nos trabalhos sob a responsabilidade do Estado ou nos encabeçados por particulares, com atuação intensificada nas primeiras décadas do século XX. Já no que diz respeito à condução de passageiros, em um contexto de precariedade da oferta de bondes para a região, a ferrovia se consolidou na função de principal meio de ligação entre a região por ele atendida e o centro da capital.

Projetos foram apresentados por particulares propondo o arrendamento ou a concessão da ferrovia visando à extensão de seus ramais, de modo a estendê-la para zonas adjacentes à capital, propiciando potencial arrecadatário que justificaria os investimentos necessários ao aumento de seu raio de alcance. Considerando-a essencial aos interesses do Estado, o governo recusou tais propostas e, com recursos próprios, executou a abertura de novas estações, alcançando a cidade de Guarulhos em 1915, mesmo diante do desequilíbrio negativo entre arrecadação e despesas.

As propostas de remodelação do *Tramway* surgiram em um período crítico do funcionamento da ferrovia, pois o entusiasmo da população manifestado a favor dos serviços, no início do século XX, aos poucos se arrefeceu. Tão logo seus ramais adentraram o município de Guarulhos, começaram a surgir dúvidas da parte da administração estadual em relação à sua relevância e, ao mesmo tempo, realizaram-

se discussões em torno do real papel do Estado, no que se refere à sua responsabilidade pela gestão. Diante da primazia assumida pelo traslado de passageiros, o debate acerca do seu funcionamento se tornou cada vez mais um assunto afeito ao dia a dia da população que dele usufruía.

O projeto de lei que autorizou seu arrendamento, juntamente com outras duas ferrovias, é representativo de que seu papel como instrumento auxiliar do Estado, em relação à infraestrutura urbana, não era mais um ponto pacífico na esfera governamental. Sua importância havia se deslocado para o campo apenas da infraestrutura de transportes ligada à viabilização do abastecimento do município de São Paulo com hortifrutigranjeiros e gêneros alimentícios em geral, além da vocação cada vez mais consolidada de auxiliar a mobilidade de significativo contingente anual de passageiros.

A exigência presente no edital de arrendamento, segundo a qual o arrendatário deveria prolongá-la até o município de Santa Izabel, exemplifica bem a concepção por nós defendida, isto é, a de que a via férrea continuava a ter importância aos olhos do Estado, mas este não via mais a necessidade de ser o seu administrador direto.

Com a recusa à proposta apresentada e diante de um número cada vez maior de passageiros transportados, fruto do progressivo aumento populacional ocorrido principalmente na capital do Estado, a eletrificação surgiu como recurso para encerrar os problemas do *Tramway* da Cantareira, tanto na visão da população quanto da imprensa. Foi por meio desta última que surgiram notícias, abaixo-assinados, editoriais e artigos de jornal que advogavam a opção de eletrificação da ferrovia como solução óbvia para a questão, pois resultaria na sua integração ao sistema de transportes do município de São Paulo, então concedido à *Light* e, portanto, passível de ser modernizado e transformado em uma linha de bondes nos moldes do modelo que atendia Santo Amaro, então considerado exemplo de boa execução desse tipo de serviço.

Os vereadores paulistanos consideravam-no peça importante no atendimento aos habitantes da capital e, dado o progressivo aumento no total anual de transportados, tornava-se claro que as decisões referentes à ferrovia impactavam o cotidiano do município de maneira geral. A multinacional canadense *não* demonstrou, todavia, interesse em incorporá-lo à sua esfera de competência e, do

mesmo modo, os custos estimados com os trabalhos de eletrificação impediram que isso viesse a ocorrer com recursos estatais.

A concorrência pública visando a sua remodelação foi a forma encontrada pelo governo no sentido de tentar adequar a via férrea às expectativas que existiam em relação aos seus serviços, considerando a dificuldade em eletrificá-la e a pouca disposição da *Light* em assumir suas funções. Tendo o projeto vencedor reiterado os anseios gerais em torno da energia elétrica como força motriz, ele não foi, contudo, executado pela administração; em compensação, houve um claro esforço com vistas à melhoria dos serviços oferecidos, cujos dados referentes a acidentes, descarrilamentos e atrasos dão mostras positivas significativas, especialmente na década de 1930, em que pese os seguidos e crescentes saldos negativos apresentados.

A questão financeira foi objeto de preocupação constante por parte dos engenheiros responsáveis pela sua operação ao longo das décadas, principalmente pelos seguidos e reiterados saldos negativos presentes em 67 de seus 72 anos de existência. O perfil da linha, cada vez mais dependente do transporte de passageiros, e os custos com combustíveis, de matriz fóssil, apareceram nos relatórios e nos processos para justificar, frequentemente, a primazia das despesas em relação às receitas. Assim, a confiança quanto aos retornos econômicos, existente em suas duas décadas iniciais, não prosseguiu; em decorrência, criou-se uma atmosfera de conformismo e mesmo de pessimismo em relação a essa via férrea, culminando, em 1942, com sua incorporação à Estrada de Ferro Sorocabana.

A subordinação do *Tramway* da Cantareira à outra ferrovia já existente objetivava obter um ganho em eficiência visto que, a partir de então, contariam com a experiência administrativa e o corpo técnico da Sorocabana a supervisionar o seu funcionamento. Em que pese o impacto inicial da nova medida, em poucos anos seus relatórios começaram a indicar uma progressiva deterioração de suas finanças, expressos em coeficientes de tráfego ainda piores do que no período anterior à incorporação decretada pelo governo estadual.

Reflexo de uma situação complexa da ferrovia no que diz respeito aos altos gastos com combustível, sofrendo concorrência com o modal rodoviário, e dependência de um tipo de transporte - o de passageiros, historicamente não rentável economicamente -, a estrada de ferro, conquanto fosse criticada, vivenciou um crescimento extraordinário no número de pessoas transportadas, situação que

levou sua capacidade operacional ao limite, com consequente piora na qualidade dos serviços prestados.

Alvo de críticas pela sua superlotação e seu “anacronismo” por parte de políticos e usuários dos dois municípios que atendia e a despeito das melhorias realizadas, dentre as quais se destacava a substituição de suas bitolas de 0,60m pelas de 1,00m e a adoção da tração diesel-elétrica, a ferrovia continuou sendo objeto de estudos e propostas de remodelação; no entanto, os seus dirigentes foram surpreendidos pelo crescente incremento demográfico, caudatário de um trajeto ferroviário esboçado nas primeiras décadas do século XX, e, ainda, pelo fato da companhia estar imersa em uma conjuntura de crescente opção pelo “rodoviarismo”. Não obstante, a administração da estrada de ferro foi também pressionada por um plano mais geral de supressão de ramais considerados deficitários e, em face desse cenário turvo para a companhia, decidiram por sua substituição pelo transporte sobre pneus, solução escolhida pela administração estadual que, em 1965, pôs fim à trajetória do “trenzinho da Cantareira”.

Uma análise retrospectiva, considerando todo o período em que seus trens circularam, nos permite indicar três grandes fases, obviamente não estanques, referentes à sua atuação. Nas duas primeiras décadas, o *Tramway* da Cantareira foi visto como importante instrumento auxiliar para os serviços de infraestrutura e promoção de serviços públicos na capital. Nesse sentido, colaborou com a viabilização do acesso à água, redes de saneamento básico e com obras importantes de aterros, canalização de rios e outros serviços estatais.

Em um segundo momento, já tendo o transporte coletivo como importante colaborador de suas receitas, foi destacado pelo Estado como função pública indutora do desenvolvimento local, razão pela qual continuou prolongando seus ramais visando a captar o transporte da produção de Guarulhos e região e, também, a auxiliar até na condução de militares que se dirigiam à Base Aérea localizada neste município. A contingência da época impediu que o anseio de alcançar a cidade de Santa Isabel se realizasse na década de 1940.

Por fim, nas suas duas últimas décadas de funcionamento e incorporado à Estrada de Ferro Sorocabana sob a denominação “Seção da Cantareira”, o *Tramway* viu aprofundar sua dependência e seu papel de ferrovia suburbana: em sua última fase, sua função foi basicamente a de transportar passageiros, suprimindo uma necessidade local perceptível pelo fluxo intenso de pessoas transportadas. Ao

mesmo tempo em que a consolidação das linhas de ônibus e a abertura de rodovias próximas às regiões contempladas pelo seu traçado pressionavam a diretoria da companhia cada vez mais para concorrer com as linhas de ônibus melhorando seus serviços, o discurso contrário à continuidade de sua existência ganhou força, pondo fim a essa terceira fase altamente deficitária em termos financeiros, mas de fundamental importância para as regiões contempladas pelo seu traçado, especialmente o Ramal Guarulhos.³⁰²

O “trenzinho da Cantareira” até hoje permeia a memória coletiva de paulistanos e guarulhenses, especialmente dos primeiros. Na falta de um meio de transporte mais eficiente a realizar a ligação entre as regiões contempladas pelo seu traçado e a região central da capital, a ferrovia cumpriu o papel que dela se esperava, sendo extinta quando as condições para a sua operação exigiam um subsídio que o governo e a sociedade não julgavam mais condizente ou justificável à época.

O fato de ser considerado “deficitário” ao longo das décadas e, mesmo assim, ter seu funcionamento garantido pela administração estadual durante 72 anos, denota que o *Tramway* da Cantareira ofereceu importante contribuição ao desenvolvimento local, auxiliando no povoamento, na condução de materiais direcionados a obras na capital, no transporte de hortifrutigranjeiros e outros gêneros alimentícios e, fundamentalmente, no deslocamento diário de milhares e milhares de trabalhadores no período de 1893 a 1965.

³⁰² Sobre as regiões atendidas pelo *Tramway* da Cantareira, consultar Apêndice C.

REFERÊNCIAS

Artigos, livros, teses e dissertações

AQUINO, I. Apontamentos sobre a história do café em São Paulo: das origens a 1930. In: ODÁLIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. (Orgs.). **História do Estado de São Paulo / A formação da unidade paulista – República**. São Paulo: UNESP/Imprensa Oficial/Arquivo Público do Estado, 2010.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO (São Paulo). **Inventário de documentos do Fundo Secretaria de Transportes**: Departamento Ferroviário. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2015. (Série Inventários APESP, v. 1).

_____. **Manual de normas e procedimentos de protocolo para a Administração Pública do Estado de São Paulo**. São Paulo: Arquivo Público do Estado, 2013, p. 61.

BAENINGER, R.; BASSANEZI, M. S. C. B. São Paulo; transição demográfica e migrações. In: ODÁLIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. (orgs.). **História do Estado de São Paulo / A formação da unidade paulista – República**. São Paulo: UNESP; Imprensa Oficial; Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2010.

BALCÃO, L. F. A cidade das reclamações: moradores e experiência urbana na imprensa paulista (1900-1913). In: FENELON, Dea (org.). **Cidades**. São Paulo: Ed. Olho D'água/PUC, Programa de Pós-Graduação em História, nº 1, 1999.

BARROS, J. A. **O campo da história: especialidade e abordagens**. 7 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

BELLOTTO, H. L. **Como fazer análise diplomática e análise tipológica de documento de Arquivo**. São Paulo: Arquivo do Estado / Imprensa Oficial, 2002.

_____. **Arquivo: estudos e reflexões**. Belo Horizonte: UFMG, 2014.

_____. **Arquivos Permanentes: tratamento documental**. 4 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

BERNARDES, I. P.; DELATORRE, H. **Gestão documental aplicada**. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2008.

BERNARDINI, S. P. **Construindo Infra-estruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007.

BLOCH, M. **Apologia da história, ou, O ofício do historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BRITTO, E. **São Paulo Tramway Tremembé**. São Paulo: Edição do autor, 1999.

_____. **São Paulo Tramway Tremembé** – volume 2 (Da Maria Fumaça à internet). São Paulo: Tremembé N&P, 2004.

CAMPOS, C. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo, v. 13, n. 2, p. 189-232, Dez. 2005.

_____. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo**: o engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893. Pontes Editores: Campinas, SP, 2010.

CAMPOS, E. A cidade de São Paulo e a era dos melhoramentos materiais: Obras públicas e arquitetura vistas por meio de fotografias de autoria de Militão Augusto de Azevedo, datadas do período 1862-1863. **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. v.15. n.1. p. 11-114. jan- jun. 2007.

CARVALHO, A. L. **Metropolização e o discurso da modernidade na reposição da periferia**: o bairro do Cabuçu no município de Guarulhos. 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

CARVALHO, D. F. Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista. **Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo**, n. 27, 2007.

CRUZ, H. F.; PEIXOTO, M. R. C. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. **Projeto História**, São Paulo, n.35, p. 253-270, dez. 2007.

COMISSÃO DE ENGENHEIROS PARA PROCEDER ESTUDOS A RESPEITO DAS CONDIÇÕES DO PROBLEMA DE MELHORIA DA ESTRADA DE FERRO CANTAREIRA. Sugestões para a melhoria da Estrada de Ferro Cantareira. **Diário Oficial do Estado**. 22 jan. 1959.

CUSTÓDIO, V. São Paulo: das bicas e chafarizes à Companhia Cantareira de Águas e Esgoto (1554-1875). **R. IHGB**, Rio de Janeiro, v. 174, p. 51-76, 2013.

_____. A crise hídrica na Região Metropolitana de São Paulo (2014-2015). **Geosp – Espaço e Tempo**. v. 19, n. 3, p. 445-463, mês. 2016.

DEAN, W. **Rio Claro**: um sistema brasileiro de grande lavoura. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. **A industrialização de São Paulo**: 1880-1945. 4 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, (Coleção Corpo e Alma do Brasil).

DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ESGOTOS. HISTÓRIA do saneamento em São Paulo. **Revista DAE**. vol. 62, n. 196. Julho de 2014.

DURANTI, L. Registros documentais contemporâneos como provas de ação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 13, p. 49-64, jul. 1994.

EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S.A (EMPLASA). **Memória urbana:** a Grande São Paulo até 1940. São Paulo: Arquivo Público do Estado/Imprensa Oficial, 2001

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Cantareira.** Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>>. Acesso em: 10 set. 2017.

FARIA, A. A. C. Abastecimento de água na cidade de São Paulo (1554-1960). **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo.** v. 203. São Paulo: DPH, 2004.

FERLA, L. A. C. *et al.* Mapeamento SIG na Pesquisa e Inventário do Patrimônio Arqueológico de Guarulhos (PIPAG). **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia,** São Paulo, n. 26, p. 84-94, 2016.

FRITSCH, W. Apogeu e crise na Primeira República: 1900-1930. In: PAIVA, M. A. *et al.* (orgs). **A ordem do progresso:** cem anos de política econômica republicana, 1889-1989. 7 reimpr. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS – SEADE. **500 anos de divisão territorial e 100 anos de estatísticas demográficas municipais.** Disponível em: <<http://produtos.seade.gov.br/produtos/500anos/>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

GADDIS, J. **Paisagens da História:** como os historiadores mapeiam o passado. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

GAMA, N. C. O. **O processo de conformação da periferia urbana no município de Guarulhos:** os loteamentos periféricos como (re)produção de novas espacialidades e lugar de reprodução da força de trabalho. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

GRANDI, G. **Café e expansão ferroviária:** a Companhia E.F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, 2007.

_____. **Estado e capital ferroviário em São Paulo:** a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

_____. Considerações sobre o transporte pré-ferroviário em São Paulo. In: GOULART FILHO, A.; QUEIROZ, P. R. C.(orgs.). **Transportes e formação regional:** contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados, GO: Ed. UFGD, 2011.

_____. Transportes e desenvolvimento econômico no Brasil de 1945 a 1960. **História Econômica e História de Empresas.** v. 19, n. 2, 2016.

JACOB, C. **Ferrovia, o caminho certo:** panorama das estradas de ferro nos países de economia liberal dirigida. São Paulo: Imprensa Oficial, 1982.

JORGE, J. Rios e saúde na cidade de São Paulo, 1890-1940. **História e Perspectivas.** Uberlândia (47): 103-124, jul/dez. 2012.

KAKO, I. S. **O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo. 2013.

KOSELLECK, R. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto/PUC-Rio, 2006.

LAMARÃO, S. Capital privado, poder público e espaço urbano: a disputa pela implantação dos serviços de energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro (1905-1915). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n. 29, 2002.

LAMOUNIER, M. L. Agricultura e mercado de trabalho: trabalhadores brasileiros livres nas fazendas de café e na construção de ferrovias em São Paulo, 1850-1890. **Estud. Econ.**, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 353-372, Junho de 2007.

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da Grande São Paulo**: estudo de Geografia Urbana. Tese. (Doutorado em Geografia). Universidade de Campinas. Rio Claro, SP. 1968.

LESSA, R. A invenção da República no Brasil: da aventura à rotina. *In*. CARVALHO, M. A. R. (org.). **República no Catete**. Rio de Janeiro: Museu da República, 2001.

LIMA, C. C. **Educação para o trabalho**: a escola profissional de Franca (1924-1970). Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". 2007.

LORENZO, H. C.. Eletricidade e modernização em São Paulo na década de 1920. *In*: _____.; COSTA, W. P. **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo, Edunesp, 1997.

LOURENÇO NETO, S. Estado e empresariado no nascimento da questão siderúrgica brasileira. **SÆculum** – Revista de História [29]; João Pessoa, jul./dez. 2013.

LUCCA, T. R. História dos, nos e por meio dos periódicos. *In*: PINSKY, C. B. (Org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2005.

MAGALHÃES, M. S. Calçamentos e batatas: o Conselho Municipal e a cidade (capital federal, 1892-1902). *In*: ABREU, M.; SOHIET, R.; GONTIJO, R. (orgs.). **Cultura política e leituras do passado**: historiografia e ensino de história. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MARTINS, José de Souza. **São Paulo no século XX**: primeira metade. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo: POIESIS, 2011. (Coleção História Geral do Estado de São Paulo; v. 4)

MATOS, O. N. A cidade de São Paulo no século XIX. **Revista de História**. São Paulo. n. 21-22. 1º semestre de 1955.

_____. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 4 ed. Campinas, SP: Pontes Editores, 1990 [1973].

MELLO, P. C.; SLENES, R. Análise econômica da escravidão no Brasil. *In*: NEUHAUS, P. (ed.). **Economia brasileira: uma visão histórica**. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

MONBEIG, P. O crescimento da cidade de São Paulo [1953]. *In*: SZMRECSÁNYI, T. (org.) **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004.

MONTEIRO, H. M. Da República Velha ao Estado Novo – O aprofundamento do regionalismo e a crise do modelo liberal. *In*: LINHARES, M. Y. (org.). **História geral do Brasil**. 9 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

NOOVHA AMÉRICA. **Guarulhos: espaços de muitos povos**. 2 ed. São Paulo: Noovha América, 2008.

NUNES, I. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. *In*: GOULART FILHO, A.; QUEIROZ, P. R. C. (orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados, GO: Ed. UFGD, 2011.

_____. Ferrovianos brasileiros: muito além do fim da linha (1950-2000). **História em Revista**, Pelotas, n. 19, p. 147-160, dez./2013.

_____. I. Déficit e nível de emprego ferroviário na segunda metade do século XX. XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. **Anais...** Niterói, RJ, 28, 29 e 30 de agosto de 2017.

OMAR, E. H. (org.). **Guarulhos tem história: questões sobre história natural, social e cultural**. São Paulo: Anada Gráfica e editora, 2008.

PAULA, C. J. de; LATTMAN-WELTMAN, F. (coords.). **Dicionário histórico-bibliográfico brasileiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2010 (on-line).

PAULA, D. A. Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, n. 56, p. 186-201, mai/2014.

PERISSINOTTO, R. M. Classes dominantes, Estado e os conflitos políticos na Primeira República em São Paulo: sugestões para pensar a década de 1920. *In*: LORENZO, H. C.; COSTA, W. P. **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo, Edunesp, 1997.

PLENS, C. R. O passado da periferia no presente da metrópole. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 26, p. 163-172, 2016.

RANALI, J. **Repaginando a história**. São Paulo: Sociedade Guarulhense de Educação, 2002.

REIS, D. O. M. **Cinturão paulistano: economia e demografia nas vizinhanças da capital de São Paulo (c. 1798 - c. 1830)** Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

RIBEIRO, S. **Destino – Guarulhos**: a história do trem da Cantareira. Diadema, SP: Gemape, 2006.

ROLNIK, R. **São Paulo**. 2 ed. São Paulo: Publifolha, 2003.

RÜSEN, J. **Razão histórica**: Teoria da história: fundamentos da ciência histórica. Brasília, Editora UnB, 2001.

SAES, A. M. **Conflitos do capital**: Light versus CCBE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927). Bauru, SP: Edusc, 2010.

SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

SALLA, N. M. **Produzir para construir**: a indústria cerâmica paulistana no período da Primeira República. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SANT’AANA, D. B. Vida e morte dos chafarizes na cidade de São Paulo. **Revista do Arquivo Municipal de São Paulo**. v. 203. São Paulo: DPH, 2004.

SANTANA, A. S. *et al.* Em torno da ferrovia e da rodovia: o processo de industrialização de Guarulhos e seu patrimônio industrial. *In*: BORGES, A. C. M.; OMAR, E. H. (orgs.). **Signos e significados em Guarulhos**: identidade, urbanização e exclusão. São Paulo: Navegar, 2014.

SANTOS, C. J. F. **Nem tudo era italiano**: São Paulo e pobreza (1890-1915). São Paulo: Annablume, 1998.

_____. **Identidade urbana e globalização**: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos/SP. São Paulo: Annablume / Sindicato dos Professores de Guarulhos, 2006.

SANTOS, F. A. **Domando águas**: salubridade e ocupação do espaço na cidade de São Paulo, 1875-1930. São Paulo: Alameda, 2011.

SECRETARIA DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. Directoria de Viação. **Leis, decretos e contractos relativos às concessões vigentes de estradas de ferro outorgadas pelo Governo de São Paulo**: 1869-1913. São Paulo: Typographia do “Diario Official”, 1914.

SECRETARIA DA AGRICULTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO. **A Capital de S. Paulo em 1933**. São Paulo: 1934.

SILVA, H. R. K.; SILVA, S. P. R. O Arquivo Público do Estado de São Paulo e a historiografia da pós-graduação paulista. **Ágora (Florianópolis)**, v. 26, n. 53, 2016.

SILVA, L. S. **Proteção ambiental e expansão urbana**: a ocupação ao sul do Parque Estadual da Cantareira. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

SILVA, S. P. R. Política, clientelismo e comportamento legislativo: a Câmara Municipal de São Gonçalo e as melhorias urbanas (1977-1982). **Opsis**, v. 12, p. 190-211, 2012.

SIMÃO, A.. **Mario Pinto Serva e as fronteiras do campo educacional (1915 – 1928)**. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Marília, 2017.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa -Omega, 1982.

_____. São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, T. (org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004.

STIEL, W. C. **História dos transportes coletivos em São Paulo**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil/Edusp, 1978.

TEIXEIRA, A.; SALLA, F. A.; MARINHO, M. G. S. M. C. Vadiagem e prisões correcionais em São Paulo: mecanismos de controle e firmamento da República. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 58, p. 381-400, 2016.

ULIAN, F. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na região metropolitana de São Paulo**. 2008. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. Diretrizes para apresentação de dissertações e teses da USP: parte I (ABNT). 3 ed. rev. ampl. São Paulo: SIBiUSP, 2016.

VICENTINI, R. C. C. **O percurso de um precursor: as atividades de um empreendedor paulista na São Paulo imperial e republicana**. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

VIEIRA, L. R.. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. Vol. 2 Nº 4, Dezembro de 2010.

VILAR, D. D. **Água aos cântaros – os reservatórios da Cantareira: um estudo de arqueologia industrial**. Tese (Doutorado em Arqueologia e Etnologia), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

VITTE, C. C. S.; IMAEDA, R. Transportes Coletivos e urbanização na cidade de São Paulo na primeira metade do século XX: aspectos político-institucionais, atores, alianças e interesses. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, n. 21, pp. 67-84, 2007.

Leis, decretos e resoluções

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Resolução – Alesp n. 315, de 02 de junho de 1959.** Serão arquivadas, na presente sessão legislativa, mediante despacho da Presidência da Assembléia, as proposições de legislatura anteriores, cuja tramitação não tenha atingido a fase de votação em 2ª discussão ou da votação em discussão única. São Paulo, 02 jun. 1959. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/resolucao.alesp/1959/resolucao.alesp-315-02.06.1959.html>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

BRASIL. Lei n. 2.698, de 27 de dezembro de 1955. Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados, e altera o item II do § 2º e o § 5º do art. 9º da Lei nº 2.145, de 29 de dezembro de 1953 e o § 1º do art. 2º da Lei nº 1.749, de 28 de novembro de 1952, acrescentando-lhe um parágrafo. **Diário Oficial da União** - Seção 1 - 30/12/1955, página 23873.

BRASIL. **Lei n. 4.511, de 1º de dezembro de 1964.** Dispõe sobre o meio circulante, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1950-1969/L4511.htm>. Acesso em: 23 fev. 2018.

SÃO PAULO (Província). **Lei 29, de 8 de abril de 1857.** Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=139930>>. Acesso em: 9 fev. 2018. O primeiro anteprojeto, que não chegou a assumir forma de lei, para a adução e distribuição de água para a cidade, é anterior a 1857, datado de 1842.

_____. **Lei 27, de 11 de maio de 1859.** Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=140012>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

_____. **Lei 72, de 20 de maio de 1866.** Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=141770>. Acesso em: 12 jan. 2018.

_____. **Lei n. 102, de 30 de abril de 1870.** Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=139338>>. Acesso em 30 jun. 2017.

SÃO PAULO (Estado). **Decreto n. 152-A, de 31 de janeiro de 1893.** Cria as Repartições dos serviços de água e exgottos e da arrecadação das taxas de águas da capital. **Diário Oficial do Estado de São Paulo.** São Paulo, 7 fev. 1893, p. 5615.

_____. **Decreto n. 154, de 8 de fevereiro de 1893.** Cria e organiza a repartição dos serviços Technicos de águas e exgottos da capital. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-154-08.02.1893.html>>. Acesso em: 27 set. 2017.

_____. **Decreto n. 179 de 07 de junho de 1893.** Declara de utilidade publica, para desapropriação, os terrenos e edificações marginaes do rio Tamanduatehy, que se tornam necessarias á linha de *Tramway* em construcção, para a serra da cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-179-07.06.1893.html>>. Acesso em: 12 jan. 2018;

_____. **Decreto n. 184, de 13 de julho de 1893.** Declara de utilidade publica, para desapropriação, os terrenos necessarios á construcção da linha de *Tramway* que se dirige á serra da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1893/decreto-184-13.07.1893.html>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

_____. **Decreto n. 386, de 10 de setembro de 1896.** Criou e organizou a inspeçtoria de Estradas de Ferro e Navegação. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1896/decreto-386-10.09.1896.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

_____. **Lei n. 62, de 17 de agosto de 1892.** Auctoriza o Governo a rescindir o contracto con a Companhia Cantareira e Exgottos. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=64147>>. Acesso em: 30 jun. 2017.

_____. **Decreto n. 1301, de 23 de agosto de 1905.** Criou a Comissão de Obras Novas de Saneamento e Abastecimento de Aguas da Capital e transferiu para a Inspectoria de Estradas de Ferro e Navegação o *Tramway* da Cantareira. Disponível em <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=136290>>. Acesso em: 26 out. 2017.

_____. **Lei n. 1160, de 29 de dezembro de 1908.** Orça a receita e fixa a despesa para o exercício de 1909. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=65310>>. Acesso em: 26 out. 2017.

_____. **Decreto n. 1.763, de 2 de setembro de 1909.** Abre os creditos: especial de 250:000\$000, para o ramal de Guapira; especial de 13:879\$026, para o *Tramway* da Cantareira, no exercicio de 1908 e suplementar de 18:297\$199, para a linha ferrea Funilense. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1909/decreto-1763-02.09.1909.html>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

_____. **Decreto n. 2133, de 27 de outubro de 1911.** Abre diversos creditos especiaes e suplementares a verbas da Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1911/decreto-2133-27.10.1911.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

_____. **Decreto n. 2.312, de 21 de novembro de 1912.** Approva o novo regulamento dos transportes e do telegrapho, para vigorar na Estrada de Ferro Funilense e nas de concessão do Estado de São Paulo. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=135324>>. Acesso em: 23 fev. 2018;

_____. **Decreto n. 2.557, de 11 março de 1915.** Approva preços basicos de transportes para o Trammay da Cantareira, de propriedade, e administração do Estado. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1915/decreto-2557-11.03.1915.html>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

_____. **Decreto 3057, de 6 de maio de 1919.** Approva as clausulas que devem servir de base ás propostas de arrendamento do *Tramway da Cantareira*, da Estrada

de Ferro Funilense e da Estrada de Ferro Campos do Jordão. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. Actos do Poder Executivo. 9 de maio de 1919, p. 2928-2929.

_____. **Decreto n. 3.565, de 13 de janeiro de 1923**. Approva os novos preços de passagens a vigorarem no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=133599>>. Acesso em: 24 fev. 2018.

_____. **Decreto Estadual 6.537, de 4 de julho de 1934**. Cria Cursos do Ferrovários e determina outras medidas como contribuição do Estado ao Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional, organizado sob os auspícios do Governo do Estado. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/130695>>. Acesso em: 23 fev. 2018.

_____. **Decreto n. 8.132, de 29 de janeiro de 1937**. Providencia quanto a tarifas no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/?id=77522>>. Acesso em: 24 fev. 2018;

_____. **Decreto n. 9.547, de 22 de setembro de 1938**. Providencia quanto a tarifas no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/124874>>. Acesso: 24 fev. 2018.

_____. **Decreto n. 12.187, de 17 de setembro de 1941**. Providencia quanto a tarifas no *Tramway* da Cantareira. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/norma/130148>>. Acesso em: 24 fev. 2018.

_____. **Decreto-lei n. 12.617, de 31 de março de 1942**. Dispõe sobre a incorporação do *Tramway* da Cantareira à Estrada de Ferro Sorocabana. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto.lei/1942/decreto.lei-12617-31.03.1942.html>>. Acesso em: 26 out. 2017.

Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 448, de 1936, da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações**. São Paulo, 25 jul, 1936. Acervo Alesp.

CÂMARA DOS DEPUTADOS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Parecer n. 40 de 1912 sobre a petição de Hentz Coachman, em que propõe o arrendamento do *Tramway* da Cantareira**. São Paulo, 1912. Acervo Alesp.

FARHAT, A. Indicação 692, de 1957. ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. 4ª reunião, da 3ª sessão legislativa, em 22 de julho de 1957. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**. São Paulo, 23 jul. 1957.

MONTORO, F. Projeto de lei n. 1031, de 1956. Dispõe sobre convênio entre o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal da Capital com o objetivo de transformar os atuais ramais da Cantareira e de Guarulhos em avenidas urbanas. Sala das sessões, 14 de dezembro de 1956. *In*: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO

DE SÃO PAULO. **Projetos de lei de 1956: 901 a 1032.** [Gabinete de Assessoria Técnica]. São Paulo: ALESP, s/d.

MONTORO, Franco. Discurso Pronunciado na sessão do dia 8-8-57. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. 95ª sessão ordinária, da 3ª sessão legislativa, em 12 de agosto de 1957. **Diário Oficial do Estado de São Paulo.** 13 ago. 1957.

TORLONI, H. Parecer n. 481, de 1957, da Comissão de Constituição e Justiça, sobre o Projeto de lei n. 1031, de 1956. São Paulo, 12 abr. 1957. In: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Avulsos de Pareceres de 1957:** 301 a 600. São Paulo: Alesp, s/d.

Câmara Municipal de São Paulo

AMARAL, M. Indicação n. 189, de 1913 *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo.** São Paulo, 13ª sessão ordinária, realizada em 04 de abril de 1913.

BARUEL, N.; OSWALD, J. Parecer n. 57. *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo.** São Paulo, 22ª sessão ordinária, realizada em 20 de junho de 1903. p. 211-212.

BORGES, E. Indicação n. 484, de 1914. CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo.** São Paulo. 45ª sessão ordinária, realizada em 21 de novembro de 1914.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Actas das Sessões.** São Paulo 12ª sessão ordinária, realizada em 7 de fevereiro de 1896, p. 95-96.

_____. **Anais da Câmara Municipal de São Paulo:** 1957. vol. XVII. 234ª sessão ordinária, realizada em 21 de agosto de 1957. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo, p. 218.

_____. **Anais da Câmara Municipal de São Paulo:** 1952. vol. V. 21ª sessão ordinária, realizada em 19 de março de 1952. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo, p. 243

_____. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo.** São Paulo, 23ª sessão ordinária, realizada em 04 de julho de 1903, p. 249-250.

_____. **Actas das sessões da Câmara Municipal de São Paulo.** Resposta à indicação n. 189, de 1913. São Paulo, 21ª sessão ordinária, realizada em 30 de maio de 1913, p. 209.

_____. **Anais da Câmara Municipal de São Paulo:** 1957. vol. XIV. 217ª sessão ordinária, realizada em 25 jun. 1957. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo.

_____. **Anais da Câmara Municipal de São Paulo:** 1957. vol. XIV. 210ª sessão ordinária, realizada em 13 de junho de 1957. São Paulo: Edição da Câmara Municipal de São Paulo.

_____. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** legislatura de 1905. 37ª sessão ordinária, realizada em 28 de outubro de 1905.

_____. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** legislatura de 1907. 25ª sessão ordinária, realizada em 27 de Julho de 1907.

_____. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** legislatura de 1908. 15ª sessão ordinária, realizada em 20 de abril de 1908.

_____. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** 1907. Reunião de 5 de outubro de 1907.

_____. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** 1907. 13ª sessão ordinária, realizada em 4 de abril de 1908.

GRACCHO, M. Requerimento n. 139, de 1920. *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1920.** São Paulo, 19 de junho de 1913. 21ª sessão ordinária, p. 362.

_____. Requerimento n. 194, de 1920. *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1920.** São Paulo, 31 de julho de 1920. 5ª reunião, p. 428.

GURGEL, R. A.; GUALBERTO, L.. Indicação n. 215, de 1923. *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1923.** São Paulo, 27 de outubro de 1923. 5ª reunião, p. 912.

MACHADO, A. Indicação n. 428, de 1914. *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** legislatura de 1914. 37ª sessão ordinária realizada em 12 de setembro de 1914, p. 505;

MACHADO, E. Projeto de lei 700, de 1951. Autoriza o Governo do Estado a promover o prolongamento da linha tronco da E.F. Cantareira, até Atibaia, passando por Mairiporã. Sala das Sessões, 10 de julho de 1951. **Diário Oficial do Estado de São Paulo.** São Paulo: Imprensa Oficial. 11 jul 1951, p. 25.

MARRA, J.; PORTO, O. Indicação n. 100, de 1915. *In:* CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **Annaes da Câmara Municipal de São Paulo:** legislatura de 1915. 12ª sessão ordinária, realizada em 21 de março de 1915.

Biblioteca Nacional

SÃO PAULO (Estado). **Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo, em 14 de julho de 1926, pelo Dr. Carlos de Campos, presidente do Estado de São Paulo.** São Paulo. 1926. Acervo BN (on-line)

Arquivo Público do Estado de São Paulo

COMISSÃO DE SANEAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio Annual apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Jorge Tibiriçá, Secretario d'Agricultura pelo engenheiro chefe João Pereira Ferraz.** São Paulo, Typographia a Vapor de Vanorden & Comp., 1894. Acervo Apesp.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. **Relatório referente ao ano de 1942.** São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1943. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1943 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1944. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1944 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1945. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1945 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1946. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1946 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1947. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1947 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1948. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1948 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1949. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1949 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1950. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1950 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1951. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1951 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1952. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1952 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo: [s.n] 1953. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1953 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo: [s.n], 1954. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1954 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1955. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1955 apresentado ao Exmo. Snr. Secretário da Viação e Obras Públicas.** São Paulo, [s.n], 1956. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1956.** São Paulo: [s.n], 1957. Acervo Apesp.

_____. **Relatório referente ao ano de 1957.** São Paulo: [s.n], 1958. Acervo Apesp.

- _____. **Relatório referente ao ano de 1958.** São Paulo: [s.n], 1959. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1959.** São Paulo: [s.n], 1960. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1960.** São Paulo: [s.n], 1961. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1961.** São Paulo: [s.n], 1962. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1962.** São Paulo: [s.n], 1963. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1963.** São Paulo, [s.n], 1964. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1964.** São Paulo, [s.n], 1965. Acervo Apesp.
- _____. **Relatório referente ao ano de 1965,** São Paulo, [s.n], 1966. Acervo Apesp.

SÃO PAULO (Estado). **Exposição apresentada ao Dr. Jorge Tibiriçá pelo Dr. Prudente J. de Moraes Barros, 1º governador do Estado de São Paulo, ao passar-lhe a administração no dia 18 de outubro de 1890.** São Paulo, Typ. Vanorden & Comp. 1890. Acervo Apesp.

SÃO PAULO (Estado). **Mensagem do presidente do Estado, Jorge Tibiriçá, à Câmara dos Deputados.** São Paulo, 14 jul. 1906. [Galeria dos presidentes]. Acervo Apesp.

SÃO PAULO (Província). **Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor senador José Joaquim Fernandes Torres, presidente da provincia de S. Paulo, abriu a Assembléa Legislativa Provincial no anno de 1858.** S. Paulo, Typ. Dous de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1858. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da provincia, o exm. sr. dr. Antonio da Costa Pinto Silva, no dia 5 de fevereiro de 1871.** S. Paulo, Typ. Americana, 1871. Acervo Apesp.

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio apresentado ao senhor doutor Júlio Prestes de Albuquerque, presidente do Estado, pelo secretário da Viação e Obras Públicas, José Oliveira de Barros:** Exercício de 1928. São Paulo: [s. n.], 1929. Acervo Apesp.

_____. **Relatório apresentado ao senhor doutor Armando de Salles Oliveira, governador do Estado, pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1934.** [s.n]. 1937a. Acervo Apesp.

_____. **Relatório apresentado ao senhor doutor José Joaquim Cardozo de Mello, governador do Estado pelo engenheiro Ranulpho Pinheiro Lima, Secretário de Estado. Anno de 1935.** São Paulo, Salles Oliveira & Cia Ltda (Typographia Siqueira). 1937b. Acervo Apesp.

_____. **Relatório apresentado ao Exmo. Snr. interventor federal no Estado pelo engenheiro Guilherme Ernesto Winter, Secretário de Estado. Anno de**

1938. São Paulo, Tipografia Brasil Rotchschild Loureiro & Cia. Ltda. 1941a. Acervo Apesp.

_____. **Processo 20.788-31-179, de 9 de dezembro de 1941.** Situação técnica e financeira da *Tramway* da Cantareira e da Estrada de Ferro de Campos do Jordão com vistas à unificação. 1941b. Fundo SETRANS, Acervo Apesp [Código de referência 2.1.327.1]. Acervo Apesp

SECRETARIA DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatorio Annual apresentado ao cidadão Dr. Presidente do Estado de São Paulo pelo Dr. Jorge Tibiriçá, Secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas sobre os serviços á cargo do respectivo secretario no anno de 1893.** São Paulo: Typographia a vapor de Vanorden & Comp. 1894. Acervo Apesp

_____. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Bernardino de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. Jorge Tibiriçá, secretário de Estado.** São Paulo: Typ. a vapor de Horácio Belfort Sabno, 1895. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles.** São Paulo: [s.d].1895. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Presidente do Estado pelo Dr. Theodoro Dias de Carvalho Junior.** São Paulo: Typ^a Vap – Espindola, Siqueira e Comp. 1896. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao cidadão Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles:** São Paulo: Typ^a Vap – Espindola, Siqueira e Comp, 1897. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio de 1897 apresentado ao Dr. Francisco de Assis Peixoto Gomide, vice-presidente do Estado pelo Dr. Firmiano M. Pinto.** São Paulo: Typ. Espíndola, Siqueira e Comp. 1898. Acervo Apesp.

_____. **Relatório correspondente ao anno de 1898 apresentado ao presidente do Estado, Coronel Fernando Prestes de Albuquerque pelo Dr. Alfredo Guedes.** São Paulo, Typ. Do Diário Oficial, 1899. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, presidente do Estado, pelo Dr. Antonio Candido Rodrigues.** São Paulo, Typographia do Diario Official. 1901. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Bernardino de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. João Baptista de Mello Peixoto.** São Paulo: Typographia do Diário Oficial, 1903. Acervo Apesp.

_____. **Relatório apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, secretário da Agricultura:** anno de 1906. São Paulo: Typographia Brazil de Rothschild & Co, 1907. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, secretário da Agricultura.** Anno de 1907. S. Paulo: Typographia Brazil de Rothschild, 1908. Acervo Apesp.

_____. **Relatório apresentado ao M. J. de Albuquerque, presidente do Estado, pelo Dr. Antônio de Padua Salles, secretário da Agricultura:** anno de 1909. São Paulo: Typographia Casa Garraux, 1910. Acervo Apesp.

_____. Directoria de Viação. **Parecer sobre pedido de concessão de um trecho ferroviário para servir os municípios de Guarulhos, Bom Sucesso, Santa Isabel e Igaratá.** 1910. Fundo SETRANS, Acervo Apesp. [Código de Referência 2.1.22.1]

_____. **Informações em anexo ao Relatorio do Snr. Dr. Antonio de Padua Salles concernente aos anos de 1910-1911.** São Paulo: Typographia do "Diário Official". 1912. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Carlos Augusto Pereira Guimarães, vice-presidente do Estado em exercício, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros:** anos de 1912-1913. São Paulo: Typographia Brasil de Rothschild & Cia, 1914. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, presidente do Estado, pelo Dr. Paulo de Moraes Barros, secretário da Agricultura:** Anno de 1914. São Paulo: Typographya Brasil de Rothschild, 1916. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, presidente de S. Paulo, pelo Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Candido Nazianzeno Nogueira da Motta:** Anno de 1916. São Paulo: Typographia Augusto Siquiera & C. 1918. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Altino Arantes, presidente do Estado, pelo Dr. Nazianzeno Nogueira da Motta, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1917. São Paulo, [s. n.], 1918. Acervo Apesp.

_____. Directoria de Viação. **Processo n. 4702, de 25 de novembro de 1918.** Acervo Apesp. Fundo SETRANS [Código de referência 2.1.169.1]. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Altino Arantes, presidente do Estado, pelo Dr. Nazianzeno Nogueira da Motta, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1919. São Paulo, [s. n.], 1920. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Washington Luis, presidente do Estado, pelo Dr. Heitor Teixeira Penteado, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1920. São Paulo: [s.n], 1921. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Washington Luis, presidente do Estado, pelo Dr. Heitor Teixeira Penteado, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1921, São Paulo: [s.n], 1922. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Washington Luis, presidente do Estado, pelo Dr. Heitor Teixeira Penteado, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1923, São Paulo, [s.n], 1924. Acervo Apesp.

_____. **Relatorio apresentado ao Dr. Carlos de Campos, presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:** anno de 1924, São Paulo: [s.n], 1925. Acervo Apesp.

SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS PUBLICAS. **Relatório apresentado ao Secretário de Negocios d'Agricultura , Commercio e Obras Publicas.** 1893. Acervo Apesp.

Documentos do Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos

GUARULHOS. **Relatorio apresentado a Camara Municipal de Guarulhos pelo prefeito José Mauricio de Oliveira Sobrinho:** exercício de 1920. Aprovado em sessão de 15 de junho de 1921. São Paulo: Typographia do Norte, 1921. Acervo AHMG

GUARULHOS. **Relatorio apresentado á Camara Municipal de Guarulhos pelo prefeito José Mauricio de Oliveira:** 1928. Aprovado em sessão de 15 de março de 1929. São Paulo: Typographia Gianotti, 1929, p. 20. Acervo AHMG

GUARULHOS. **Relatório da Prefeitura Municipal de Guarulhos apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Gabriel Monteiro da Silva, DD. Diretor Geral do Departamento das Municipalidades, pelo Prefeito Municipal, José Maurício de Oliveira:** exercício de 1943. Guarulhos. [1944?]. Acervo AHMG

Periódicos

Correio de S. Paulo: 1932-1935 (diversas edições) - Acervo BN (on-line)

Correio do Povo: 1957 (diversas edições) – Acervo AHMG

Correio Paulistano: 1891-1918 (diversas edições) – Acervo BN (on-line)

Folha da Manhã: 1926-1958 (diversas edições) – Acervo Folha (on-line)

Folha de Guarulhos: 1936-1957³⁰³ (diversas edições) – Acervo AHMG

O Estado de S. Paulo: 1909-1963 (diversas edições) – Acervo Estadão (on-line)

³⁰³ Apesar do nome idêntico, o jornal da década de 1930 não tinha nenhuma relação com o impresso na década de 1950.

APÊNDICE A – Resultados financeiros do *Tramway* da Cantareira: 1894-1965

Ano ⁽¹⁾	Receita ⁽²⁾	Despesa	Saldo	Coeficiente de tráfego
1894	7:550\$700	144:699\$790	-137:149\$090	1916,38%
1895	71:810\$002	165:902\$930	-94:092\$928	231,03%
1896	147:264\$555	219:817\$723	-72:553\$168	149,27%
1897	174:098\$465	343:859\$488	-169:761\$023	197,51%
1898	136:150\$200	217:869\$549	-81:719\$349	160,02%
1899	110:713\$400	260:509\$306	-149:795\$906	235,30%
1900	132:317\$660	219:928\$457	-87:610\$797	166,21%
1901	133:744\$740	205:969\$330	-72:224\$590	154,00%
1902	136:474\$800	180:349\$976	-43:875\$176	132,15%
1903	101:235\$600	169:886\$955	-68:651\$355	167,81%
1904	131:622\$300	162:958\$048	-31:335\$748	123,81%
1905	139:606\$800	205:436\$647	-65:829\$847	147,15%
1906	191:549\$600	165:040\$334	26:509\$266	86,16%
1907	195:351\$800	194:419\$579	932\$221	99,52%
1908	213:573\$600	193:230\$108	20:343\$492	90,47%
1909	175:768\$550	163:811\$277	11:957\$273	93,20%
1910	184:159\$230	194:408\$105	-10:248\$877	105,57%
1911	236:873\$200	233:958\$558	2:914\$642	98,77%
1912	356:052\$300	352:274\$833	3:777\$467	98,94%
1913	373:823\$300	463:565\$454	-89:742\$154	124,01%
1914	401:777\$500	466:248\$620	-64:471\$120	116,05%
1915	387:072\$000	492:850\$142	-105:778\$142	127,33%
1916	435:943\$000	629:730\$290	-193:787\$290	144,45%
1917	494:456\$740	767:385\$210	-272:928\$470	155,20%
1918	484:284\$120	768:558\$540	-284:274\$420	158,70%
1919	493:324\$540	899:455\$540	-406:131\$000	182,33%
1920	581:642\$160	1:041:601\$960	-459:959\$810	179,08%
1921	704:434\$710	952:728\$080	-248:293\$370	135,25%
1922	752:385\$620	911:422\$470	-159:036\$860	121,14%
1923	952:872\$640	1:407:733\$320	-454:860\$690	147,74%
1924	898:258\$460	1:405:188\$860	-506:930\$400	156,43%
1925	979:286\$200	1:748:093\$620	-768:807\$420	178,51%
1926	1.032:034\$600	1.920:815\$300	-888:780\$700	186,12%
1927	1.214:549\$190	2.311:377\$880	-1.096:828\$690	190,31%
1928	1.472:366\$930	2.248:441\$230	-776:074\$300	152,71%
1929	1.393:355\$890	2.323:893\$140	-930:537\$250	166,78%
1930	1.211:632\$880	2.491:918\$480	-1.280:285\$600	205,67%
1931	952:865\$210	2.495:533\$010	-1.542:667\$800	261,90%
1932	714:730\$240	2.030:677\$130	-1.315:946\$890	284,12%
1933	778:341\$270	2.094:438\$270	-1.316:097\$000	269,09%
1934	840:761\$020	2.270:598\$420	-1.429:837\$400	270,06%
1935	972:652\$100	2.301:304\$630	-1.328:652\$530	236,60%
1936	1.173:726\$690	2.456:785\$520	-1.283:058\$830	209,31%

Ano	Receita	Despesa	Saldo	Coeficiente de tráfego
1937	1.294:706\$160	2.905:296\$730	-1.610:590\$570	224,40%
1938	1.342:732\$900	3.022:910\$530	-1.680:177\$630	225,13%
1939	1.729:004\$400	3.862:000\$000	-2.132:995\$600	223,37%
1942	1.789.267,10	3.648.874,40	-1.859.607,30	203,93%
1943	2.368.628,50	3.572.486,30	-1.203.857,80	150,83%
1944	3.006.557,90	5.406.515,30	-2.399.957,40	179,82%
1945	3.499.001,20	6.481.626,10	-2.982.624,90	185,24%
1946	3.954.167,10	9.064.545,50	-5.110.378,40	229,24%
1947	4.289.266,40	11.743.267,70	-7.454.001,30	273,78%
1948	5.170.308,90	13.244.501,20	-8.074.192,30	256,16%
1949	5.615.650,80	13.021.150,60	-7.405.499,80	231,87%
1950	5.649.868,40	15.753.973,80	-10.104.105,40	278,84%
1951	6.280.841,60	17.498.148,00	-11.217.306,40	278,60%
1952	7.221.921,00	19.079.741,00	-11.857.820,00	264,19%
1953	7.058.054,60	22.941.969,20	-15.883.914,60	325,05%
1954	9.346.958,80	25.939.577,70	-16.592.618,90	277,52%
1955	10.448.906,70	34.446.892,70	-23.997.986,00	329,67%
1956	14.045.667,10	44.465.723,90	-30.420.056,80	316,58%
1957	23.130.236,00	55.000.138,20	-31.869.902,20	237,78%
1958	25.227.816,80	65.512.901,30	-40.285.084,50	259,69%
1959	35.707.543,40	93.167.465,70	-57.459.922,30	260,92%
1960	38.050.697,30	141.010.832,90	-102.960.135,60	370,59%
1961	64.041.374,10	189.747.499,00	-125.706.124,90	296,29%
1962	91.653.023,70	316.763.164,50	-225.110.140,80	345,61%
1963	154.144.411,80	482.728.123,50	-328.583.711,70	313,17%
1964	137.489.085,50	821.872.946,20	-684.383.860,70	597,77%
1965 ⁽³⁾	12.343.449	314.905.108	-302.561.659	2551,19%

Fonte: Elaborada pela autor a partir de: SACOP: 1895-1927; SVOP, 1928-1942; EFS, 1943-1966

(1) Os dados referentes a 1940 e 1941 não foram localizados.

(2) Em mil-réis de 1894 a 1939 e em Cruzeiro a partir de 1942

(3) O “centavo” foi extinto do Cruzeiro pela lei federal n. 4.511, de 1º de dezembro de 1964.

APÊNDICE B – Passageiros transportados pelo *Tramway* da Cantareira: 1894-1965

Ano	Passageiros	Ano	Passageiros
1894	1.785	1930	2.495.791
1895	7.115	1931	2.262.366
1896	99.186	1932	1.882.968
1897	177.926	1933	2.051.162
1898	133.680	1934	2.278.854
1899	159.591	1935	2.788.062
1900	141.942	1936	3.274.054
1901	189.261	1937	3.613.234
1902	218.879	1938	3.769.258
1903	132.688	1939	3.850.518
1904	142.301	1940	4.065.463
1905	191.296	1941	4.404.293
1906	298.733	1942	5.243.687
1907	310.672	1943	6.468.706
1908	277.629	1944	7.040.954
1909	260.597	1945	7.865.067
1910	286.368	1946	8.663.067
1911	343.992	1947	9.369.825
1912	461.888	1948	9.003.219
1913	800.899	1949	7.768.749
1914	1.343.419	1950	7.677.694
1915	1.452.542	1951	7.405.718
1916	1.459.992	1952	7.809.258
1917	1.899.564	1953	7.366.751
1918	1.720.941	1954	6.390.931
1919	1.887.832	1955	6.247.461
1920	1.914.154	1956	8.662.991
1921	2.577.645	1957	8.314.730
1922	2.672.088	1958	9.363.184
1923	2.563.856	1959	10.515.839
1924	2.251.781	1960	11.284.308
1925	2.542.154	1961	11.095.557
1926	2.515.551	1962	10.377.915
1927	2.781.378	1963	9.729.245
1928	2.661.278	1964	5.356.623
1929	2.821.568	1965	310.510

Fonte: Elaborada pela autor a partir de: SACOP: 1895-1927; SVOP, 1928-1942; EFS, 1943-1966