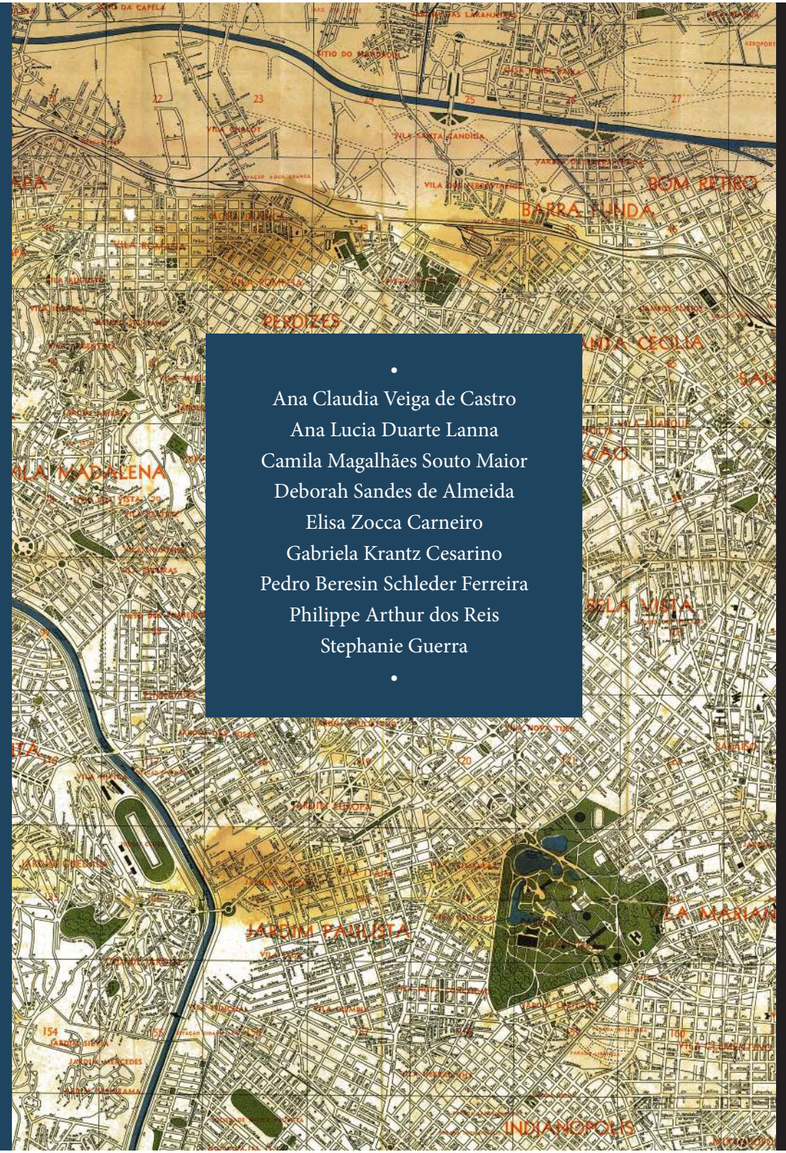
Os processos de pesquisa e os percursos urbanos decorrentes indicam a complexidade dos grupos sociais que configuram a cidade, mas, sobretudo, iluminam as práticas, fazeres e estratégias de sobrevivência do amplo e diverso conjunto compreendido na categoria dos setores médios. É a cidade dos comuns que se revela na leitura dos textos que compõem a unidade do livro.



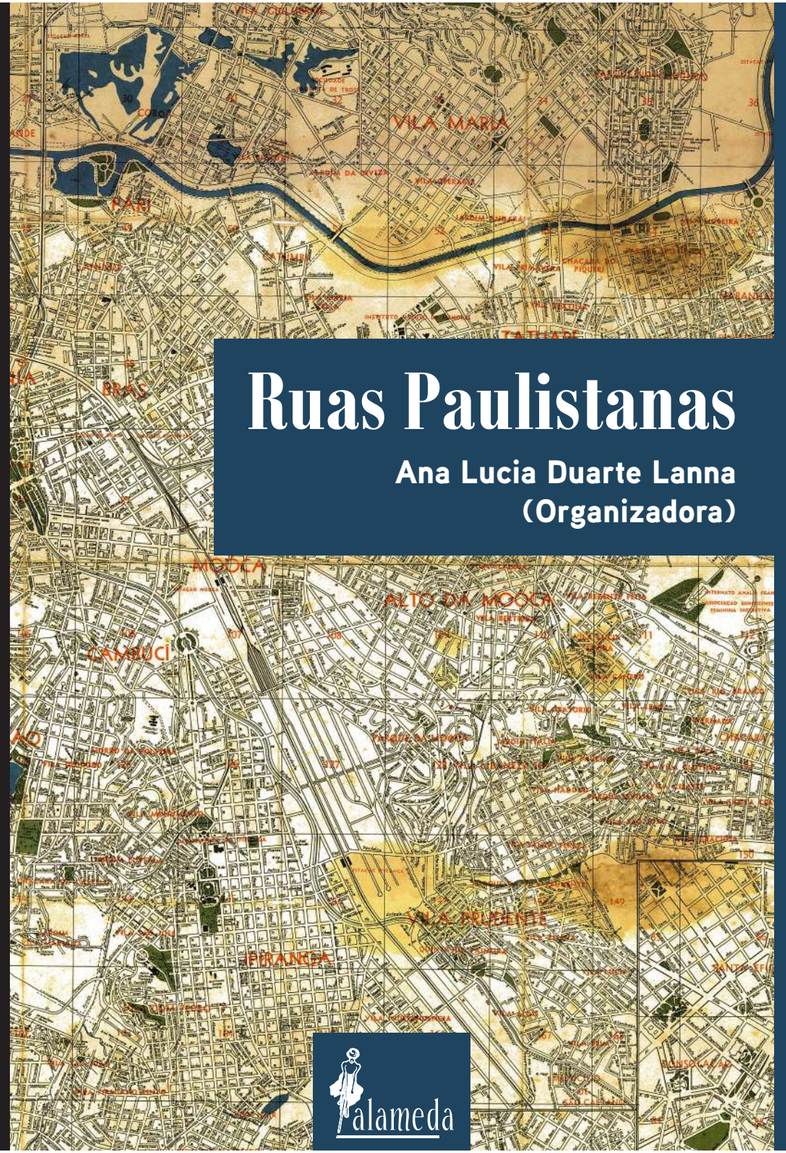
•

Ana Claudia Veiga de Castro
Ana Lucia Duarte Lanna
Camila Magalhães Souto Maior
Deborah Sandes de Almeida
Elisa Zocca Carneiro
Gabriela Krantz Cesarino
Pedro Beresin Schleder Ferreira
Philippe Arthur dos Reis
Stephanie Guerra

•

Ruas Paulistanas

Ana Lucia Duarte Lanna (Organizadora)



Ruas Paulistanas

Ana Lucia Duarte Lanna (Organizadora)

alameda

O que um texto sobre uma rua pode revelar sobre as dinâmicas mais gerais da cidade? O que a escolha da rua como objeto de análise pode contribuir para o campo da história urbana? Quais novos problemas e tensões surgem quando se privilegia a rua enquanto escala de observação?

A partir de inquietações desse tipo, um grupo de pesquisadores se reuniu e elaborou este livro abordando aspectos da modernização de São Paulo por meio da recuperação das trajetórias de algumas de suas ruas.

Avenida Angélica, Rua José Paulino, Rua Augusta, Rua Teodoro Sampaio, Avenida Celso Garcia, Avenida do Anastácio, e outras – não nomeadas, mas nem por isso menos presentes –, possuem suas histórias tematizadas nos artigos aqui reunidos, com o intuito de reconstituir tramas sociais e culturais que deram forma à cidade.

As pesquisas que deram origem aos textos são resultados de projetos coletivos e individuais, elaborados por pesquisadores em diferentes estágios de suas trajetórias acadêmicas. Todas são construídas através do entrecruzamento de uma multiplicidade de fontes bibliográficas, documentais, iconográficas e orais.

Os trabalhos apresentam múltiplas facetas do fazer cotidiano da cidade, revelando esferas do urbano perceptíveis quanto mais nos aproximamos das ruas.

RUAS PAULISTANAS

Ana Lucia Duarte Lanna (org.)

O que um texto sobre uma rua pode revelar sobre as dinâmicas mais gerais da cidade? O que a escolha da rua como objeto de análise pode contribuir para o campo da história urbana? Quais novos problemas e tensões surgem quando se privilegia a rua enquanto escala de observação?

A partir de inquietações desse tipo, um grupo de pesquisadores se reuniu e elaborou este livro abordando aspectos da modernização de São Paulo por meio da recuperação das trajetórias de algumas de suas ruas.

Avenida Angélica, Rua José Paulino, Rua Augusta, Rua Teodoro Sampaio, Avenida Celso Garcia, Avenida do Anastácio, e outras – não nomeadas, mas nem por isso menos presentes –, possuem suas histórias tematizadas nos artigos aqui reunidos, com o intuito de reconstituir tramas sociais e culturais que deram forma à cidade.

As pesquisas que deram origem aos textos são resultado de projetos coletivos e individuais, elaborados por pesquisadores em diferentes estágios de suas trajetórias acadêmicas. Todas são construídas através do entrecruzamento de uma multiplicidade de fontes bibliográficas, documentais, iconográficas e orais.

Os trabalhos apresentam múltiplas facetas do fazer cotidiano da cidade, revelando esferas do urbano perceptíveis quanto mais nos aproximamos das ruas.

Os processos de pesquisa e os percursos urbanos decorrentes indicam a complexidade dos grupos sociais que configuram a cidade, mas, sobretudo, iluminam as práticas, fazeres e estratégias de sobrevivência do amplo e diverso conjunto compreendido na categoria dos setores médios. É a cidade dos comuns que se revela na leitura dos textos que compõem a unidade do livro.

. 2022 .

Ana Lucia Duarte Lanna
(Organizadora)

Ruas Paulistanas

alameda FAPESP

Copyright © 2021 Ana Lucia Duarte Lanna (Organizadora)

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Edição: Haroldo Ceravolo Sereza
Projeto gráfico, diagramação e capa: Maria Beatriz de Paula Machado
Assistente acadêmica: Tamara Santos
Revisão: Alexandra Colontini
Imagem da capa:

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

R822

Ruas paulistanas / organização Ana Lucia Duarte Lanna. - 1. ed. - São Paulo : Alameda, 2022.
340 p. ; 21 cm.

Inclui bibliografia e índice
ISBN 978-65-5966-086-5

1. Ruas - São Paulo (SP). 2. São Paulo (Estado) - História. 3. São Paulo (Estado) - Civilização. 4. Urbanização - São Paulo (Estado) - História. I. Lanna, Ana Lucia Duarte.

22-75630

CDD: 981.61
CDU: 94(815.6)

ALAMEDA CASA EDITORIAL
Rua 13 de Maio, 353 – Bela Vista
CEP 01327-000 – São Paulo, SP
Tel. (11) 3012-2403
www.alamedaeditorial.com.br

Sumário

Apresentação 11

Capítulo 1. 29
Transformações cotidianas na cidade de São Paulo no início do século XX: uma leitura a partir da trajetória do empreiteiro José Vitrone
Camila Magalhães Souto Maior

Capítulo 2. 51
As fronteiras da cidade
Pedro Beresin Schleder Ferreira

Capítulo 3. 83
Os armazéns de secos e molhados na rua Augusta
Gabriela Krantz Cesarino

Capítulo 4. 127
Imigrações, roupas e edifícios: a rua José Paulino na metropolização de São Paulo
Stephanie Guerra

Capítulo 5. 161
Teodoro Sampaio, conectando a cidade
Ana Lucia Duarte Lanna

Capítulo 6. 211
As casas em série no bairro de Pinheiros: um olhar para a Vila Cândida
Elisa Zocca Carneiro

Capítulo 7. 241
Deambular pela cidade: histórias da construção e dos usos da Avenida Celso Garcia (1893-1915)
Philippe Arthur dos Reis

Capítulo 8. 273
Avenida do Anastácio: de caminho na colônia à rua da metrópole
Deborah Sandes de Almeida

Capítulo 9. 307
Os sentidos da rua em João Antonio: três malandros na noite de São Paulo
Ana Claudia Veiga de Castro

Alameda nas redes sociais:

Site: www.alamedaeditorial.com.br
Facebook.com/alamedaeditorial/
Twitter.com/editoraalameda
Instagram.com/editora_alameda/

Esta obra foi impressa em São Paulo no verão de 2022. No texto foi utilizada a fonte Minion Pro em corpo 10,5 e entrelinha de 15,5 pontos.

8. Avenida do Anastácio: de caminho na colônia à rua da metrópole

Deborah Sandes de Almeida[1]

Os territórios considerados além-rios na cidade de São Paulo, ou seja, aqueles locais compreendidos após os limites hidrográficos estabelecidos pelos rios Tietê e Pinheiros – que cortam a cidade no sentido leste-oeste e em direção ao sul – salvo engano são pouco evidenciados em relação às suas origens, inserção e participação no processo de desenvolvimento territorial, urbano e econômico da cidade de São Paulo, principalmente a partir da segunda metade do século XIX.[2]

---

1 Deborah Sandes de Almeida é doutoranda na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). O presente capítulo é um desdobramento de sua pesquisa de mestrado *Companhia City além-rios: os bairros-jardins na Zona Norte de São Paulo e a trajetória empresarial (1950-2000),* desenvolvida na mesma instituição entre 2018 e 2020, com apoio da CAPES.

2 Grande parte dos estudos sobre a evolução histórica da cidade de São Paulo dá ênfase à região central e seu entorno imediato, sem grandes desdobramentos para os demais territórios que compõem a cidade, como por exemplo, as regiões situadas além-rios, sejam elas ao norte do rio Tietê ou a oeste do rio Pinheiros. No geral, estas áreas são pouco estudadas em relação à sua participação no processo de crescimento e expansão da cidade, sendo na maioria das vezes, analisadas principalmente pelo viés da preca-

Neste sentido, é importante trazer à luz dos estudos urbanos estes territórios que deram suporte e estão intrinsecamente ligados ao processo de expansão e metropolização da cidade, que ocorreu a partir das conexões do núcleo urbano central, com seus arredores suburbanos e rurais – além de outras porções do Estado, como o interior e o litoral – para elucidar como essas dinâmicas ocorreram em paralelo nestes locais, ao mesmo tempo que articuladas ao processo de transformação e expansão do núcleo central da cidade.

À medida que a estrutura fundiária foi sendo convertida de agrária para urbana, houve a incorporação destas áreas ao perímetro urbano da cidade, através do parcelamento e desmembramento das propriedades em diversas glebas que passaram a abrigar os loteamentos residenciais e industriais implantados a partir do final do século XIX, não só nestas regiões, mas por toda a cidade.

É no intuito de realçar estes territórios pouco evidenciados que o texto busca explicitar o processo de desenvolvimento

---

rização e da periferização, por estarem situadas nas franjas da cidade, sem considerar a importância que estas áreas tiveram desde a fundação da vila de São Paulo, quando abrigavam pequenos núcleos populacionais isolados. A caracterização destes territórios aparece de forma breve nos estudos de Azevedo (1958), Langenbuch (1968) e Monbeig (2004), por exemplo, que buscaram entender a evolução das dinâmicas territoriais, econômicas e urbanas da cidade de São Paulo como um todo, na qual todos estes lugares – núcleo central, área urbana, área suburbana e área rural – fazem parte de uma única engrenagem, onde cada autor a partir de sua especificidade de pesquisa, busca enfatizar estas relações em diversas escalas de aproximação e abordagem, mas sempre dentro de um contexto centralizador. Ainda assim, estes territórios continuam sendo pouco explorados em suas particularidades, carecendo de estudos que os evidenciem e permitam que novos olhares sejam lançados sobre estas áreas, evitando desta forma as visões cristalizadas e generalistas sobre como cada região da cidade se desenvolveu ao longo do tempo.

territorial além-rios, a partir de uma das conexões no sentido do interior do Estado: o Caminho para Jundiaí, atualmente conhecido como Avenida do Anastácio, na Zona Norte de São Paulo. Busca-se aqui evidenciar suas transformações a partir do século XIX e sua consolidação como logradouro público na segunda metade do século XX, impulsionadas pela ocupação desta localidade por setores das classes médias urbanas, que passaram a habitar os diversos bairros residenciais implantados em seu entorno neste período.

Graças à sua posição geográfica, situada nas proximidades do entroncamento dos rios Tietê e Pinheiros, após a travessia da várzea do Tietê em direção ao norte, este trecho da Zona Norte é uma das portas de entrada da cidade de São Paulo, principalmente por promover a conexão com a porção oeste do interior do Estado e de grande parte da porção noroeste da cidade, através da Rodovia Anhanguera (SP-330). Esta rodovia, que se consolidou como um dos principais caminhos ao interior paulista e de outras partes do Brasil, é fruto de antigas trilhas indígenas que cortavam e cruzavam as diversas propriedades rurais ali existentes desde os tempos coloniais.

Através da análise da cartografia histórica desta região associada a outras fontes bibliográficas, o texto destaca a importância da utilização daquele tipo documental para evidenciar territórios ainda pouco estudados e contribuir para embasar a construção das narrativas sobre a cidade e seus espaços construídos em diferentes temporalidades, principalmente quando não há estudos anteriores sobre o tema, como é o caso desta porção da Zona Norte da cidade, mais especificamente a Avenida do Anastácio e a Fazenda Anastácio.

A Estrada do Anastácio

Situada nesse território além-rios, tido como suburbano e/ou rural até meados do século XX, a atual Avenida do Anastácio está presente na estrutura fundiária da cidade de São Paulo desde os tempos coloniais, quando do núcleo central da vila partiam caminhos radiais em direção ao interior e ao litoral, que se cruzavam com outros numerosos caminhos nos arredores paulistanos, e propiciaram o surgimento de novos núcleos populacionais independentes ao longo de seus percursos (LANGENBUCH, 1968).

Foi a partir da metade do século XIX que esta rua ganhou notoriedade, não só por promover a conexão dos sítios e fazendas existentes na região - as quais abrigavam uma diversificada produção agrícola, tanto de subsistência quanto de abastecimento da cidade - mas também por integrar a continuidade a oeste, sentido Jundiaí, da Estrada da Boiada, fator que acelerou o processo de transformação fundiária local, e que reproduziu ao longo de seu percurso, as transformações urbanas e de espraiamento territorial que já estavam em andamento no núcleo central da cidade e que foi dinamizada na região com a chegada da ferrovia ligando Santos à Jundiaí, e a posterior implantação do Frigorífico Armour do Brasil.

Diferentemente dos demais caminhos que surgiram a partir da região central de São Paulo no período, que seguiam uma estrutura radioconcêntrica, a Estrada da Boiada (Figura 1) era um caminho perimetral derivado da Estrada para Sorocaba e Itu. Partia do núcleo de Pinheiros,[3] seguia pelas bordas do ter-

3 Para um maior detalhamento do desenvolvimento do núcleo de Pinheiros e sua conexão com a área central da cidade através da Rua Teodoro Sampaio,

ritório, em paralelo às áreas de várzea do rio Pinheiros, atravessando algumas propriedades rurais pouco habitadas, localizadas no perímetro suburbano da cidade, até alcançar a várzea do rio Tietê, na altura do Sítio do Emboaçava (atual bairro da Lapa). A partir daí fazia a travessia pela ponte de madeira construída no início da Fazenda Anastácio, de propriedade do Coronel Anastácio de Freitas Trancoso,[4] e seguia adiante, mata adentro, rumo às terras férteis e às oportunidades de negócios agrícolas no interior da província.

a partir do início do século XX, ver o texto de Ana Lanna, "Teodoro Sampaio, conectando a cidade", reunido nesta publicação.

4 Coronel Anastácio de Freitas Trancoso, homem notável em seu tempo, que tomou parte ativa nos acontecimentos que em São Paulo antecederam à proclamação da Independência nos campos do Ipiranga e se desenrolaram após ela. [...] Natural de Paranaguá (1752), constituiu família em São Paulo [...] sendo ele o tronco da atual família Rego Freitas na capital. [...] Após a proclamação da Independência, foi aclamado comandante de uma nova organização militar, devido a seu prestígio, quer militar, quer político. Eleito como membro do 4º Governo Provisório, tomou posse como deputado em 9 de janeiro de 1823. Em setembro do mesmo ano a organização comandada pelo Coronel foi dissolvida, cabendo a ele o exílio em Guaratinguetá. Faleceu em São Paulo no ano de 1839 (FREITAS, 1935, p. 81-82).

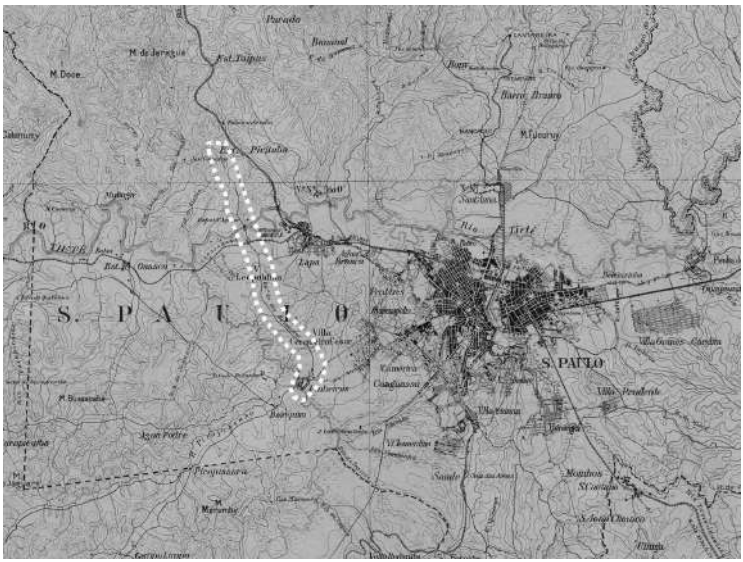


Figura 1 – Detalhe da Estrada da Boiada e da Estrada do Anastácio no mapa da cidade de São Paulo elaborado pela Commissão Geographica e Geológica para a Secretaria de Segurança Pública em 1908. Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo - Memória Pública, 2019. Elaborado pela autora.

Logo após a travessia do rio Tietê, o trecho inicial da Estrada para Jundiaí ficou conhecido como Estrada do Anastácio, já que este caminho cortava as terras do Coronel Anastácio (Figura 2) em direção ao interior e também às demais propriedades existentes na Freguesia de Nossa Senhora do Ó, situadas a leste de sua sede, além de possuir uma bifurcação a oeste que conectava São Paulo à vila de Parnaíba. Cabe ressaltar que neste território além-rios, os principais caminhos estruturadores são derivados dos poucos pontos de travessia existentes sobre o rio Tietê, que de forma linear e com poucas conexões, penetram no interior destas localidades, em oposição à malha radioconcêntrica que já se anunciava no núcleo central da cidade.

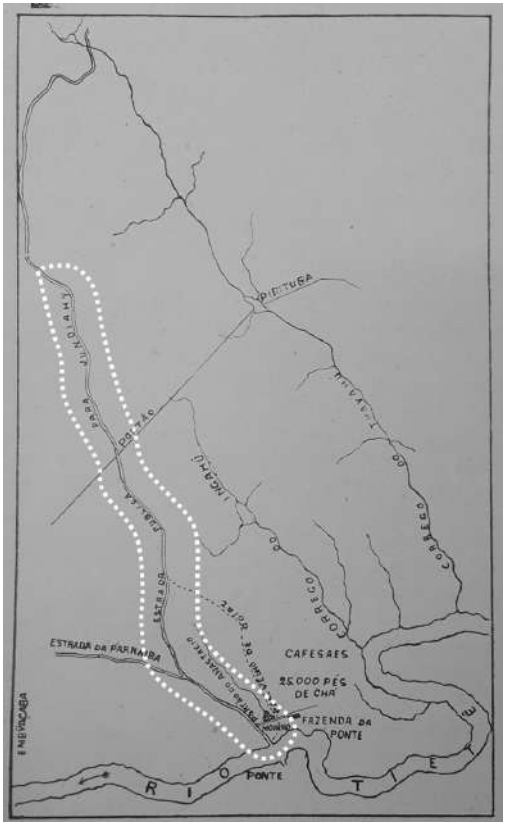


Figura 2 – Fragmento da planta da Fazenda Anastácio levantada pelo Cel. Pinto do Rego Freitas, em 1825, com destaque para a Estrada do Anastácio. Fonte: FREITAS, 1929, p. 150. Elaborado pela autora.

O cinturão de chácaras (Figura 3) que se desenvolveu ao redor do centro da cidade consolidou a apropriação destes territórios por personagens influentes na administração urbana, grande parte deles formada por militares e/ou descendentes das famílias portuguesas que aqui chegaram durante a colonização e que conquistaram novos territórios através de confrontos, aprisionamento e escravização dos nativos destes arredores, crian-

do desta forma uma rede suburbana de caminhos e propriedades rurais que apoiariam o crescimento e expansão territorial da cidade no decorrer dos séculos XIX e XX (BARRO, 1977; LANGENBUCH, 1968; MONBEIG, 2004).

Figura 3 – Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro desaparecidos com o crescer da cidade, com destaque para a Estrada do Anastácio e a Fazenda do Anastácio (em tracejado). Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2019. Elaborado pela autora.

A presença de famílias de destaque da sociedade paulistana que moravam em terras além-Tietê, ou que possuíam propriedades secundárias no local, é mencionada em crônicas que retratam passagens cotidianas do século XIX, e que identificam alguns destes personagens, como nesta passagem na qual Nuto Sant'anna, em sua coluna para o jornal *Correio Paulistano* no ano de 1940, menciona o festejo da Cavalhada ocorrido em 1817, no Largo dos Curros (atual Praça da República), em homenagem ao príncipe Dom Pedro I, no período em que ele estava em São Paulo aguardando a chegada de sua futura esposa, a Princesa Leopoldina:

> Além das festas votivas que se lhe renderam, outras se efetuavam à sua majestade. Toda a aristocracia, o clero, as classes militares, o povo, a plebe, todos afluíam aos templos e à grande praça do largo dos Curros, em que se iam realizar, com solenidade e pompa, corridas de touro e cavalhadas. [...] As altas patentes das armas estão presentes, em suas fardas empetecadas de galões. Os varões da governança, bem como todas as pessoas gradas, acomodam-se rumorosas, em torno do anfiteatro. *Entre as damas, vêm-se representantes das principais famílias da cidade – as Anastácio, as velhas meninas da Casa Verde, a Maria Benedita do Arouche, a menina Maria Luisa* que, daí a anos, seria a mãe de Álvares de Azevedo. E outras, e outras. Há sorrisos e cochichos. Chama a atenção uma criatura buliçosa, que se abana com um largo leque, atirando olhares em todas as direções. É a Domitila, a filha do coronel João de Castro. Já estava casada com o alferes Felício Pinto. [...] *Entre os homens, lá estavam o general José Arouche de Toledo Rondon, o Coronel Trancoso, o Rafael Tobias, o Bernardo Gavião, [...] tudo o que havia, enfim, de representativo na sociedade paulistana...* Nem era para menos. Cavalhadas, touros, bailes de máscaras e óperas, eram a única expressão real predileta dos júbilos da nossa cidade naqueles ingênuos tempos coloniais.[5]

Neste período, a Estrada da Boiada começou a ser utilizada também como rota de acesso provisório para a vila de Itu,

5 *Correio Paulistano*, 31/7/1940, p. 5 (grifos meus).

já que em meados do século XIX o caminho anterior, que passava por Pinheiros, foi danificado pelas chuvas e demorou a ser consertado (BARRO, 1977). Assim, a estrada passou a receber todo o movimento das tropas que vinham e iam para o interior. "Esta mudança deu-se em virtude das excelentes condições do 'sítio da Ponte do Anastácio', cujo próprio nome já enunciava a existência de uma boa ponte, porquanto até esse tempo, servia de uso particular para a propriedade" (SANTOS, 1980, p. 34). A bifurcação se dava logo após a travessia da ponte do Anastácio, que à esquerda seguia para as regiões de Parnaíba e Itu, e à direita seguia pela Estrada do Anastácio, para Jundiaí.

Com isso, surgem os primeiros registros de propriedades rurais na região, localizadas às margens desta estrada, que além de concentrar atividades agropecuárias, serviam como pontos de parada e descanso para os viajantes, comerciantes, boiadas e tropas de mula rumo a São Paulo. Isso fez com que o caminho para Jundiaí "[...] fosse adequadamente aparelhado. Daí a importância que nesta época passaram a ter os ranchos e pousadas na região, bem como as pastagens para os animais. Cuidava-se de dar guarida aos homens, animais e cargas" (SANTOS, 1980, p. 32).

Aos poucos, a margem direita do rio Tietê, na altura da Ponte do Anastácio, foi atraindo tropeiros e população migrante para habitar e trabalhar no cultivo de cereais, frutas, café, cana-de-açúcar e chá, nos diversos sítios e fazendas existentes na região - como as Fazendas Anastácio,[6] Barreto[7] e Jaraguá – todas elas conectadas pela

6 O coronel Anastácio e seus descendentes mais próximos cultivaram, além de cereais e café, do qual faziam exportação, também chá, mantendo em suas terras plantação superior a 25.000 pés (FREITAS, 1935, p. 83).

7 Luiz Pereira Barreto (RJ, 1840 – SP, 1923) comprou a primeira parte do sítio Santa Carolina, em Pirituba, que, após várias transações, totalizou

Estrada para Jundiaí e seus caminhos derivados, numa expansão do núcleo populacional da Freguesia de Nossa Senhora do Ó, da qual faziam parte. Além da produção de subsistência, os produtos ali cultivados conquistaram prestígio no mercado, sendo inclusive produzidos para exportação, em complemento à produção já existente no oeste paulista (BARRO, 1977), o que destacou ainda mais esta região em relação aos demais arredores da cidade.

A atividade agrícola se intensificou e exerceu grande poder econômico não só neste território, mas em toda a cidade, fazendo com que a produção fosse comandada por algumas famílias influentes à época, como as famílias Pinto do Rego (vinculada ao Coronel Anastácio) e Pereira Barreto (vinculada ao médico e político Dr. Luiz Pereira Barreto), diretamente ligadas à administração da província paulista.

O crescimento da produção demandou a ampliação de mão-de-obra nestas terras – para trabalhar não só nas áreas de plantio, mas também em novas atividades, como a fabricação de telhas e tijolos nas olarias situadas às margens do Tietê – já que grande parte dos moradores – da ordem de 1.739 habitantes no ano de 1836 (BARRO, 1977, p. 52) – era formada pelos herdeiros

110 alqueires de terras, com 40 mil pés de café e um vinhedo de 10 mil videiras de diversas qualidades para mesa e vinho; um pomar com árvores frutíferas e, o restante, em bosque de eucaliptos, capoeiras, mata e pasto. [...] Depois da repercussão internacional como viticultor, Pereira Barreto voltou ao café, cultivando-o, desta vez, em Pirituba. O seu intuito era tornar o produto mais barato e facilitar sua exportação pelo porto de Santos. Mandou vir então sementes de todos os países produtores, experimentando-as até encontrar a que melhor se adaptasse ao clima paulistano. Formou assim, em Pirituba, uma soberba lavoura. Acusado, porém, de pretender transformar São Paulo num imenso cafezal, com prejuízo de outras culturas, e, temente, por sua vez, com os perigos de uma superprodução, desgostou-se e deixou perecer sua florescente lavoura, que chegou a contar com 40 mil pés (BEGLIOMINI, 2020).

destas famílias, por descendentes dos chamados bandeirantes (que escravizaram boa parte dos nativos da região) e por alguns miscigenados e descendentes das populações indígenas e negras que habitavam este território (ANTUNES, 2013), sendo estes os responsáveis por desenvolver as atividades relacionadas à agricultura e à pesca, além das demais necessárias à manutenção das propriedades rurais ali existentes (incluindo o trabalho doméstico) e também da própria Estrada do Anastácio.

Um exemplo destas atividades foi recuperado através de uma correspondência publicada no periódico *A Phenix*, em 22 de maio de 1839, enviada por Francisco Antonio de Miranda – empreiteiro[8] que cuidava das obras de calçamento e manutenção de algumas pontes no Rio Tietê – na qual descreve, dentre outros serviços realizados, as obras de reparo que comandou na Estrada do Anastácio neste período:

> Verdade é que para isso concorreram ter um honrado agricultor prestado os serviços dos seus escravos dias inteiros sem horas de descanço, sustentando-os a sua custa, e fornecendo a ferramenta pelo diminuto preço de 400rs. diários por cada um, e não terem percebido alguma gratificação por mui-

8 Cabe ressaltar que este tipo de prática profissional – no qual um profissional particular era recomendado e contratado pela administração pública para promover os reparos necessários nas vias urbanas da cidade – já existia em São Paulo desde o início do século XIX e foi se especializando ao longo do tempo, principalmente na primeira metade do século XX. Esta atuação profissional pode ser melhor compreendida no texto de Camila Souto, nesta publicação, onde a autora aborda a trajetória do empreiteiro José Vitrone, demonstrando como este profissional atuou em grande parte da área central da cidade, tanto em obras particulares quanto em obras públicas, através de editais e contratos de prestação de serviços junto à municipalidade.

> tos dias, que perdi n'este serviço e por ferramentas que fiz preparar em minha fabrica, seguindo entam meo antigo costume de servir sem gratificação o paiz que adoptei por minha pátria [...].[9]

A intensificação do movimento de viajantes a cavalo ou com carros de boi e tropas de mula (que faziam o escoamento da produção de açúcar advinda do interior, rumo a Santos) por esta Estrada e pela Ponte do Anastácio, levou a inúmeras solicitações de reparo junto à Câmara de São Paulo, devido às más condições em que se encontravam, sendo estas obras ora custeadas pelos proprietários do entorno – como o próprio Coronel Anastácio – e ora pelo Conselho criado pela Câmara para administrar a cobrança de pedágio nas pontes da cidade (SANTOS, 1980, p. 34). Há relatos de que esta ponte foi reconstruída por pelo menos duas vezes, sendo a primeira em 1822 e a segunda em 1860:

> Em 7 de março de 1860 indicava-se com urgência a necessidade de mandar consertar novamente a "estrada de Campinas, próximo a Freguesia do Ó, por onde se faz presentemente o trânsito de todas as tropas e carros [de boi], visto ter caído a ponte denominada do Anastácio e acha-se aquela estrada em estado deplorável". Tal conserto foi providenciado dois meses depois (SANTOS, 1980, p. 42).

Neste momento, além das obras que estavam sendo realizadas neste trecho da Estrada do Anastácio e em seu entorno imediato, através de negociações entre os moradores e a Câmara, cabe destacar que as fazendas da região e a própria estrada estavam in-

9 *A Phenix*, 22/05/1839, p. 4.

seridas nas discussões sobre a oficialização de terras devolutas da municipalidade, localizadas em áreas de campo e várzeas, que deveriam ser reservadas para a oficialização de logradouros públicos, preservando desta forma, alguns caminhos existentes em todas as direções da cidade e evitando problemas futuros de circulação entre o centro e seus arredores[10] (SÃO PAULO, 1859, p. 190-194).

Pode-se dizer que este parecer foi o início da oficialização desta estrada como logradouro público municipal (que veio a se consolidar apenas na segunda metade do século XX), já que de acordo com as regras estabelecidas para a Estrada de Jundiaí - "pela estrada das tropas, 'nos campos do alto do Anastácio', deliberou-se, a reserva para logradouro público até a máxima extensão de um quarto de légua quadrada ou meia-légua em perímetro de campos e várzeas" (SANTOS, 1980, p. 42) – esta extensão corresponde nos dias atuais, aos aproximadamente 2,55 km de extensão da Avenida do Anastácio.

Apesar de todas as intervenções realizadas nesta estrada e na travessia sobre o rio Tietê, que inseriram e comunicaram cada vez mais esta localidade com as transformações urbanas que estavam se desenvolvendo na área central da cidade, estes processos demoraram a se concretizar na região. Grande parte das propriedades rurais ainda estava sob administração de seus herdeiros diretos, que deram continuidade aos negócios familiares, sem promover grandes modificações, o que contribuiu para a preservação das características rurais e suburbanas desta localidade até meados do século XX. Isso fez com que a maioria de seus moradores continuasse reproduzindo suas práticas agrárias e manufatureiras locais, à exceção

10 Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo, *Atas da Câmara Municipal de São Paulo*, Sessão ordinária de 18 de novembro de 1859: Pareceres – Dispõe sobre a reserva de áreas para a oficialização de logradouros públicos. 21ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de São Paulo, V. XLV, p. 190-194, ano de 1859, p. 190-194.

de alguns que se deslocavam até o núcleo central da cidade para comercializar seus produtos e abastecer suas propriedades com o que não era produzido ou comercializado na região.

Mesmo com o censo realizado na Freguesia de Nossa Senhora do Ó em 1872, nos informando que residiam nesta localidade 2.023 habitantes,[11] distribuídos em 319 residências, sendo 1.026 homens e 997 mulheres, este número ainda era inferior em relação às demais freguesias da cidade, como a Sé, por exemplo, onde existiam 9.213 habitantes (BARRO, 1997, p. 55-56) no mesmo período. Esta constatação se sucede nos demais censos realizados entre 1872 e 1893, pois as populações das freguesias da Sé, Consolação, Santa Efigênia e Brás tiveram aumento significativo, mais do que dobrando seus habitantes, e as freguesias do Ó e da Penha, praticamente mantiveram seus moradores, como explicita a Tabela 1 a seguir.

Freguesia	**1872**	**1886**	**1890**	**1893**
Sé	9.213	12.821	16.395	29.518
Consolação	3.357	8.269	13.337	21.311
Santa Efigênia	4.459	11.909	14.025	42.715
Braz	2.308	5.998	16.807	32.387
Penha	1.883	2.289	2.209	1.128
Nossa Senhora do Ó	2.023	2.750	2.161	2.350
São Miguel	–	–	–	1.366

Tabela 1 – População residente em cada freguesia da cidade entre os Censos de 1872 e 1893. Fonte: BARRO, 1977, p. 56. Elaborado pela autora.

11 Em relação ao campo profissional e de outras ocupações, havia: o padre, 2 professores, 1 pescador, 10 manufatureiros, 2 comerciantes, 94 costureiras, 2 calceteiros, 1 especialista em metais e 7 em madeiras, 1 mestre de obras, 422 lavradores, 217 criados, 114 domésticos e 1.149 habitantes sem profissão. Entre os moradores, predominavam os brancos, no total de 1.046, seguidos pelos pardos com 718 pessoas e pelos pretos que somavam 248 habitantes (BARRO, 1997, p. 55), evidenciando que grande parte destas ocupações permanecia relacionada às atividades agrícolas e ao trabalho doméstico.

A propriedade da Fazenda Anastácio é um exemplo deste processo de manutenção e preservação da estrutura fundiária e das atividades econômicas locais. Após a morte do Coronel Anastácio em 1839, a fazenda ficou sob os cuidados de seus herdeiros[12] até 1856, quando a venderam para Domitila de Castro Canto e Melo – a Marquesa de Santos[13] (1797-1867) e seu segundo marido, o Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar – líder político e militar paulista (1793-1857), onde passaram a residir juntamente com seus filhos, e deram continuidade à produção de chá, café e demais culturas na fazenda.

Com o falecimento de seu marido, Domitila passou a residir em seu casarão localizado no centro da cidade – o atual Solar da Marquesa na pequena rua lateral ao Pátio do Colégio – deixando a administração da fazenda a cargo de seus filhos, que a mantiveram como propriedade da família até o início do século

12 No inventário de Maria Angélica de Ribeira Freitas, datado de 1849, a grande propriedade que herdara de seu progenitor era: "sítio que se acha situado na estrada de Campinas, distrito de Nossa Senhora do Ó, margem do rio Tietê, com casas de vivenda de quatro lanços de telhas, edificadas em parte de pilão e mão e com terras lavradas e campos de casas e porteiras, currais, gramados e cercados com cinquenta mil pés de chá, com extrato de fábrica, seiscentos pés de café. Principia na ponte edificada sobre o rio Tietê na estrada que desta Capital segue para a cidade de Campinas no lugar denominado Ponte do Anastácio..." (SANTOS, 1980, p. 40)

13 "Quanto à dona Domitila de Castro Canto e Melo, Marquesa de Santos, quem quer que se interesse pela sua vida, nela descobrirá, anos mais tarde, uma mulher renovada. Já então casada com o Brigadeiro Tobias de Aguiar, ei-la toda voltada à educação dos filhos, ei-la contribuindo generosamente para obras pias e para a educação e cultura de estudantes pobres. [...] E a patentear também, em várias circunstâncias, que é brasileira dotada de elevados sentimentos cívicos. Durante a Guerra do Paraguai [1864-1870], por exemplo, a Marquesa agasalha, durante algum tempo, na Fazenda Anastácio, de sua propriedade, o 7º Batalhão de Voluntários da Pátria que um sério obstáculo impedia de prosseguir avante" (*Correio Paulistano*, 07/07/1957, p. 8-9).

XX, quando em 1903 venderam parte das terras para a São Paulo Tramway, Light and Power Company e depois, em 1917, comercializaram o restante da fazenda para a Companhia Armour do Brasil (O SOLAR, 1930; ALMEIDA, 2020; ANTUNES, 2013).

A chegada da ferrovia e o desenvolvimento urbano da localidade

A chegada da ferrovia nas últimas décadas do século XIX alterou de modo definitivo as dinâmicas econômicas da região, levando a uma significativa redução da circulação de viajantes, comerciantes e suas tropas por vias terrestres, que passaram a utilizar os trilhos do trem como meio de circulação e escoamento da produção do interior para o litoral. Não precisando circular com tanta frequência pela Estrada para Jundiaí, também pouco se utilizava da estrutura oferecida pelos pousos de tropa ao longo deste percurso, levando a sua progressiva desativação.

A primeira ferrovia a cortar este território além-rios foi a São Paulo Railway Company, entre 1862 e 1867, que promoveu a ligação de Santos à Jundiaí, e dividiu as terras da Fazenda Anastácio em duas partes: a mais próxima ao Tietê conservou a denominação de Anastácio, e a outra passou a se chamar Anastácio-Capuava.

Em 1885, foi implantada a Estação de Pirituba, posicionada para facilitar o escoamento da produção de chá e café da Fazenda Anastácio e das demais existentes na região, graças à notória influência de seus proprietários na vida pública paulistana (ANTUNES, 2013; ROCHA, 2020), enquanto esta atividade ainda tinha relevância na localidade. Além da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, em 1875, na margem esquerda do rio Tietê, nos arredores da Lapa, passou a funcionar também a

Estrada de Ferro Sorocabana, responsável por fazer a ligação de São Paulo à Sorocaba.

A implantação das ferrovias impulsionou a transformação deste território, que passou a se inserir na dinâmica de crescimento e industrialização da cidade no início do século XX, na medida em que este extrapolava o perímetro urbano já consolidado, estendendo-se em direção aos eixos ferroviários e às áreas de várzea dos rios Tietê e Pinheiros. Ocorria nesse momento a substituição gradativa da atividade econômica preponderante da cidade, que passou da agrícola para a industrial, movida não mais apenas pelos interesses dos proprietários de terra que com a renda adquirida em suas produções passaram a investir em novos negócios, mas agora também por investidores e capitalistas interessados em promover transformações urbanas principalmente a partir do crescimento dos setores imobiliários e de serviços que ocorreu concomitantemente à industrialização.

Com estas transformações em curso, as famílias que ali viviam foram se desfazendo de suas propriedades para residir em outras áreas da cidade – deixando para trás o modo de vida suburbano e rural, para se inserir na vida urbana já anunciada pelos novos bairros residenciais das elites e classes médias que estavam surgindo na área central da cidade[14] – e rapidamente as terras da Fazenda Anastácio e das demais fazendas, sítios e chácaras da região foram desmembradas e comercializadas por seus herdeiros.

Este movimento atraiu diversos perfis de investidores para a área, desde grandes indústrias até pequenos empresários, que viram uma oportunidade de lucrar com a transformação destas

14 Sobre estes bairros residenciais na região central da cidade, ver os textos de Gabriela Cesarino e Pedro Beresin que também fazem parte deste livro.

terras, como ocorreu, por exemplo, com a Companhia Armour do Brasil, que adquiriu as glebas remanescentes desta fazenda, para a implantação das instalações de seu frigorífico às margens do rio Tietê e que posteriormente comercializou as demais glebas para outros investidores (ALMEIDA, 2020).

A partir da comercialização destas glebas a estrutura territorial se modificou completamente e as terras antes ocupadas por áreas de lavoura e pastagem e por pequenas construções isoladas nestas diversas propriedades – estruturadas pela Estrada do Anastácio e algumas outras vias, como por exemplo, a Estrada da Mutinga, a Estrada do Capuava e a Estrada do Fidelis – transformaram-se nos primeiros bairros residenciais e instalações industriais que surgiram nos arredores da estação de trem de Pirituba e do rio Tietê, atraindo novos moradores – em grande parte operários e imigrantes – movidos pela oferta de empregos existentes não só no Frigorífico, mas também em outras indústrias localizadas nos bairros vizinhos da Lapa e da Vila Anastácio, como a Refinações de Milho Brasil, a Fiat Lux, a Gessy Lever, entre outras.

Nas décadas subsequentes, a concentração industrial na região incentivou uma ocupação por loteamentos destinados a classes sociais diversas, mas principalmente aos trabalhadores, que passavam a ter novas opções de emprego para além do núcleo central da cidade, sendo conectados a ele pela ferrovia e pelas linhas de bonde que chegavam até a Lapa e atravessavam o rio Tietê até a entrada do Frigorífico,[15] no início da Estrada do Anastácio.

15 A chegada do bonde na região e em alguns outros bairros localizados além-rios, foi descrita por K. Fico (1923, p. 11) em sua coluna para a revista *Vida Moderna*, na qual relatava algumas obras da Light na cidade e ao que tudo indica pela descrição apontada, se trata da inauguração do bonde na Vila Anastácio: "Que São Paulo está se estendendo automibilisticamen-

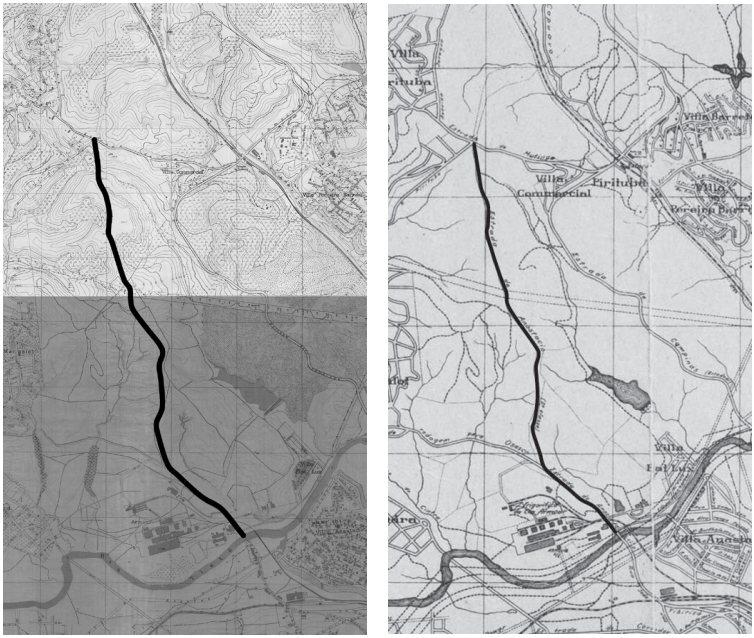
> Embora situados a pouco mais de dez quilômetros da Praça da Sé, os bairros da região de Pirituba mantiveram-se isolados por muito tempo, assim como tantos outros ao norte do Tietê. Afora a presença do rio, com sua planície de inundação mais ou menos larga, limitando as ligações com o sul aos poucos pontos de travessia, contribuiu muito, para a segregação, a topografia acidentada em que se estabeleceram esses loteamentos, marcada por colinas e córregos encaixados entre elas. Em uma descrição geográfica dos "bairros setentrionais de além-Tietê" [realizada por Aroldo de Azevedo em 1958] o estudo atribui ao isolamento causado por esses fatores a lentidão com que se processou a urbanização ali, bem como o preço mais baixo dos terrenos, atraindo a população operária e de classe média. (BARTALINI, 2012)

---

te, como diria um futurista, por toda a vasta planície de Piratininga, é coisa que salta aos olhos de qualquer mortal. Só a Light, talvez por andar de bonde, não acompanhava o processo na mesma velocidade. Ultimamente criou um pouco de coragem, ou vergonha, e estendeu seus tentáculos até a Villa Anastácio, Casa Verde, Canindé, Villa Maria, etc. Ora, na inauguração de uma destas linhas, o enthusiasmo na população do bairro beneficiado, chegou às raias do delírio. Na véspera da inauguração, reuniram-se os habitantes do bairro na unica venda lá existente, onde entre copos de cerveja, sons de sanfona e estrondos de foguetes, esperaram impacientes que rompesse a aurora, e com ella surgisse, rugindo na curva da estrada, o ambicioso melhoramento. [...] O Chico-Chacareiro foi quem mais se excedeu no entusiasmo. [...] O homem não cabia na pelle de contente, e toda a sua gratidão elle atirava aos pés da Light. Ella bem o merecia porque o bonde era della, porque ella tinha posto os trilhos e porque finalmente tinha posto o bonde nos ditos. [...] Lá pela madrugada [...] ouvem o denden do bonde que se aproximava. Foi um reboliço. Cada qual sahiu a rua como poude, e depois eram chapéos jogados para o ar, gritos de jubilo, parecia que uma onda de loucura tivesse se apoderado de toda aquella gente. Mal o carro parou no ponto terminal, foi tomado de assalto por toda aquella multidão: todos queriam ser o primeiro a inaugura-lo".

Isso deu início à formação de uma população de classe média na região, para a qual boa parte dos empreendedores passou a destinar seus loteamentos. Estes bairros foram idealizados a partir da legislação urbana vigente à época, sendo constituídos por lotes de tamanho razoável – entre 125,00 e 250,00m², de custo mais baixo por conta da topografia acidentada e da distância em relação ao centro da cidade, mas que tinham facilidades para o pagamento, através do financiamento dos lotes diretamente com a empresa loteadora. Possuíam o mínimo de infraestrutura urbana necessária para seu funcionamento (sistema de abastecimento de água e coleta de esgoto; sistema de distribuição de energia elétrica; transporte público por ônibus e sistema de áreas verdes) e seu público-alvo era não só de operários, mas também os demais cargos administrativos daquelas empresas.

Com isso, a Estrada do Anastácio foi se consolidando como um importante eixo de conexão urbana e intraurbana na região. Num primeiro momento, entre as décadas de 1920 e 1950, ela seguiu sem grandes alterações em sua estrutura ou entorno – caracterizado como um grande vazio, ocupado apenas por áreas de pasto e plantio entre o Frigorífico Armour e a estação de Pirituba – sendo responsável por conectar a estação e alguns bairros já implantados em seu entorno, com as instalações do frigorífico (Figuras 4 e 5). Além disso, também era utilizada pela própria Armour como via de ligação entre as áreas de pasto e de cultivo de madeira para seu abastecimento (localizadas às suas margens), e também para a circulação de animais que se deslocavam para o abate (ANTUNES, 2013). Essas dinâmicas se repetiram até os anos 1940, quando esta atividade foi extinta pelo frigorífico, deixando grandes porções de terra abandonadas, sem qualquer tipo de uso ao longo de toda a extensão da via.



Figuras 4 e 5 – Detalhe da Estrada do Anastácio em 1930 no mapeamento realizado pela empresa Sara Brasil, e em 1943 no mapeamento realizado pela Light, demonstrando as áreas vazias às margens da Estrada do Anastácio. Fonte: Portal Geosampa, 2020 e Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2019. Elaborado pela autora.

Foi apenas em meados dos anos 1950 que as áreas vazias abandonadas nas margens da Estrada do Anastácio começaram a ser ocupadas de forma planejada por novos bairros residenciais, após a comercialização destas terras pelo Frigorífico Armour do Brasil para novos investidores, como por exemplo, a empresa Novo Mundo Investimentos Ltda., que promoveu a implantação do bairro Parque São Domingos no local (Figura 6). Com a implantação deste bairro, que se deu em três fases (entre 1951 e 1958), esta via foi de fato consolidada e teve seu traçado aprovado pela municipalidade.

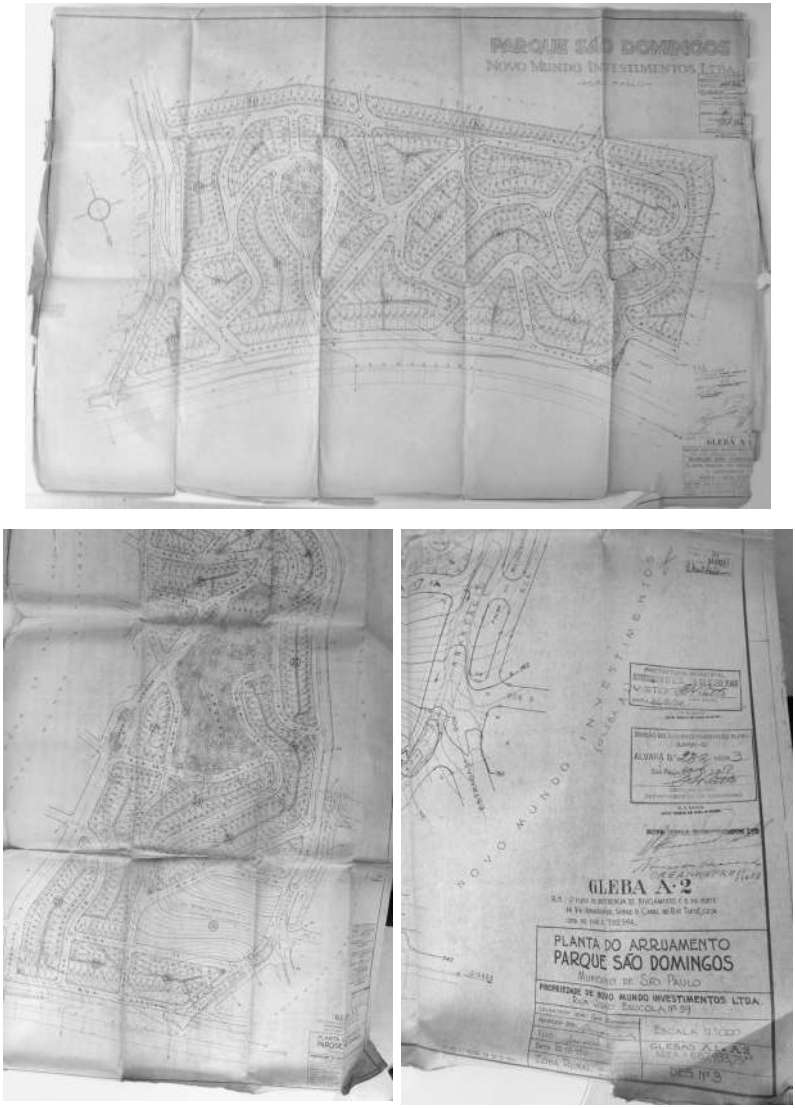


Figura 6 – Plantas de aprovação do loteamento Parque São Domingos, junto à Prefeitura Municipal de São Paulo. Fonte: Processo Administrativo do bairro Parque São Domingos. Arquivo Geral da Prefeitura de São Paulo, 2019.

A sinalização da destinação de uso desta estrada como logradouro público efetivada desde 1859, como já mencionado, garantiu que seu traçado fosse preservado ao longo do tempo, não sendo apagado, sobreposto ou substituído por qualquer outro uso, enfatizando seu caráter de ligação e conexão territorial intraurbana na região. Sua oficialização como Avenida do Anastácio ocorreu anos mais tarde, em 27 de julho de 1978, através do decreto nº 15.177, que instituiu seus limites oficiais, começando na Rua dos Radialistas (à margem da Rodovia Anhanguera) e terminando na Avenida Mutinga. Vale mencionar que quando da abertura da Rodovia Anhanguera em 1948 (Figura 7), a Estrada do Anastácio foi dividida em dois trechos: o primeiro, ladeando as instalações do Frigorífico Armour, entre a Ponte da Anhanguera e a Rodovia; e o segundo, cortando as áreas de pasto, entre a Rodovia e a Estrada da Mutinga. A partir da oficialização por este mesmo decreto, o primeiro trecho passou a ser denominado Avenida Manoel Domingos Pinto e o segundo trecho foi alterado de Estrada para Avenida do Anastácio.

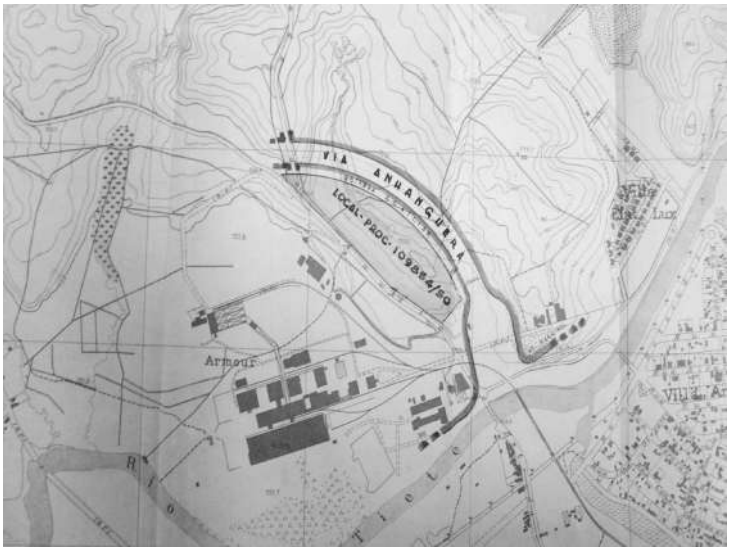


Figura 7 – Localização da gleba que deu origem ao bairro Parque Anhanguera, com destaque para o traçado da Via Anhanguera, que segregou a Estrada do Anastácio em dois trechos. Fonte: Processo Administrativo do bairro Parque Anhanguera. Arquivo Geral da Prefeitura de São Paulo, 2019.

Mesmo com a implantação do bairro residencial Parque São Domingos em seu entorno, grande parte das terras localizadas na margem direita da Estrada do Anastácio seguiu abandonada, sem destinação de uso, provocando uma mobilização popular na região, registrada pelo jornal *Voz Operária* em 1958, quando os moradores reivindicavam junto ao Frigorífico Armour uma solução para o problema das áreas vazias, alegando que estas terras abandonadas impediam o progresso da localidade e a distanciavam de seus bairros vizinhos em Pirituba e na Lapa: "[...] no meio disso tudo há um poço negro de paralização. Há a mataria da Cia. Armour que amarra o progresso, o quisto verde sujo que desafia

a paciência do povo e dos trabalhadores, sem casa para morar e com transportes distantes, caros e incômodos". [16]

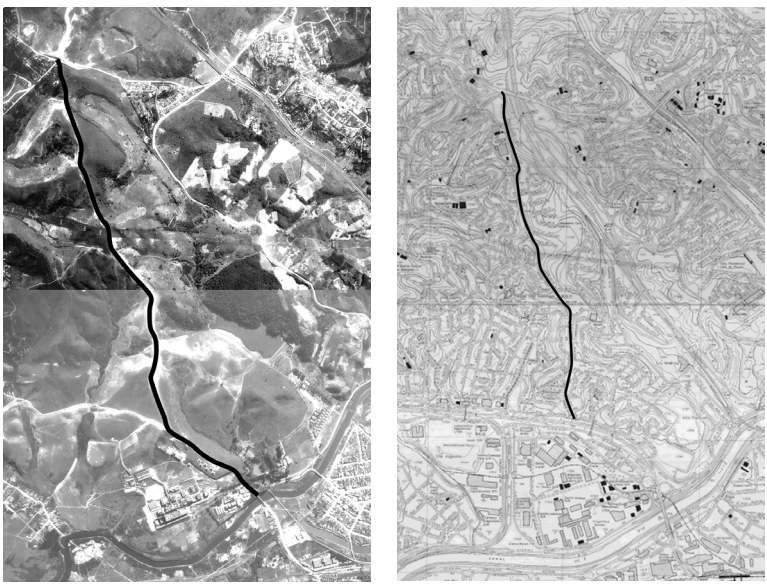
Ainda segundo a reportagem, os moradores e vereadores envolvidos nesta mobilização alegavam que a região da Lapa cresceu até a margem esquerda do rio Tietê, alcançando o bairro Vila Anastácio, porém, ao atravessar o rio, o que se encontrava era uma área vazia de aproximadamente seis quilômetros de extensão até Pirituba - de propriedade da Armour - que impedia o desenvolvimento de benfeitorias (como a implantação de novos bairros residenciais e equipamentos públicos) e a continuidade da urbanização vinda da Lapa até aquela região:

> Para chegar até Pirituba, formando sua cadeia de progresso, a Lapa teve de criar o Piquiri, a Vila Bonilha, a Vila Pereira Barreto, etc., dando uma grande volta pelo lado direito da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Do lado esquerdo da ferrovia há o quisto verde sujo da Cia. Armour. É lógico que a Armour, rica demais, apenas se interessa pela valorização dos seus terrenos, pouco lhe importando o progresso de São Paulo. Que São Paulo cresça em volta do latifúndio, diz ela, pois isso só pode dar mais valor aos terrenos e mais dinheiro aos donos. [...] A Lapa se expandiu até Pirituba pelo lado direito da ferrovia. Do outro lado, pelo caminho da Vila Leopoldina, o progresso estendeu um braço através de uma balsa sobre o Tietê e formou a Vila Jaguara, os Remédios, a Vila Mangalot. Lá para trás da Cia. Armour, formou-se a Vila São Domingos.[17]

16 *Voz Operária*, 08/03/1958, p. 6.

17 *Voz Operária,* 08/03/1958, p. 6.

Porém, mesmo com o desenvolvimento do bairro Parque Anhanguera, implantado em 1952 numa gleba próxima ao frigorífico e do surgimento do bairro Parque Maria Domitila em 1963, na margem esquerda da Estrada do Anastácio, que promoveram, junto com o Parque São Domingos, a efetiva ocupação de uma parcela deste "vazio", esta situação de abandono da gleba remanescente se arrastou até o final da década de 1970. Esta área foi de fato urbanizada a partir de 1979, quando um novo bairro residencial desenvolvido pela Cia. City de Desenvolvimento – o City América – foi implantado no local, ocupando a grande gleba vazia anteriormente destinada às áreas de pasto da Cia. Armour, como é possível ver nas figuras 8 e 9 a seguir.



Figuras 8 e 9 – Detalhe da Estrada do Anastácio em 1954 no levantamento aerofotogramétrico realizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo e em 1981 no mapeamento realizado pela Emplasa. Fonte: Portal Geosampa e Portal Datageo, 2020. Elaborado pela autora.

Foi a partir daí que a Estrada do Anastácio teve suas margens consolidadas pela ocupação dos bairros residenciais de classe média (Figura 10), reafirmando desta forma as relações de conexão intrabairros e retomando as práticas sociais ali existentes desde os tempos coloniais, seja através do convívio entre seus moradores nas áreas verdes ao longo de toda sua extensão ou nos novos usos lindeiros – comerciais, de serviços e equipamentos públicos – que passaram a se instalar no local, deixando para trás o cenário vazio e de abandono outrora questionado por seus primeiros moradores e também por aqueles que moravam em seu entorno imediato.

Sendo assim, esta região passou a completar o miolo do eixo já densamente ocupado por bairros residenciais operários e de classe média, que surgiram nos arredores das estações de trem da Lapa e de Pirituba, evidenciando a relação entre a urbanização e a infraestrutura de transporte na região, seja pela concentração das rodovias ou pela oferta de transporte público sobre trilhos ou pneus.

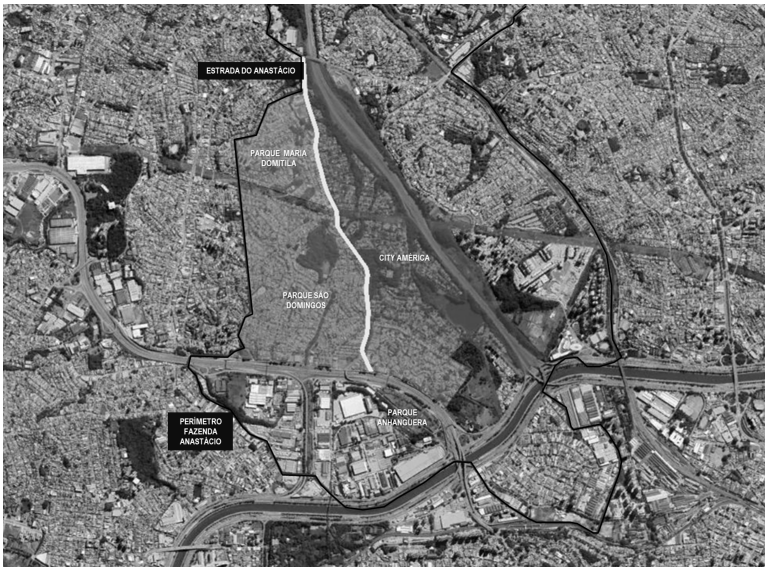


Figura 10 – Situação atual da Avenida do Anastácio, com a delimitação dos bairros em seu entorno imediato. Fonte: Mapa-base Google Earth, 2020. Elaborado pela autora.

A reconstituição desta história permitiu evidenciar como o processo de transformação urbana iniciado no núcleo central da cidade ocorreu de forma concomitante, porém em ritmo menos acelerado nos territórios além-rios da cidade e que eles possuíam dinâmicas econômicas e de funcionamento próprios, mas atrelados ao contexto da cidade desde os tempos coloniais.

Neste sentido, foi possível perceber como a Estrada do Anastácio manteve seu protagonismo no território desde o século XIX, sendo o caminho articulador e estruturador não só de ligações regionais, mas também intraurbanas, como suporte de atividades diversas em suas margens, incluindo principalmente a circulação e o encontro de pessoas e de mercadorias, ao mesmo tempo em que reúne bairros residenciais diversos em seu

entorno e concentra atividades de interação social ao longo de toda sua extensão, sendo amplamente utilizada pelos moradores como ponto de encontro e também para a prática de atividades físicas cotidianamente.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Deborah S. de. *Companhia City além-rios: Os bairros-jardins na Zona Norte de São Paulo e a trajetória empresarial (1950-2000).* Dissertação (Mestrado), FAUUSP, São Paulo, 2020.

ANTUNES, Fátima. "O Casarão do Anastácio". *Revista Emcartaz,* São Paulo, n. 67, mai. 2013, p. 68-69.

ARQUIVO GERAL DA PREFEITURA DE SÃO PAULO – SETOR DE APROVAÇÃO DE PROJETOS DE PARCELAMENTO DO SOLO (São Paulo). *Processo administrativo de aprovação de loteamento do bairro Parque Anhanguera – nº 0.109.854/50.* São Paulo: Ângelo e Pedro Sala, 1950.

ARQUIVO GERAL DA PREFEITURA DE SÃO PAULO – SETOR DE APROVAÇÃO DE PROJETOS DE PARCELAMENTO DO SOLO (São Paulo). *Processo administrativo de aprovação de loteamento do bairro Parque São Domingos – nº 0.037.392/51.* São Paulo: Novo Mundo Investimentos Ltda., 1951.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO – MEMÓRIA PAULISTA (São Paulo). *Carta topográfica do município da Capital.* São Paulo: Commissão Geographica e Geológica do Estado de São Paulo para a Secretaria de Segurança Pública, 1908. Escala 1:100.000.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO – MEMÓRIA PAULISTA (São Paulo). *Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circunvizinhos.* São Paulo: The São Paulo Tramway Light & Power Co. Ltd. , 1943. Escala 1: 50.000.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO – MEMÓRIA PAULISTA (São Paulo). *São Paulo - Chácaras, Sítios e Fazendas ao redor do Centro desaparecidos com o crescer da cidade.* São Paulo: Eng. Gastão Cesar Bierrenbach de Lima e João Baptista de Campos Aguirra, 1954. Escala 1:20.000.

AZEVEDO, Aroldo de. *A cidade de São Paulo: Estudos de geografia urbana. V. III: Aspectos da Metrópole Paulista.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

BARRO, Máximo. *Nossa Senhora do Ó.* Volume 13 da Série Histórica dos Bairros de São Paulo. São Paulo. PMSP – DPH, 1977.

BARTALINI, Vladimir. "Brejos, vielas, escadas: um bairro-jardim e suas águas". *PÓS – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU USP*, São Paulo, n. 31, v. 19, jun. 2012, p.26-43.

BEGLIOMINI, Helio. "Biografia de Luiz Pereira Barreto". *Biografias de Acadêmicos da Academia de Medicina de São Paulo,* São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.academiamedicinasaopaulo.org.br/biografias/1/BIOGRAFIA-LUIZ-PEREIRA-BARRETO.pdf. Acesso em: 25/05/2020.

DELL'OSO, Angelina. "A mulher no Museu Paulista". *Correio Paulistano*, São Paulo, 07/07/1957, p. 8-9.

FICO, K. "Uma boa acção da Light". *Vida Moderna – Bellas Artes*, São Paulo, ed. 457, 09/08/1923, p. 11.

FREITAS, Affonso A. de. *Diccionario Historico, Topographico, Ethnographico Illustrado do Município de São Paulo.* São Paulo: Graphica Paulista, 1929.

FREITAS, Affonso A. de. "O Anastácio". *Revista do Arquivo Municipal de São Paulo*, São Paulo, ano 1, v. XI, 1935, p. 83-88.

GOOGLE EARTH (Brasil). *Foto Aérea da cidade de São Paulo.* São Paulo: Google, 2020.

LANGENBUCH, Juergen R. *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana.* Tese (Doutorado) - FCL-UNICAMP, Rio Claro, 1968.

MIRANDA, Francisco A. de. "Correspondência". *A Phenix*, São Paulo, ed. 131, 22/05/1839, p. 4.

MONBEIG, Pierre. "O crescimento da cidade de São Paulo". In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica da Cidade de São Paulo.* São Paulo: Globo, 2004.

O CASO DO latifúndio da Cia. Armour. *Voz Operária*, Rio de Janeiro, ed. 457, 08/03/1958, p. 6.

O SOLAR da Marqueza de Santos. *A Gazeta*, São Paulo, ed. 7.318, 13/06/1930, p. 4.

PICCINATO Jr., Dirceu. "O caminho do Anhanguera e suas possibilidades". *Resenhas Online*, São Paulo, n. 164.01, Vitruvius, ago. 2015. Disponível em: https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/14.164/5629. Acesso em: 27/03/2020.

PONCIANO, Levino. *Bairros paulistanos de A a Z: pequeno dicionário histórico e amoroso.* São Paulo: Ed. Senac, 2017.

PORTAL DATAGEO – EMPLASA (São Paulo). *Mapa Planialtimétrico da Região Metropolitana de São Paulo – 1980/1981, com atualizações.* São Paulo: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A., 1980. Escala 1:10.000. Disponível em: http://datageo.ambiente.sp.gov.br/app/#. Acesso em: 21/03/2020.

PORTAL GEOSAMPA (São Paulo). *Levantamento aerofotogramétrico da Cidade de São Paulo em 1954.* São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1954. Escala 1:2.000. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 21/03/2020.

PORTAL GEOSAMPA (São Paulo). *Mapa topográfico do município de São Paulo.* São Paulo: Sara Brasil, 1930. Escala 1:5.000. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: 21/03/ 2020.

ROCHA, João O. da. "A origem de Pirituba". *Portal Pirituba*net, São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.pirituba.net/pirituba/. Acesso em: 04/04/2020.

SANT'ANNA, Nuto. "Cavalhadas". *Correio Paulistano*, São Paulo, 31/07/1940, p. 5.

SANTOS, Wanderley dos. *Lapa.* Série Histórica dos Bairros de São Paulo, v. 18. São Paulo: DPH/PMSP, 1980.

SÃO PAULO, Câmara Municipal de. Decreto nº 15.177, de 27 de julho de 1978. Dispõe sobre oficialização e denominação de logradouros públicos. *Diário Oficial do Município de São Paulo*, ed. 141, 28/07/1978, p. 4.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. "Sessão ordinária de 18 de novembro de 1859: Pareceres – Dispõe sobre a reserva de áreas para a oficialização de logradouros públicos". *Atas da Câmara da cidade de São Paulo*, V. XLV, 1859, p. 190-194.