

## Urbanização, transformações espaciais e pressupostos para a leitura patrimonial em Guarulhos

Fernando Atique\*  
Giorgia Burattini\*\*  
Michele Dias\*\*\*

ATIQUE, F.; BURATTINI, G.; DIAS, M. Urbanização, Transformações Espaciais e Pressupostos para Leitura Patrimonial em Guarulhos. R. Museu Arq. Etn., 26: 115-150, 2016.

**Resumo:** Analisando as transformações espaciais verificadas em Guarulhos, entre 1890 e 1970, por meio do entrecruzamento de fontes documentais diversas, como cartografia, aerofotogrametria, fotografias, documentos escritos, publicações e trabalho de campo, alinhavados pelos pressupostos teóricos da história da urbanização, este artigo apresenta considerações acerca da mudança de paisagem verificada em Guarulhos na época considerada como de sua modernização. Procura entender mecanismos de fixação de população nas terras guarulhenses após sua emancipação de São Paulo, em fins do século XIX, a chegada da ferrovia, a instalação da Base Aérea de São Paulo, a implantação das rodovias Dutra e Fernão Dias e, ainda, a implantação do primeiro grande conjunto habitacional pelo Estado de São Paulo, o CECAP. Analisa, ainda, face às transformações espaciais historiadas, alguns pressupostos de leitura patrimonial, quer em escala da paisagem, quer em escala do edifício, sem se esquecer de apontar a pertinência de se observar os impactos sociais de tais mudanças no espaço.

**Palavras-chave:** Urbanização; Tramway da Cantareira; Rodovia Dutra; Rodovia Fernão Dias; CECAP.

### Introdução

Hoje, é perceptível que a paisagem da cidade de Guarulhos é dominada pela arquitetura industrial e pelos produtos materiais da industrialização. Seja por terra, para aqueles que têm como rota as três rodovias que cortam a cidade (Presidente Dutra, Fernão Dias e Ayrton Senna) ou por ar, dirigindo-se ao Aeroporto Internacional

de Cumbica, é comum notar a grande quantidade de plantas industriais na área. Tal concentração fabril garante a esse município da Região Metropolitana de São Paulo a participação no grupo das dez cidades brasileiras com maior PIB (Produto Interno Bruto), além de o epíteto de 8ª maior economia<sup>1</sup> do país, bem como de 2ª maior do estado de São Paulo. Guarulhos, de fato, é detentora de um parque industrial formado por mais de 4.000 indústrias, mas também concentra 17.500 estabelecimentos comerciais e

(\*) Arquiteto, Professor do Departamento de História da UNIFESP.

(\*\*) Graduanda em História na UNIFESP. Bolsista de Iniciação Científica PIBIC/CNPq.

(\*\*\*) Graduanda em História na UNIFESP. Bolsista de Iniciação Científica FAPESP.

1 Dados extraídos de PIB Municipal IBGE, 2010. Disponível em: [http://www.guarulhos.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=98&Itemid=1317](http://www.guarulhos.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=1317). Acesso em: 31 mar. 2015.

mais de 40 mil empresas prestadoras de serviços (IBGE, 2015).

Dados recentes também mostram que Guarulhos é, dentre as cidades de Regiões Metropolitanas brasileiras, uma das que maior fluxo populacional “pendular” provoca diariamente para cumprimento de funções cotidianas, como trabalho e estudo.<sup>2</sup>

A expansão da cidade, na historiografia tradicional, é tratada com predomínio das abordagens econômicas, apontando o tripé industrialização, implantação da *estrada de ferro* e a ocupação do *espaço aéreo* para fins estratégicos militares como capítulos importantes. Segundo essa abordagem, o marco temporal para a industrialização de Guarulhos se inicia no final do século XIX e se consolida em 1945.<sup>3</sup> Interessante é notar que o lócus inicial dessa concentração industrial foi o “centro” da cidade, região limdeira àquela que era conhecida, desde sua ocupação nos séculos precedentes, como Conceição dos Guarulhos. Essa área, depois, seria cortada pelo Ramal da Cia. Tramway da Cantareira (posteriormente encampado pela Rede Ferroviária Sorocabana). Com o início da construção da Base Aérea de Cumbica, em 1944, na região leste do antigo núcleo, e a expansão do trem de passageiros até lá, Guarulhos começou a se estabelecer como “cidade moderna”, conhecendo grande incremento populacional e uma alteração de grande escala em seu território (Fernandes, Oliveira e Queiróz, 2008: 116).

Tomando-se o ano de 1946, constata-se um crescimento mais que acelerado das indústrias, principalmente na região de Cumbica, causado pela conclusão das obras da Base Aérea, na antiga fazenda da família Guinle. No mesmo ano, tornou-se efetiva a implantação da Estrada de Rodagem Rio – São Paulo, atual Rodovia Presidente Dutra (BR 116 ou SP 60). A cidade que, até então havia vivido da extração de ouro e das olarias e da produção de gêneros horti-

frutigranjeiros – mesmo que em menor quantidade que outras cidades vizinhas a São Paulo –, passou a verificar um aumento intensivo em seu parque industrial, e, valendo-se do crescimento produzido pelas rodovias, tornou-se um dos maiores parques logísticos do país.

A partir da conclusão dessas obras federais, as áreas da cidade foram se transformando; o eixo comercial de Guarulhos, antes voltado apenas para sua área central, margeando a Estrada de Ferro Sorocabana, começou a migrar para Cumbica, bairro da cidade localizado entre a Rodovia Presidente Dutra e a Serra da Cantareira.

O desenvolvimento era associado à instalação de indústrias e ao aumento mais que significativo da população para a demanda de trabalho que havia na cidade. Entre 1950 e 1970, houve uma “explosão” demográfica. Em 1950, a população de Guarulhos era de 35.523 pessoas; em 1960, o número de habitantes passou para 101.273 (Fernandes, Oliveira e Queiróz, 2008: 114). A concentração de indústrias e a disponibilidade de braços para o trabalho criaram uma alta demanda por um plano de urbanização que fosse eficaz, exigindo, então, a expansão da cidade e a criação de bairros para a instalação de uma série de serviços públicos com infraestrutura visando à acomodação da classe trabalhadora, formada, como se pode afirmar mediante o acréscimo populacional detectado, por grande parte de migrantes.

O Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado (ou CECAP, como é conhecido localmente), marcou, inegavelmente, o processo de modernização de Guarulhos. Proposto como um diferencial na habitação social do Estado de São Paulo, instalou-se em meio aos problemas do processo de urbanização da cidade que não acompanhava o ritmo da industrialização e o crescimento da população.

Expoentes da arquitetura moderna, os arquitetos João Batista Vilanova Artigas, Fábio Pentead e Paulo Mendes da Rocha formaram, junto à sede da CECAP, um escritório para desenvolvimento do projeto de habitação social que visava a estruturação de um conjunto habitacional autossuficiente onde além de 10.560 unidades habitacionais para uma população de

2 IBGE. Disponível em: <http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2855>. Acesso em: 31 mar. 2015.

3 Verificar, por exemplo, os trabalhos do historiador João Ranalli (2002).

55.000 moradores, em edifícios de três andares, organizados em freguesias, visava-se a construção de oito grupos escolares, três ginásios, escola industrial, hospital geral, pronto-socorro, ambulatório, centro de saúde, estádio, dois cinemas, hotel, comércio próprio, igreja, clube, entreposto de abastecimento, caixa d'água e gasômetro. Além de projetarem todos os equipamentos públicos e privados que eram necessários para a vida urbana, os arquitetos também reforçaram, no projeto, os laços da vida comunitária pela utilização coletiva dos equipamentos públicos e pela sociabilidade imposta pela organização das freguesias e dos espaços de convivência.

A área em que se implantou o projeto foi uma das que mais modificações sofreu em seu território. Essas alterações seriam contrastantes com a paisagem lideira, algo que seria ainda mais reforçado com a instalação do Aeroporto Internacional de São Paulo, nos limites da Base Aérea de São Paulo<sup>4</sup>, entre 1976 e 1985.

A urbanização em Guarulhos, portanto, é formada por capítulos que, longe de negar os marcos apontados pela historiografia tradicio-

nal, possui interstícios importantes. Sobretudo quando se intenta uma leitura patrimonial do território.

Este texto, dessa maneira, procura apontar algumas entradas novas a essa realidade, muito embora outras tantas pudessem ser feitas. O que aqui sistematizamos como relevantes à compreensão da cidade diz respeito à visada

4 Website intitulado “Aeroporto Internacional Guarulhos-Cumbica” traz dados interessantes sobre a percepção desse equipamento junto à população de Guarulhos: “Na época [1976], o prefeito de Guarulhos, Nefi Tales, reivindicou ao ministro da Aeronáutica um plebiscito entre os moradores da cidade. Os guarulhenses não queriam o novo Aeroporto Metropolitano na cidade, mas nada mais podia ser feito. De 23 de setembro de 1974 a 15 de dezembro de 1982, cinco decretos estaduais desapropriaram várias áreas para construção do aeroporto. Em 28 de janeiro de 1983 outro decreto autorizou a desapropriação de pouco mais de 44 mil metros quadrados em Nova Bonsucesso, em Guarulhos, para instalação de equipamentos de rádio-navegação para a pista 27. Em sete de outubro do mesmo ano, outro decreto autorizou a desapropriação de pouco mais de dois mil metros quadrados para a instalação de equipamentos de rádio-navegação para pista 09 na Vila Izabel na capital de São Paulo.” Disponível em: <http://www.aeroporto-guarulhos.net/historia-do-aeroporto-guarulhos>. Acesso em: 01 abr. 2015.



Fig. 1. Localização de Guarulhos dentro do Estado de São Paulo, dentro da Região Metropolitana de São Paulo e com a demarcação dos municípios confrontantes. Fonte: *Mapas para Colorir - Base IBGE*.

de Guarulhos como espaço fragmentado, que construiu seu território, enquanto município, de maneira artificial, como aponta Carlos José Ferreira dos Santos (Santos, 2006). Não há, assim, como não apontar que os elos espaciais criados em torno da Via Dutra são recentes, ora segmentando antigos caminhos, ora abrindo ligações inexistentes séculos atrás.

Entender como a paisagem urbana se constituiu, em Guarulhos, numa espécie de caleidoscópio de loteamentos, foi outra intenção nossa aqui. Dessa maneira, compreender o parcelamento da terra urbana e diagnosticar as áreas que se mostraram como mais “atraentes” à regularização explica uma das possibilidades de se manter coeso o território.

Por fim, aqui também mostramos que a urbanização da área da Fazenda Cumbica é relevante em termos patrimoniais por permitir enxergar em Guarulhos um projeto de modernidade que pouco foi reproduzido em outras áreas do Estado, no quesito suporte à atividade laboriosa por meio da habitação.

Com um território de 341 km<sup>2</sup>,<sup>5</sup> torna-se tarefa árdua conseguir cobrir as inúmeras transformações espaciais verificadas em Guarulhos entre as últimas décadas de 1800 e as últimas décadas de 1900. Um século de metamorfoses contrastantes e plurais, mas, por outro lado, um século que demonstra o quanto o patrimônio se faz de interpretações – muitas vezes sucessivas – da realidade palpável.

### **Guarulhos: “um” município formado por “muitas diferenças”**

Como visto, Guarulhos é um dos 39 municípios que constituem a Região Metropolitana de São Paulo, sendo o segundo maior município do Estado de São Paulo em população, com 1.312.197 habitantes.<sup>6</sup> É notório,

então, que a história de Guarulhos não pode ser desvinculada dos movimentos econômicos e das políticas de desenvolvimento que o país viveu a partir do século XX; dos fatores naturais e geográficos verificáveis na área em que ocupa e, principalmente, da instalação da estrada de ferro, das rodovias e da ocupação do espaço aéreo, que resultaram nos intensos processos de industrialização que alteraram a cidade. Contudo, para um território de tamanha extensão – aproximadamente 341 km<sup>2</sup> – e com 98% da população em área urbana,<sup>7</sup> a aparente homogeneidade da ocupação antrópica, com grandes superfícies de autoconstruções, deve ser vista com cautela. Quando e de que forma, podemos perguntar, a paisagem dessa cidade se cristalizou com essa imagem?

Uma das possibilidades para essa compreensão é analisar como se deu a própria ideia de Guarulhos como território aparelhado politicamente. Ao longo do período em que as terras que hoje conformam seu município foram ocupadas, a cidade se destacou por diversas atividades econômicas devido à sua posição geográfica e a fatores geológicos. Guarulhos, denominada em 1560 como aldeia de Nossa Senhora da Conceição, viveu sua primeira atividade econômica, por volta de 1610, com a extração de ouro no atual bairro das Lavras. O esgotamento da atividade da mineração impôs aos habitantes da região a ocupação territorial em outras áreas, próximas aos leitos dos rios que cortam a cidade: Baquirivu-Guaçu, Cabuçu de Cima e Tietê, bem como a expansão para áreas próximas à capital, São Paulo. Com a expansão territorial crescente, a aldeia de Nossa Senhora da Conceição se desmembrou politicamente de São Paulo no ano de 1880.

O município criado por meio da Lei Provincial n. 34, de 24 de março de 1880, teve dentro de sua conformação original áreas que guardavam certa autonomia cultural e territorial, como Bonsucesso, Telles, Conceição dos Guarulhos, e a região da Penha de França e Juqueri (hoje, Mairiporã). Como coloca Carlos

5 Dados disponíveis em: <http://www.guarulhos.org/aspectosf.php>. Acesso em: 25 fev. 2015.

6 Dados estimados pelo IBGE para 2014. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=351880>. Acesso em: 30 mar. 2015.

7 Conferir: <http://www.guarulhos.org/aspectosf.php>. Acesso em: 25 fev. 2015.

José Ferreira dos Santos, ao elaborar uma tese sobre a formação territorial de Guarulhos, com a qual concordamos,

Guarulhos, dessa maneira, constituiu-se inicialmente a partir das relações sociais existentes na área de exploração de lavras de ouro e na região do Aldeamento de Nossa Senhora da Conceição, sendo esse aldeamento o principal ponto de contato com o núcleo central de São Paulo, atendendo aos interesses estruturais da exploração colonial. Contudo, também formou-se em seu território o Aldeamento de São Miguel, que naquele momento não fazia parte da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos, mas que veio a constituir o município e compor suas identidades (Santos, 2006: 50).

Carlos José sustenta, então, que “os personagens que estiveram à frente da elevação à categoria de ‘Vila’” tinham uma percepção mais mercadológica da importância da terra do que apenas a sustentação do “ideal emancipacionista e de superar as dificuldades administrativas da Vila de São Paulo em controlar sua extensão territorial”. Segundo Ferreira dos Santos, esses personagens “atenderam aos interesses particulares e dos grupos que representavam no município e fora dele” (Santos, 2006: 92).

Essas localidades, em especial Penha de França e Mairiporã, ficariam agregadas a esse projeto de Guarulhos como território coeso por pouco tempo. O historiador Gabriel Palitos Vianna ainda mostra que “com a elevação à categoria de vila, a elite de Guarulhos passava a ter mais peso político, pois não representava mais os interesses de uma freguesia, mas de uma vila, o que valorizou as terras e os negócios desse grupo” (Viana, 2012: 20). Por outro lado, conflitos decorrentes da anexação foram percebidos, garantindo a saída de Juqueri (atual Mairiporã, em 1889) e da Penha (1886) dos domínios territoriais de Guarulhos (Viana, 2012). Entretanto, o mesmo historiador Viana pontua que

O que nós vimos tanto na leitura das atas [da Câmara Municipal] quanto dos

ofícios, é que o que houve foi um acordo entre grupos das três localidades [Conceição, Penha e Juqueri], possivelmente para somar influência para conseguir efetivar seus planos. Só que essa aliança acabou se mostrando muito frágil, e o conflito de interesses, além da pressão de grupos rivais, como no caso da Penha, minaram as relações entre os grupos das três antigas freguesias (Viana, 2012: 39).

Juqueri e Penha de França, ao saírem da conformação do território de Guarulhos, romperam com uma “frente” que garantiria peso político e atração de investimentos para a região nordeste da cidade de São Paulo. Guarulhos, ao conservar grande parte do território que apresentou ao ser elevado à categoria de Vila, atraiu investimentos importantes e que abriram caminho à sua organização da propriedade da terra. Nesse sentido, a análise dos aforamentos, e a possibilidade de espacializá-los, abriu um caminho para as mutações verificadas na paisagem do território que se convencionou chamar de Guarulhos.

### **A propriedade imobiliária na construção de um “lugar”: Guarulhos**

A urbanização é, inegavelmente uma alteração na paisagem, não apenas em termos de mutação do ambiente natural, mas, também, de transformação das pré-existências edificadas. Como nos mostra Fania Fridman, uma das maneiras de se compreender a urbanização é analisando a propriedade fundiária, pois essa é vista “como fator determinante do *lugar*, isto é, da relação dos agentes sociais sobre o território” (Fridman, 1994: 1). Esse pressuposto teórico nos guiou na compreensão dos atores sociais<sup>8</sup> que descobrimos ao compulsar, no Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos, os aforamentos ali registrados, no período da década de 1890 à década de 1910. Esse período, imediatamente posterior à organização político-administrativa de Guarulhos como Município (1880),<sup>9</sup> deve ser visto com importância, pois cremos que toda a base de transformação da

posse da terra e da paisagem da cidade está ali enunciado.

Como primeiro marco para a discussão que vamos desenvolver, compete apresentar a definição de aforamento no século XIX. O *Dicionário Caldas Aulete*, tradicional léxico da Língua Portuguesa, aparecido no final dos Oitocentos, definiu *enfiteuse*, sinônimo de aforamento, como:

s. f. || (jur.) contrato pelo qual um proprietário de qualquer prédio transfere o seu domínio útil para outra pessoa, obrigando-se esta a pagar-lhe certa pensão determinada, a que se dá o nome de foro ou cãnone: O contrato de enfiteuse é perpétuo. (Cód. Civ. Port., art. 1654.) A enfiteuse por tempo limitado considera-se arrendamento e como tal se rege. (Cód. Civ. Bras., art. 679.) [Também se chama aforamento e aprazamento: Dá-se a enfiteuse, aforamento ou aprazamento, quando, por ato entre vivos ou de última vontade, o proprietário atribui a outrem o domínio útil do imóvel, pagando a pessoa, que o adquire, e assim se constitui enfiteuta, ao senhorio direito uma pensão ou foro, anual, certo e Invariável. (Cód. Civ. Bras., art. 678.) F. lat. *Emphyteusis*. (Conforme <http://www.aulete.com.br/enfiteuse#ixzz3VzUz5Cb8>. Acesso em: 15 mar. 2015).<sup>10</sup>

8 Estamos nos valendo da compreensão de ator social como a define Bruno Latour: “ator social” não tem o mesmo sentido tradicional da sociologia. Não tem o sentido de ação, mas de transformação, o que ele chama de *actant* (atacante) (LATOURE, 2001: 346). Na Teoria - Ator - Rede (TAR), ator é tudo que age, que produz efeito, que deixa traço no mundo, podendo ser pessoas, instituições, coisas humanas e não humanas. Rede não remete à ideia de vínculo, mas de circulação, fluxos e alianças, na qual os atores envolvidos interferem e sofrem interferências constantes. Portanto, atores são aqueles que produzem efeitos no mundo numa rede, que a modificam e são modificados por ela. Nesse sentido, entende-se o bairro e a cidade também como “atores sociais”. É neste contexto que utilizamos o termo “atores sociais” (FREIRE, 2006: 46-65).

9 O site do IBGE Cidades postula as seguintes datas concernentes à organização político-administrativa de Guarulhos, no período que nos interessa: “Elevado à categoria de vila com a denominação de Conceição de Guarulhos pela lei provincial n. 34, de 24-03-1880, desmembrado do município de São Paulo. Sede na antiga povoação de Conceição de Guarulhos. Constituído do distrito sede. Instalado em 24-01-1881. Pela

Segundo a Secretaria Municipal da Fazenda do Rio de Janeiro, em artigo intitulado “Histórico sobre a Enfiteuse”, “a diferença básica entre aforamento e *enfiteuse* era a duração: o aforamento ou *emprazamento* durava um período especificado em contrato, enquanto a *enfiteuse* era perpétua” (SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA, S/d, citado por Friedman, 1997).

A aplicação do aforamento é antiga e remete ao período colonial. Fania Fridman define a variedade de obrigações e impostos incidentes sobre a terra no território brasileiro desde a época colonial, da seguinte maneira:

As terras dos nossos antepassados, os índios, foram apropriadas pela Coroa portuguesa até 1850. No Brasil Colônia os direitos da monarquia se confundiam com os da Igreja através da Ordem de Cristo. Esta ordem, que possuía a jurisdição espiritual das terras conquistadas por Portugal, recebia o dízimo de Deus, que era um tributo sobre a produção da terra. O outro imposto era o foro, um pagamento pelo aluguel perpétuo do solo, recebido pelas Câmaras locais e repassado à coroa a partir do final do século XVII. Neste sentido, este tipo de propriedade privada da terra, real e santa, produzia rendas. A natureza jurídica

Lei estadual n. 1021, de 06-11-1906, o distrito de Conceição de Guarulhos tomou a denominação de simplesmente de Guarulhos. Elevado à condição de cidade com a denominação de Guarulhos (ex-Conceição de Guarulhos), pela Lei estadual n. 1038, de 19-12-1906. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município é constituído do distrito sede. Em divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937, o município permanece constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-VII-1960. Pela Lei estadual n. 3198, de 23-12-1981, é criado o distrito de Jardim Presidente Dutra e anexado ao município de Guarulhos. Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído de 2 distritos: Guarulhos e Jardim Presidente Dutra. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2009” (IBGE Cidades, 2010. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/guarulhos.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2015).

10 O mesmo dicionário define especificamente aforamento como “2. Direito (transferível a herdeiros) de utilizar um imóvel mediante um pagamento anual, chamado foro; ENFITEUSE.” (<http://www.aulete.com.br/aforamento#ixzz3VzWB7xOG>. Acesso em: 15 mar. 2015).

dos contratos era definida pela enfiteuse ou aforamento, e pelo arrendamento. A enfiteuse recaía nas terras não cultivadas ou naquelas destinadas à construção de casas e edifícios e constituía-se em um contrato perpétuo. O arrendamento, um contrato temporário de concessão da posse nas terras cultivadas ou nos contratos de locação de casas (Fridman, 1997: 50).

E, sobre o século XIX, Fridman atesta: “neste sentido, a terra não possuía um valor em si, afinal não era um produto. Mas sua localização e seu modo de usar atribuíram uma recompensa” (Fridman, 1997: 54). E, comentando a Lei de Terras, de 1850, a mesma autora nos mostrou que:

A promulgação da Lei de Terras em 1850 e o seu regulamento, de 1854, consolidaram legalmente a propriedade fundiária privada, formaram um mercado capitalista de terras e permitiram o surgimento de inúmeros latifúndios privados porque não havia mais a restrição, imposta para as sesmarias, de tamanho de área. (...). Desta forma, quando o solo se tornou uma mercadoria, modificaram-se o uso, o desenho e a estética do espaço urbano. (...). Surgem novos agentes e novos vetores de expansão na cena urbana e se redefiniu o papel do Estado. (Fridman, 1994: 55).

A literatura sobre urbanização no território brasileiro entre os séculos XVI e XIX tem mostrado que o aforamento foi importante para o povoamento de muitos municípios brasileiros, por promover a ocupação de terras incultas ou imprópriamente cultivadas. Mas sabemos, também, que com a promulgação do Código Civil de 1916, a aplicação da *enfiteuse* ficou restrita a “terras não cultivadas ou terrenos que se destinem à edificação” (CÓDIGO CIVIL, 1916, art. 680). Com relação ao aforamento, os artigos 678 e 680 do mesmo código o definem

como um contrato bilateral de caráter perpétuo, em que, por ato “intervivos”, ou disposição de última vontade, o proprietário pleno cede a outrem o domínio útil, mediante o pagamento de pensão ou foro anual em dinheiro ou em frutos (CÓDIGO CIVIL, 1916, arts. 678 e 680).

Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno, comentando o mercado imobiliário em São Paulo no século XIX, ainda nos mostra que

A concessão de datas de terras urbanas no Brasil colonial era atribuição das Câmaras Municipais – sede administrativa das vilas e cidades, detentora das terras do rossio<sup>11</sup> e do termo, sobre as quais tinha jurisdição legal, militar e econômica. A Câmara tinha o poder de conceder o domínio útil de lotes urbanos para moradias e exploração, gratuitamente ou em troca de pagamento de foro (Bueno, 2010: 151).

Como Guarulhos emancipa-se na década de 1880, nunca houve a demarcação de um rossio para a localidade, haja vista a promulgação da Lei de Terras em 1850. Por distar mais de “légua e meia”<sup>12</sup> do centro fundacional de São Paulo, também não pertencia ao rossio paulistano, mas, como visto, guardava grande quantidade de terras extremamente atrativas para o desenvolvimento urbano. Como mostra o historiador Gabriel Palitos Vianna,

documentos [encontrados no Arquivo Municipal da cidade] mostram que a obtenção de terras havia se tornado motivo de disputa em Guarulhos, como no caso de Ignácio Amorim da Silva, que teve suas plantações atacadas por vizinhos, e solicitou o apoio da polícia para resolver a questão, e também de Ignácio José Gonçalves, que não só teve suas plantações atacadas, como foi forçado a assinar um contrato de venda de seu sítio, solicitando também a interferência da polícia no caso, no que foi

11 Murilo Marx pontuou que o rossio correspondia à área de uma légua ou légua e meia em quadra ao redor das vilas ou cidades. Era o território administrado pela Câmara Municipal, conforme determinação da legislação portuguesa (MARX, 1991).

12 1 légua, no período colonial brasileiro, equivalia a 6.660 m. Logo, 1 légua e meia correspondia a 9.990 m. Conferir COSTA, 1994. Disponível em: [http://historia\\_demografica.tripod.com/bhds/bhd1.htm#pesos](http://historia_demografica.tripod.com/bhds/bhd1.htm#pesos). Acesso em: 25 mar. 2015.

atendido. Também tiveram que recorrer às autoridades os cidadãos da região de Bonsucesso, que [pediram] que a Câmara [resolvesse] a questão de um terreno de servidão pública que foi cercado por uma família que alega[va] ser a dona legítima do terreno (Viana, 2012: 19-20).

Nós também, ao trabalharmos com o material disponível no Arquivo Municipal de Guarulhos, tivemos acesso a uma documentação importante sobre a dinâmica da propriedade e do uso da terra em Guarulhos. Essa documentação ajuda a mostrar não apenas os aforamentos de terras “não cultivadas”, como os casos em que a área do terreno era designada como “terra de índios”, mas também quantidade de transferências, suspensões/cancelamentos, remissões de aforamentos, e até mesmo revisão de imposto e de terreno, totalizando 1635 solicitações, no período de 1890 a 1950. Tal pluralidade de ações permite a percepção da intensa dinâmica que a ocupação de Guarulhos adquiria à época: se nas décadas de 1890 e 1900 grande parte das solicitações eram de *aforamentos perpétuos*, as décadas seguintes são marcadas pelas *transferências e remissões dos foros*. O quadro que segue sistematiza esses movimentos de constituição de áreas, mostrando o nascimento de um mercado de terras que só cresceria ao longo do século XX.

Analisando os dados, podemos verificar que na década de 1890 encontram-se registradas 278 solicitações (ou seja, 16,89% do total das 7 décadas analisadas). Essas solicitações foram feitas por 153 indivíduos ou grupos. Desses, 132 fazem solicitações para uma ou duas áreas. João Cezario de Abreu apresentou 8 solicitações entre os anos de 1893 e 1898, sendo o interessado com maior número de aforamentos verificado na série. Ele aparece novamente em 1902, com duas solicitações apenas, e, curiosamente, para as mesmas regiões que as da década anterior (Cocaia e Ponte Grande).

Especialmente, valendo-nos do documento cartográfico mais antigo de Guarulhos, o Mapa do Município de Guarulhos de 1932, recentemente redesenhado pelo geógrafo Wiliam de Queiróz, e georreferenciado pela graduanda

em História Jaíne Diniz, conseguimos elaborar uma cartografia temática de incidências de interesse sobre a posse de terras em Guarulhos a partir dessas solicitações de aforamento. Embora a exata localização (logradouro etc.) sejam hoje impossíveis de serem verificadas, sabemos que a toponímia expressa nos requerimentos conservou-se em grande parte até hoje, e, ainda em 1932, assemelhava-se tanto com a empregada no final do século XIX quanto na década de 1950.

O caso de João Cezario de Abreu não é verificado apenas nessa década, uma vez que nos anos seguintes a mesma característica de solicitações incidentes em um ou dois terrenos por pessoa/grupo tornam-se comuns, chegando a constituir, em 1900, quase que o único *modus operandi* entre os solicitantes. Especialmente, o aglomerado de Bonsucesso se apresentou como o mais visado, depois, percebem-se solicitações advindas de São Miguel e Thomé Gonçalves, além de outras áreas demarcadas no mapa a seguir.

A década seguinte, de 1910, é a que mais se mostra contrastante com essa realidade verificada até aqui. Contando com o maior número de solicitações, 664 (40,70%), os quase 350 solicitantes dessa década ainda apresentam grande parte dos pedidos para um ou dois terrenos (cerca de 280 solicitantes ao todo), porém, é nessa década que aparecem mais solicitações por pessoa, tendo 24 pessoas/grupo

Anos	Quantidade	Porcentagem (em relação ao total)
1890-1899	278	16,89%
1900-1909	230	14,08%
1910-1919	664	40,70%
1920-1929	445	27,23%
1930-1939	5	0,31%
1940-1949	12	0,73%
1950-1951	1	0,06%
TOTAL	1635	100%

Tabela 1. Quantidade de Aforamentos verificado por décadas  
Sistematização: Giorgia Burattini, 2015.



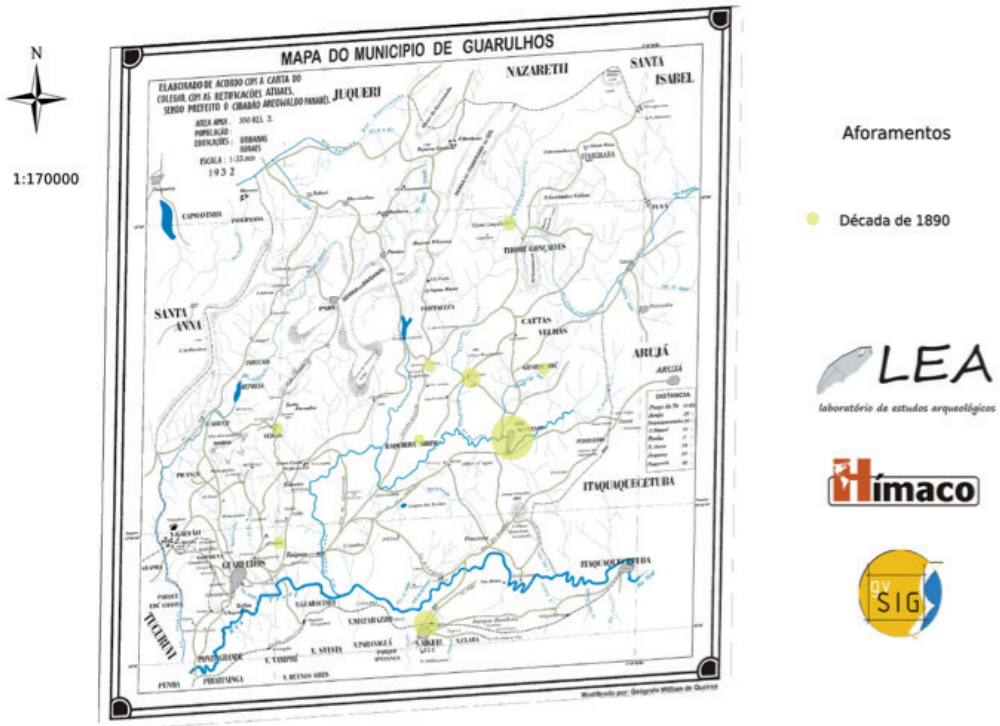


Fig. 2. Aforamentos da década de 1890

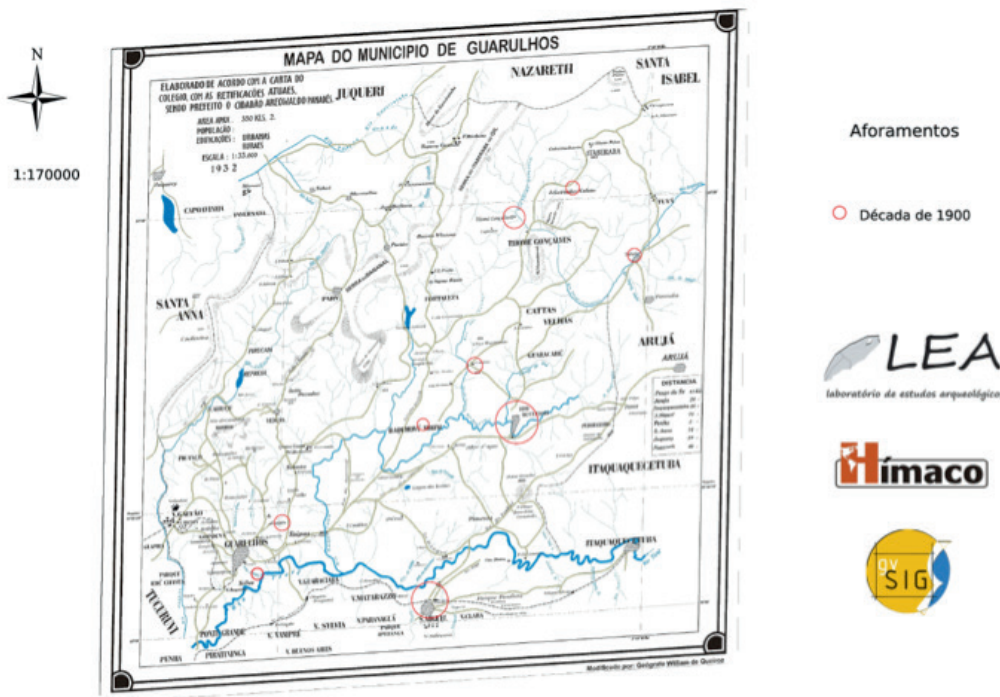


Fig. 3. Aforamentos da década de 1900.

com cinco ou mais pedidos. Podemos mostrar, então, o caso de Abílio Soares, que dentre os pedidos de aforamento e de remissão totaliza 19 solicitações.

Caetana Maria da Conceição, que apareceu primeiramente em 1907 com duas solicitações de aforamento perpétuo, na década seguinte apresentou 12 solicitações, em que 8 são transferências de foros para terceiros em áreas que não correspondem apenas às solicitadas em 1907. O caso de Caetana Maria é importante para se pensar que o material trabalhado possa não corresponder à totalidade de processos envolvendo aforamentos, uma vez que ela transfere aforamentos em outras localidades que não estavam presentes nos anos anteriores.

Ainda na década de 1910, temos a figura de Claudino de Almeida Barbosa, que totaliza 14 solicitações, entre aforamentos perpétuos, remissão de foro e transferência de aforamentos. O caso de Claudino ganha destaque não apenas por ser um dos poucos que aparece com mais

de cinco solicitações, mas por exemplificar um perfil de solicitação que aparece diversas vezes durante o período: a solicitação em grupo. Dos 14 pedidos de Claudino de Almeida, quatro se encaixam nesse perfil, sendo um deles em conjunto com sua mulher e outros três com João Egdio Baptista. Essa prática se estende de tal maneira que o mesmo João Egdio Baptista, nas duas outras solicitações em que aparece, ainda na década de 1910, está com *parceiros*, envolvendo, dessa vez, Benedicto José de Souza e sua esposa Julia Maria Benedicta.

O exemplo dos requerimentos de Claudino de Almeida Barbosa serve para elucidar, para além, a questão das intersecções. Duas de suas solicitações foram direcionadas para terrenos localizados entre Várzea do Cocho e Bonsucesso. Apesar desse tipo de designação para o território aparecer menos de 80 vezes ao longo de todo período trabalhado, revela-nos como certas delimitações territoriais já eram bem definidas no imaginário da população.

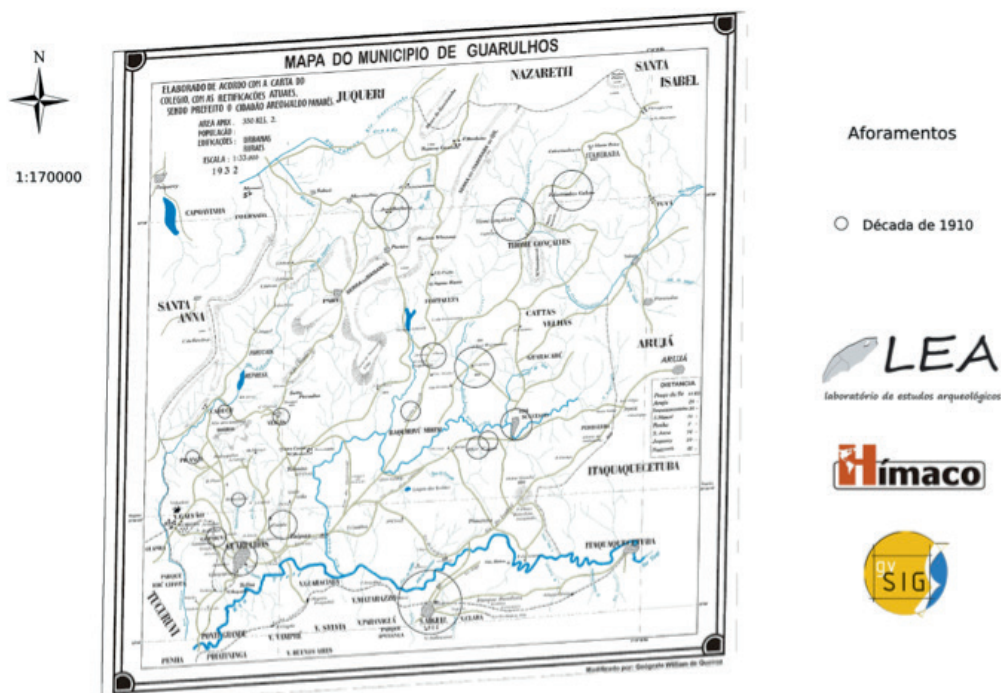
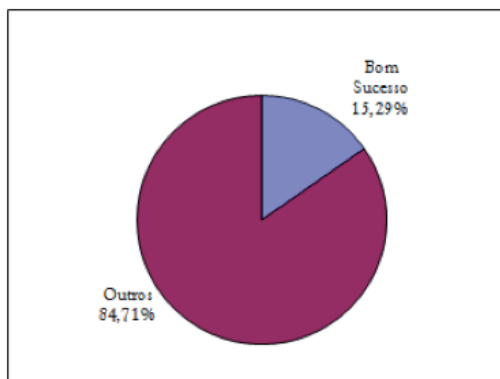


Fig. 4. Aforamentos da década de 1910.

Outro grupo de pessoas que vale ser destacado é o dos *Caraça*. Por mais que não tenhamos como comprovar o grau de parentesco entre esses indivíduos, é fato que além de carregarem o mesmo sobrenome, apresentam em suas solicitações a proximidade geográfica. Dos 16 solicitantes que levam o sobrenome, 13 indicam requerimentos incidentes em Bonsucesso. Juntos, contabilizam 41 aforamentos que perpassam as décadas de 1890 a 1920. Nesses 30 anos, dois nomes ganham destaque dos demais, Raymundo Rodrigues Caraça – que aparece em três pedidos para transferência de aforamentos para seu nome na década de 1910 e em quatro pedidos de aforamento em 1921 –, e Marcolino Antonio Caraça –, com um pedido em 1898, um em 1901, e sete entre 1920 e 1921.

O exemplo citado traz ao palco outro ator importante, a região de Bonsucesso. Das quatro décadas em que se tem maior fluxo de solicitações, 1890, 1900, 1910 e 1920, em três Bonsucesso aparece entre as três regiões com maior número de solicitações: em 1890, com 84, o maior número; em 1910, com 28, o terceiro maior número, e em 1920, com 118, também o maior número. A região conta com o maior número de solicitações, 250, correspondendo à mais de 15% do total.

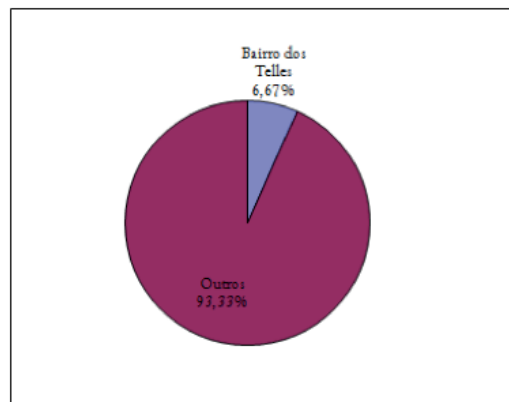
Outra região que se destaca é o Bairro dos Telles, que em 1900 e 1910 apresenta o maior número de solicitações: com 35 e 82 respectivamente, sendo a região com o terceiro maior número de solicitações, 109 (6,67%).



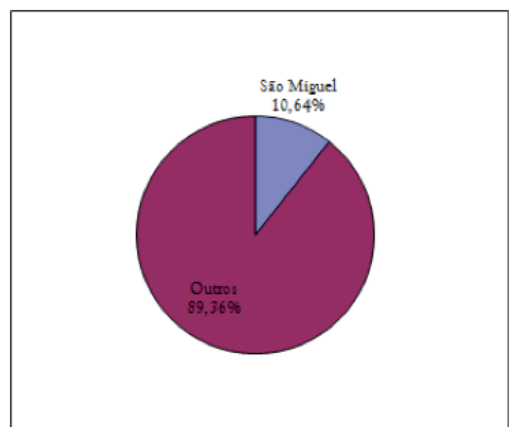
**Fig. 5.** Participação de Bonsucesso na Quantidade Geral de Aforamentos verificados em Guarulhos. Sistematização: Giorgia Burattini, 2015.

Por fim, vale destacar a região de São Miguel, que tem 174 solicitações ao todo (10,64%), ficando, assim, como a segunda maior. Na década de 1890, São Miguel possui 39 solicitações e, em 1910, 45, tendo em ambas o segundo maior número.

A partir da década de 1930, o número de aforamentos é demasiadamente menor em relação às décadas anteriores, portanto não há nenhuma região que se destaque. Entretanto, essa década também marca o início de uma nova relação com a terra. Talvez, por força da legislação de registro de imóveis, que foi revisada durante as décadas de 1920 e 1930,



**Fig. 6.** Participação do Bairro dos Telles na Quantidade Geral de Aforamentos verificados em Guarulhos. Sistematização: Giorgia Burattini, 2015



**Fig. 7.** Participação de São Miguel na Quantidade Geral de Aforamentos verificados em Guarulhos. Sistematização: Giorgia Burattini, 2015.

e o surgimento de loteamentos que passaram a ser vendidos a prestações.<sup>13</sup>

### Cidade loteada

O geógrafo Jürgen Langenbuch sustentou, em sua tese de doutoramento, datada de 1968, a ideia de que Guarulhos estava classificada como localidade pertencente ao que ele denominou de “Cinturão caipira”, área dos “arredores paulistanos”, que produzia gêneros alimentícios e que guardava certo isolamento da capital. Essa ideia de cinturão caipira coadunava-se à ideia de “cinturão de chácaras”, o responsável pelo abastecimento mais direto de São Paulo e que foi alvo da primeira investida imobiliária na capital, exatamente por estar ao redor do triângulo histórico (Langenbuch, 1968: 43). Apoiando-se em Marcello Piza, que em 1924 publicou “Os Municípios do Estado de São Paulo”, e no qual listou as atividades econômicas encontradas na região, o geógrafo procurou consolidar sua visão da área de Guarulhos como um misto entre rural e urbano. A esse respeito, escreveu Langenbuch: “em Guarulhos, além das hortaliças, plantam-se cereais, mandioca, vinha, cana para aguardente” (Langenbuch, 1968: 44).

A análise um tanto quanto reducionista de Langenbuch acerca desse “cinturão caipira” foi refutada por Sílvia Barreto Lins, que mostrou, analisando inventários, que por conta da produção agrícola diversificada, voltada para o abastecimento da capital, a região era bastante dinâmica, com prática de agricultura, criação de muaras e apoio a tropas. Aponta, ainda, a historiadora, que, com a passagem das ferrovias, nessas áreas, ao contrário do defendido por

Langenbuch, que apontou um desaparecimento total e empobrecimento dos cidadãos que cuidavam dessas atividades, muitas pessoas que antes eram ligadas a essa economia das tropas e da agricultura de pequena escala passaram a investir na compra de lotes na região dos arredores da capital, favorecendo a especulação imobiliária (Lins, 2003; Viana, 2012). A relação com as linhas férreas, então, mostra-se importante.

O tramway da Cantareira (criado em 1893 e chegado a Guarulhos em 1915), encampado pela Estrada de Ferro Sorocabana em 1941, foi um dos grandes impulsionadores da ocupação de Guarulhos e do seu crescimento populacional. A construção do ramal de trem, ligando a zona norte de São Paulo à área em estudo, cortando o território de Guarulhos com estações nos bairros do Centro, Gopóvia, Vila Augusta, Itapegica, Torres Tibagy e Vila Galvão, possibilitou o deslocamento do eixo produtivo e o surgimento de diversos bairros, com especial ênfase na década de 1920.<sup>14</sup> Langenbuch, contudo, analisa o Tramway da Cantareira como destinado a duas funções. A primeira, a permitir a exploração da Serra homônima, na porção paulistana, no que competia à distribuição de águas para a capital, num primeiro momento pela Companhia Cantareira, de capital privado, estatizada na virada do século. A segunda função era garantir o acesso a equipamentos de saúde pública, como hospitais e instituições totais que se valiam de amplos terrenos, clima ameno e isolamento naquelas plagas (Langenbuch, 1968: 44, 50). Contudo, o mesmo autor mostra que os cenários nas escarpas ou mesmo no interior da Serra da Cantareira começaram a atrair paulistanos que passaram a rumar às estações da Cantareira em busca de cenários pitorescos para prática de piqueniques, primeiramente no Horto Florestal e, na década de 1910, já na região de Guarulhos, em especial ao redor do lago da Vila Galvão (Langenbuch, 1968: 44).

O Tramway da Cantareira, em fotografia aérea datada de 1958, reproduzida antes, a mais antiga encontrada sobre Guarulhos, riscava o território entre a porção oeste, vindo

13 Décio Antônio Erpen e João Pedro Lamana Paiva mostram que: “o Dec. 18.527, de 10.12.1928 e o Dec. 4.857, de 09.11.1939, modificado pelo Dec. 5.718, de 26.02.1940 (...) vigoraram por mais de 30 anos, contemplando figuras jurídicas novas, como o loteamento de terrenos urbanos e rurais, para venda a prestações; a promessa de venda e compra do imóvel loteado e não loteado; o contrato de penhor rural; o condomínio em prédios de apartamentos. Foi seu elaborador o eminente jurista Filadelfo de Azevedo” (ERPEN; LAMANA). Disponível em: <http://registrodeimoveis1zona.com.br/?p=270>. Acesso em: 03 abr. 2015.

14 Langenbuch, por exemplo, aponta a criação de uma cerâmica na Vila Galvão, em 1915 (LANGENBUCH, 1968, nota 123).

da zona norte da Capital, até a Base Aérea, a leste. Nunca houve ligação com as regiões mais a leste de São Paulo (sul do município), nem com áreas mais antigas e ligadas à mineração, como Bonsucesso. Isso garantiu, por um lado, certa autonomia e manutenção nos modos de vida que no século XIX se verificavam em Bonsucesso e região, por outro, apresentou um desenvolvimento imobiliário enorme, levando a Vila Galvão a ser um dos bairros mais elitizados da cidade. Curioso, também, é notar o florescimento de diversos bairros como “subúrbios-estação”, na interpretação de Langenbuch, nessas paradas do Trem das Onze.<sup>15</sup>

Neste sentido, o loteamento datado de 1926, efetuado pela Cia. Melhoramentos de Guarulhos, cuja constituição não conseguimos encontrar, revela como a criação de uma cidade moderna estava ocorrendo. O loteamento,

com mais de 700 mil metros quadrados, ladeava a antiga área do aldeamento de Conceição dos Guarulhos, denominado, na peça gráfica, de “Cidade de Guarulhos” e mostrava, também, a presença do ramal férreo, com a “Estação Guarulhos” em destaque. Em termos urbanísticos, o traçado era assemelhado aos diversos bairros-jardins que se constituíam na capital, incluindo o bairro denominado Parque Edu Chaves, nas imediações, mas em território paulistano, datado do mesmo ano (Steinke, 2002).

O Parque Estrela, em análise, era um loteamento que contava com mais de 30 quadras, e correspondia a duas vezes o tamanho da área pré-existente grafada no mapa.

Essa peça gráfica<sup>16</sup> também se torna importante na medida em que ela nos mostra conexões que desapareceram, como um Porto

15 A célebre canção refere-se a esta linha férrea. Jaçanã era uma das paradas anteriores à chegada em Guarulhos.

16 “João Ciampitti em escriptorio technico a rua Genebra 6. S. Paulo Maio 1926”.



**Fig. 8.** Em destaque, em laranja, o traçado do Tramway da Cantareira. Em vermelho o início da implantação da Rodovia Fernão Dias. Notar os inúmeros loteamentos da cidade, ainda em fase de ocupação. Foto: Geoportal, 1958.





Fig. 11. Estação do Tramway da Cantareira, na atual região central da cidade. À época, chamada de Estação Guarulhos. Foto: Arquivo Público de Guarulhos.

no Rio Tietê, no extremo sul. Analisando fotografias aéreas, tanto a de 1958 quanto recentes, é possível detectar que a implantação do loteamento na área prevista não ocorreu, pelo menos não com o traçado encontrado no Arquivo Municipal de Guarulhos. Traçados semelhantes a ele ocorreram na região da Vila Galvão e de Cumbica, mas em função da não existência documental, torna-se difícil afirmar que se trataram de iniciativas da mesma empresa de “melhoramentos urbanos”.

Se é inegável, como mostrou Langenbuch, que a linha férrea ajudou a disseminar o que ele chamou de “Subúrbios-Estação”, o mesmo autor contraria a historiografia local guarulhense, ao afirmar que “as duas linhas da Cantareira praticamente não atraíram indústrias: em Guarulhos houve o estabelecimento de fábricas, mas fora do âmbito da pequena ferrovia. Esta, por não transportar carga, não oferece o grande atrativo proporcionado pelas

outras linhas” de trem existentes em São Paulo (Langenbuch, 1968: 6).

De fato, contando com bitola estreita (60 cm), o Tramway da Cantareira teve tarefa mais pesada no transporte de passageiros, muitos deles operários, e na distribuição de cargas mais leves. Isso não significou, contudo, que a vastidão de áreas “livres” não atraísse a atenção de investidores. Como colocou Jurgen Langenbuch, comentando sobre São Paulo e suas relações com os assentamentos verificados em seus “arredores”, a propriedade da terra gerou uma corrida:

São Paulo conhece uma verdadeira explosão da especulação imobiliária. Além dos loteamentos surgidos no domínio propriamente urbano – entre os bairros já existentes – a especulação se volta com interesse nunca visto para os arredores paulistanos da época [1915-1940]. Em torno da cidade sur-

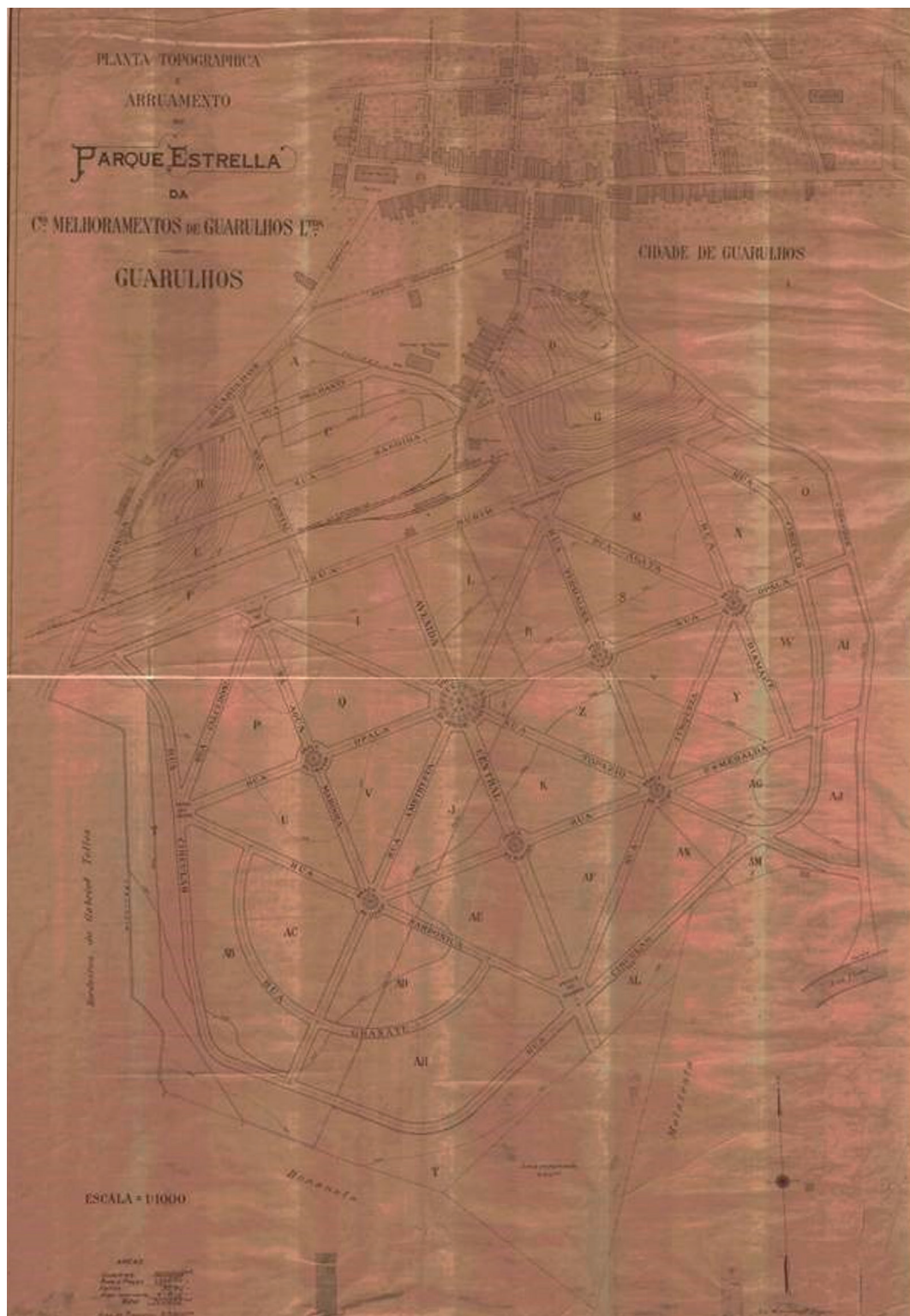


Fig. 12. Parque Estrela, datado de 1926. Fonte: Arquivo Público Municipal de Guarulhos.





Fig. 13. Em destaque, em laranja, o traçado do Tramway da Cantareira. Em vermelho, a Rodovia Presidente Dutra, e em roxo a área outrora destinada ao Parque Estrela. Foto: Geoportal, 1958.

ge um verdadeiro “cinturão de loteamentos residenciais suburbanos”, que transcende os limites municipais, e compreende vastas extensões territoriais que por algum tempo ainda não serão necessárias à expansão urbana<sup>17</sup> (Langenbuch, 1968: G+64).

Com este cinturão de loteamentos, emerge uma nova estrutura de locomoção: a autoestrada, que no caso de Guarulhos será crucial para

17 Convém recordar que o trabalho de Langenbuch foi defendido em 1968, e, por isso, seu prognóstico sobre a ocupação dessas áreas nos “arredores” de São Paulo tenha sido frustrada, pois o “Milagre” da década de 1970 e a explosão populacional verificada anteciparam em muito a ocupação dessas áreas.

a interligação das regiões que foram adossadas ao território, e que analisamos por meio dos aforamentos. A implantação da Via Dutra e, depois, da Fernão Dias desempenharam papel importante, embora diversos entre si, na estruturação urbana e no apagamento da percepção das antigas estruturas de locomoção – caminhos e estradas – e dos ambientes urbanos.

#### **Transformações aceleradas: a implantação da via Dutra e da Fernão Dias**

Se estamos percebendo uma ampliação na ocupação do território de Guarulhos nessas primeiras décadas do século XX, não podemos dei-

zar de mostrar como a implantação da Via Dutra acelerou, literalmente, esse processo urbanizador, apagando pré-existências e configurando uma nova paisagem. Langenbuch analisou de forma importante para nossa argumentação o surgimento da Dutra. Mas, cremos ser mais importante a descrição que ele efetuou do antigo caminho que ligou, por séculos, São Paulo a Conceição dos Guarulhos. Diz o autor em tela que:

o sul da porção urbana de Guarulhos teve como eixo de desenvolvimento moderno a antiga estrada de rodagem que liga o “centro” de Guarulhos ao bairro paulistano da Penha, estrada esta que se converteu na atual avenida Guarulhos, toda ladeada por construções urbanas, constituindo testada de bairros residenciais que se aprofundam para os lados. Contudo, esta rodovia, posto ter sido o eixo do moderno desenvolvimento desta porção de Guarulhos, passou a partir de certo momento a constituir um fator limitativo a um desenvolvimento mais amplo. Com efeito, as suas condições de viabilidade são extremamente precárias, dada a sua insuficiente largura e traçado excessivamente sinuoso, sendo ainda sobrecarregada por intenso trânsito lindeiro. A comunicação com o centro de São Paulo ainda se via dificultada pela necessidade de se percorrer toda a extensão da radial Rangel Pestana – Celso Garcia, que já há duas décadas constituía o eixo viário mais congestionado da cidade (Langenbuch, 1968: 35).

Essa antiga estrada, conhecida desde pelo menos o século XVIII, foi o eixo que garantiu as vinculações espaciais e até mesmo culturais entre Penha e Guarulhos. Mas, ela, também, a despeito de “terminar” no adro da matriz de Nossa Senhora da Conceição, ainda se irradiava, constituindo outras estradas, até seu entroncamento com a estrada para Nazaré Paulista e, também, para os demais caminhos para Bonsucesso. A partir da aerofotogrametria de 1958, já utilizada, conseguimos reconstituir o traçado em questão. É impressionante como ele ainda estava coeso e reconhecível no final da década

de 1950. Chama a atenção, também, a grande “abstração” que se constituíram trechos inteiros da Via Dutra por sobre o território de Guarulhos. Curioso, também, é que o sentido determinante da antiga estrada, ao ser confrontado com o leito do Tranway da Cantareira e com a Via Dutra, nos revela costuras viárias que na contemporaneidade acabaram sendo perdidas.

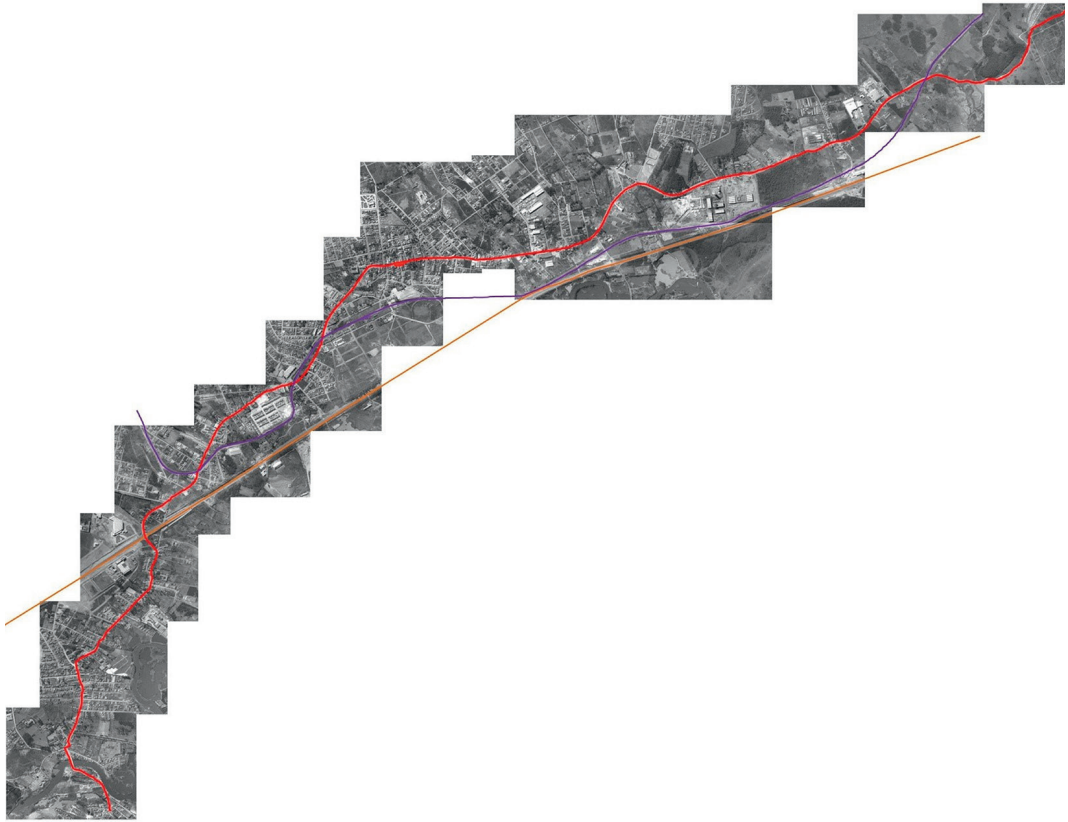
A figura 8 apresenta em vermelho o traçado da Antiga Estrada. Iniciado ao Sul, no território da Penha, ele cruza o rio Tietê, prossegue em certo aclive até alcançar a área aterrada construída para a implantação da Via Dutra. Ali, deriva, passando por baixo da auto-estrada e deflete, alcançando o adro da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição. Alarga-se, portanto, e segue passando por regiões de várzea, lindeiras ao rio Tietê, mas suficientemente distante do mesmo. Avança em sentido leste, até defletir em área lindeira à antiga Fazenda Cumbica, depois chamada de Guinle, na região das Seis Pontes e vai alcançar a estrada conhecida como Estrada de Nazaré, que corre por sobre a Serra da Cantareira.

Na mesma figura, está demarcado, em laranja, o leito da Via Dutra, que praticamente se desenvolve numa grande reta. A imagem mostra a Via Dutra das cabeceiras de entroncamento com a Rodovia Fernão Dias, não representada, até a área imediatamente posterior ao ribeirão Baquirivu.

Por fim, em roxo, retraçamos o leito da via Férrea do Tranway da Cantareira até sua chegada à vila aeronáutica dentro da Base Aérea de São Paulo, onde a ferrovia possuía sua estação final.

Algo que chama a atenção é como a Dutra possuía poucas conexões com a cidade, ora isolando-a, ora criando grandes trevos de acesso.

A eclosão do sistema rodoviarista em São Paulo, em especial com a Via Anchieta e, anos depois, com a Via Dutra, garantiu, num primeiro momento, a percepção dos antigos espaços urbanos, mas, também, levou ao desaparecimento de áreas antigas. No caso de Guarulhos, as antigas olarias, ainda perceptíveis em 1958, na porção sul do território, próximas à Via Dutra, foram aterradas, drenadas e destinadas a fábricas. Curioso é notar o discurso desen-



**Fig. 14.** Reconstituição da Antiga Estrada São Paulo (via Penha de França) a Guarulhos e Minas. Em laranja, a Via Dutra (BR-116); em roxo, o leito do Tramway da Cantareira, em vermelho, a antiga estrada, cujo trecho-sul ficou conhecido como Avenida Guarulhos. Foto: Geoportai, 1958. Sistematização: Fernando Atique, 2015.

volvimentista, típico dos anos 1960, na análise de Langenbuch, que, a despeito de geógrafo, não se preocupou com os efeitos ambientais da ocupação antrópica naquele território:

A abertura da rodovia Presidente Dutra viria trazer novas perspectivas a Guarulhos: agora a viagem entre o seu centro e o de São Paulo podia ser feita com grande rapidez. Além das ótimas condições de viabilidade que a estrada oferece em seu setor suburbano, através de seus grandes trechos retos e planos em pista dupla, ela facilitou a comunicação com o centro de São Paulo, por atingir as proximidades deste, sendo a parte urbana do trajeto feito por vias amplas, sem problemas de congestionamento. Isto permitiu um maior desenvolvi-

mento da função residencial e industrial da porção sul de Guarulhos, próxima à qual se estende a nova rodovia. (Langenbuch, 1968, G+63).

Embora a Via Dutra seja conhecida como Rodovia Rio-São Paulo, e seu planejamento tenha levado em conta uma dimensão de articulação regional, sua implantação causou impactos locais, os quais podem ser dimensionados, se entendermos o contexto econômico e demográfico da década de 1930. A crise de 1929 gerou a intensificação da instalação de fábricas de bens de consumo não duráveis e de bens de produção (para sustentação do parque fabril), a partir das políticas econômicas varguistas. Neste período, o setor metal-mecânico teve maior impulso, como as indústrias metalúrgicas que se expandiram e

se instalaram na cidade. Em 1937, a Lei Municipal n. 20 dava mais um passo para a industrialização, com a isenção de impostos municipais. No ano seguinte, as primeiras multinacionais se instalaram em Guarulhos: a Norton Meyer S.A. e a Harlo do Brasil S.A., nas proximidades da estação ferroviária no bairro do Macedo. Esse primeiro ciclo industrial ligado diretamente à rede ferroviária (muito embora ela servisse mais para a chegada de operários e despacho de pequenas cargas) é fechado na década de 1940, com a construção da Base Aérea de São Paulo e da Estrada de Rodagem Rio-São Paulo (atual Rodovia Presidente Dutra) (Toledo, 2011).

A intensificação da continuidade da política econômica do último período varguista se refletiu na cidade. A transferência da Base Aérea do Campo de Marte, em São Paulo, para Cumbica, significou uma modificação radical na atividade econômica de Guarulhos. A ocupação do espaço aéreo para fins militares e comerciais expandiu a economia e atraiu indústrias para a região de Cumbica, descentralizando a região central da cidade, marcada pelos trilhos do trem da Cantareira.

O plano de metas do governo JK (1956-1961) criou estímulos para a ampliação do Parque Industrial brasileiro, com investimentos estatais e privados em indústrias para bens de consumo e criação de novas demandas de empregos. A industrialização da cidade perpassou os mesmos passos do desenvolvimento nacional. A instalação diversificada de indústrias para os bens de consumo durante o período nas margens da Estrada de Rodagem Rio - São Paulo e na região de Cumbica modificou a estrutura sociopolítica da cidade, caracterizando-a como polo industrial e local de atração das massas migratórias, principalmente do Nordeste.

As migrações foram um dos eventos mais marcantes no Brasil após a Segunda Guerra Mundial, as áreas urbanas começam a concentrar alta densidade populacional. É estimado que, entre 1950 e 1980 mais de 38 milhões de pessoas migraram do campo para a cidade, em busca de melhores condições sociais e financeiras, alterando profundamente o perfil socioeconômico do país (Fontes, 2008: 47). Com a grande oferta de empregos em suas indústrias,

Guarulhos durante esse período foi um dos polos de concentração das massas migratórias. A cidade, que recebia novos habitantes, precisou expandir seus espaços, o que causou a abertura de loteamentos em áreas periféricas da cidade, distante dos núcleos centrais. Esses loteamentos, diferentes daqueles verificados nas décadas de 1920 e 1930, não tinham mais a função “idílica”, pitoresca, da constituição de um subúrbio para setores médios como parecia ser a vocação do trecho oeste de Guarulhos, às margens do leito do Tranway da Cantareira. Essa nova fase será de especulação imobiliária para a classe laboriosa, que adquirirá seus lotes, muitas vezes em dimensões menores do que as legais, pagando-os em prestações por longos anos e construindo suas casas aos finais de semana, num processo semelhante ao que Maria Ruth Sampaio e Carlos Lemos estudaram nos anos 1970, batizando-o como o de produção de “casas domingueiras” (Sampaio e Lemos, 1993).

Mais uma vez, recorrendo a Langenbuch, entendemos que grandes porções lindas da rodovia Presidente Dutra também foram alvo de uma das mais intensas especulações imobiliárias verificadas no período atual, nos arredores paulistanos. Adiante de Guarulhos, mas ainda em seu município, foram criados numerosos loteamentos residenciais, tais como Cumbica, Parque São Luiz, Jardim Presidente Dutra e Nova Bonsucesso, os quais conheceram um início de ocupação de natureza urbana, justificando o estabelecimento de linhas de ônibus que os colocam em contato com a Capital (Langenbuch, 1968: 37).

Os ônibus permitiram a ocupação do território ao se desvincularem dos trilhos, garantindo verdadeira “escalada” por territórios acidentados e escarpados. No caso de Guarulhos, houve uma dupla conexão rodoviarista. Num primeiro momento, com os estabelecimentos de linhas de ônibus pela Dutra, o acesso a áreas entre Bonsucesso e Cumbica efetivou-se. A partir da Dutra, ônibus e caminhões eram usados

para distribuir população nos loteamentos que brotavam aos borbotões.

Paralelamente, fábricas eram instaladas, criando um dos mais importantes corredores fabris de todo o Estado, que se iniciava no Parque Novo Mundo, em São Paulo, e terminando praticamente em Arujá. A Dutra, dessa maneira, isolou, visualmente, localidades como Bonsucesso, cuja igreja, embora em acrópole, ficou completamente obliterada em função da autoestrada e das dezenas de plantas industriais e galpões de serviços instalados em suas margens.

A Rodovia Fernão Dias, inaugurada em 1961, teve implantação ainda mais inóspita, pois, insinuou-se por várzeas de córregos até galgar trecho da Serra da Cantareira, tendo uma concepção ainda mais confinada. A quantidade de ligações com São Paulo e Guarulhos eram restritas e, em suas margens, entre os bairros que já estavam instalados, surgiram as primeiras habitações precarizadas do município. Curiosamente, na década de 1960, Langenbuch analisou a implantação da Fernão Dias, chamando a atenção para instalações de lazer, as quais praticamente desapareceram na atualidade:

Contudo, a rodovia Fernão Dias propiciou o desenvolvimento de um turismo suburbano na Serra da Cantareira e em seus contrafortes setentrionais, apreciados por seu clima serrano (talvez mais uma impressão do que realidade) e por suas belas paisagens. A área anteriormente não tinha acesso fácil, pois a estrada velha de Bragança era bastante precária. Após a inauguração da moderna rodovia multiplicam-se os loteamentos de chácaras recreativas e clubes de campo (“Country Clubs”). Os nomes mais expressivos: Petrópolis Paulista, Parque Teresópolis Paulista, Jardins Cinco Lados de Santa Maria, Clube Moritz (Langenbuch, *Op. cit.*, 48).

De qualquer maneira, a instalação de dois equipamentos federais dessa envergadura sobre o território de Guarulhos provocou uma duplicidade a ser destacada: facilitou o aumento de divisas – quer no sentido espacial, quer no econômico – mas permitiu uma explosão demográfica e o aparecimento de problemas sociais graves. Assim, mais uma vez, podemos dizer que a implantação da Via Dutra e, depois da Fernão Dias, desempenharam papel importante, embo-



Fig. 15. Ao centro, a Rodovia Presidente Dutra (BR-116). À esquerda, o Ribeirão Cabuçu, e, transversalmente, a Rodovia Fernão Dias. Fonte: DNIT.

ra diversos entre si, na estruturação urbana e no apagamento da percepção das antigas estruturas de locomoção – caminhos e estradas – e dos ambientes urbanos.

Essa afirmação deve ser vista, também, numa perspectiva que aponta a dificuldade de leitura do território. A conurbação que esses dois eixos viários produziram entre São Paulo e Guarulhos impede a percepção de onde começa uma cidade e termina a outra. Para o patrimônio, essa “vulgarização” mediante a aceleração, ou em outras palavras, por meio da fruição espacial que se dá de dentro de veículos, produz o esfacelamento da experiência do lugar.

#### “Transformações modernas em Cumbica”: a base aérea e o conjunto modelo

A definição mais aceita para o topônimo Cumbica é “lugar da neblina” ou “lugar que faz neblina”. Foi nesse lugar, nas bordas da Serra da Cantareira, que foi erigida a Base Aérea de São Paulo. Embora seja estranho que um aeródromo tenha se instalado em território conhecido

por suas características meteorológicas contrárias à aviação – a neblina –, em 1941 ali foi criada a Base que viria ampliar as atividades que outrora eram praticadas no Campo de Marte, na região norte da Capital.<sup>18</sup>

A área especificada para a instalação da nova Base foi a Fazenda Cumbica, pertencente à família Guinle. Em 1944, conforme informações disponíveis na web, “iniciou-se a construção de uma nova Base em Guarulhos, com uma pista de aeroporto adequada para exportação de suplementos e materiais.”<sup>19</sup> Em 26 de janeiro de 1945, a vila militar de aproximadamente dez quilômetros quadrados começou a operar com instalações para os militares e suas famílias, além de contar com uma infraestrutura de equipamentos coletivos para o uso dos morado-

18 No Mapa do Município de Guarulhos, datado de 1932, que vimos utilizando, a área aparecia grafada como “Campo de Aviação”. A razão para tal indicação não foi descoberta. Haveria ali uma pista de pouso para uso da Família Guinle?

19 Disponível em: <http://santiago-guarulhos.blogspot.com.br/2012/02/base-aerea-de-sao-paulo-cumbica.html>. Acesso em: 20 mar. 2015.

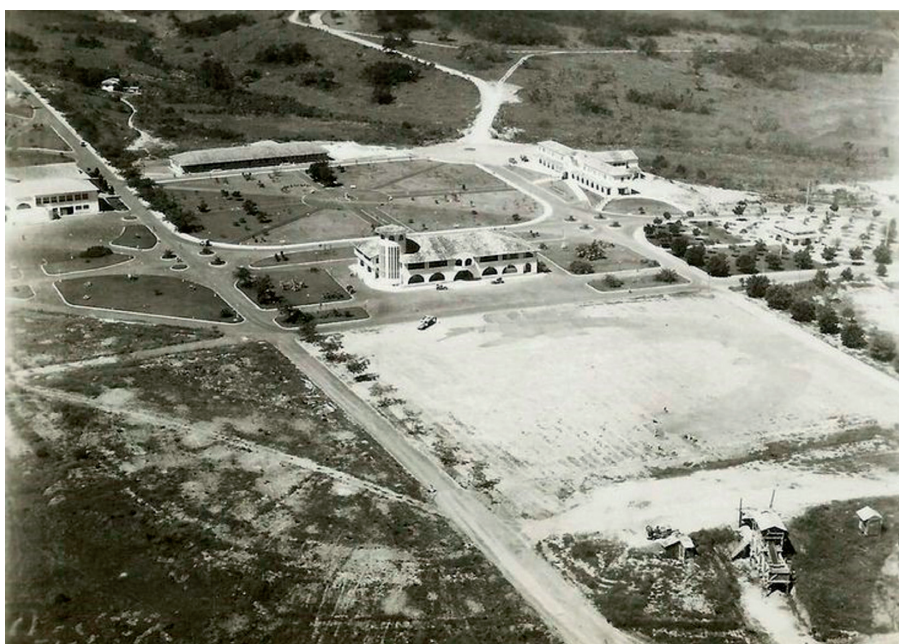


Fig. 16. Vista aérea dos edifícios administrativos da Base Aérea de São Paulo, localizada em Cumbica. Fonte: Acervo Particular de Fernando Atique

res da Base Aérea de São Paulo – BASP, como prefeitura própria, alojamento para militares solteiros, teatro, cinema, lavanderia, igreja, correios e posteriormente, estação de trem (para uso exclusivo dos militares). Para Guarulhos, a instalação da Base Aérea significou a utilização do espaço aéreo não apenas para fins militares, mas, também, para fins comerciais, como transporte de carga, algo que foi crescente nas décadas centrais do século XX.

A estrutura física ali instalada, e já descrita, assemelha-se muito à encontrada em vilas militares e até mesmo em núcleos fabris, já nos oitocentos. Formalmente, a BASP, assim como suas congêneres, vincularam-se ao estilo missões (Atique, 2010). Essa arquitetura, encarada como de estrutura pan-americana, pode ser verificada em quase todas as bases aéreas erigidas neste período de guerra, como Parnamirim (RN) e Salvador (BA). Entretanto, assim como as vilas militares pertencentes ao Exército, muitas das quais compartilham da mesma vinculação formal, ainda não foram analisadas inventariadas

e nem tombadas, muito pelo entendimento de que as Forças Armadas não colocariam em risco suas propriedades, tratadas como territórios de segurança nacional.

Com a infraestrutura da Base Aérea e a implantação do loteamento Cidade Satélite Industrial de Cumbica (nas proximidades da Base e também em um terreno da família Guinle), o eixo logístico e industrial da cidade que já estava em alteração, do setor oeste para o sudeste, consolidou-se. Com um parque industrial em contínua expansão, Guarulhos atraiu migrantes de outras regiões do país. Entre os anos de 1930 e 1945, a cidade duplicou sua população, chegando a marca de 20 mil habitantes, em 1950 a população passava dos 35 mil (Toledo, 2011).

A partir de 1950, ações de modernização empreendidas em meio aos projetos de desenvolvimento da nação se fizeram perceptíveis pelas obras de arquitetura e engenharia. Em âmbito federal, o exemplo mais difundido de uma postura nacional desenvolvimentista



Fig. 17. Vista da Estação de dentro da Base Aérea de São Paulo, localizada em Cumbica. Fonte: Acervo Particular de Fernando Atique

é o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que estimulou a industrialização de base, a construção de Brasília, assim como a ampliação e construção de rodovias para integração do país. Apesar da construção civil não ter sido especificamente um dos pontos adotados pela política de J.K., suas ações estimularam empresas e profissionais ligados ao ramo (Koury, 2005).

No Estado de São Paulo, essa postura desenvolvimentista, visando melhorar a infraestrutura interna, foi o principal alicerce do Plano de Ação do Governo Carvalho Pinto (1959 - 1963), que pretendia acelerar a industrialização do interior do Estado, transferir do exterior para o território paulista as bases do desenvolvimento, com uma atenção especial para a segurança, saúde e principalmente,

a educação (Koury, 2005; Camargo, 2009). Nesse contexto foi criado o Fundo Estadual de Construções Escolares (FECE), que visava atender a demanda de ampliação das construções de edifícios escolares destinados ao ensino primário e médio - foi a partir da ação desse Fundo que foi construído, em 1960, o Ginásio de Guarulhos<sup>20</sup> pelos arquitetos João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi.

Tais políticas de desenvolvimento e modernização refletiram radicalmente na paisagem de Guarulhos. É preciso apontar que além dos estímulos federais e estaduais para a industrialização do território, a Prefeitura de Guarulhos também estimulava a instalação de complexos industriais

20 Atual Escola Estadual Conselheiro Crispiniano, localizada no centro da cidade.



**Fig. 18.** Vista da região de Cumbica, em 1958. À direita da imagem é possível notar a pista de pouso e decolagem da Base Aérea de Cumbica, os edifícios que compõem a parte administrativa da BASP e vila militar com as residências dos oficiais (centro da imagem). A Estrada de Rodagem RJ - SP (Rodovia Pres. Dutra) está localizada no canto direito inferior da imagem, já no traçado que corta a Estrada. A estrada que liga a BASP até a Estrada RJ - SP, passando pelos loteamentos de Cumbica, é a Estrada Guarulhos - Nazaré, continuação da antiga estrada São Paulo - Minas. Ao lado esquerdo da imagem está o Rio Baquirivú-Guaçu (ainda não retificado). Fonte: Geomapas, 1958.



com a isenção de impostos (Toledo, *Op. cit.*). Alinhando esses fatores, com a malha rodoviária para escoamento da produção, a paisagem fabril permeia toda a proximidade da Estrada de Rodagem RJ – SP e da Rodovia Fernão Dias. O resultado é perceptível no censo industrial realizado pelo IBGE, que em 1960 constatou que a cidade possuía 453 estabelecimentos industriais.

As transformações e consequentes ampliações do parque industrial, com uma intensificação nas décadas de 1950 e 1960, também foram acompanhadas pela explosão demográfica observada pelos censos do IBGE. Entre os anos citados, a população da cidade passou de 35.523 habitantes para 101.273. No ano de 1970, foi possível observar que mais da metade da população (57%) era de migrantes que haviam sido atraídos pela demanda de trabalho e melhores condições empregatícias. As condições de habitabilidade, como equipamentos públicos e privados para o uso cotidiano de seus cidadãos, não condiziam com a população de Guarulhos – a cidade que havia estimulado durante décadas a industrialização de seus espaços não possuía estrutura para receber esse número de migrantes.

Segundo vimos apontando, a força trabalhadora que migrou para Guarulhos foi obrigada a se aglomerar em loteamentos populares e ocupar espaço em terras públicas e particulares, criando, assim, uma demanda por serviços de infraestrutura e ordenamento do crescimento populacional (Fernandes *et al.*, 2008). Visando atender a essas demandas, a Lei Municipal n. 1.503, de 1969, definiu zonas de expansão urbana, em sua maioria, abertura de loteamentos em locais periféricos, distantes do trabalho e de serviços urbanos, que se concentravam no centro da cidade ou na região de Cumbica.

Dessa maneira, fazia-se necessário tentar controlar o desenfreado aparecimento de loteamentos populares, mas, ao mesmo tempo, não se criava nenhuma estrutura de adensamento mais eficaz.

Dentro desse panorama apontado nos parágrafos anteriores, no qual Guarulhos atingiu suas primeiras transformações modernas, cabe-nos apontar a principal transformação espacial verificada dentro da esfera habitacional da cidade, a construção do Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, em 1972.

O Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, também conhecido como CECAP Guarulhos foi o primeiro empreendimento de grande porte da Caixa Estadual de Casas para o Povo (CECAP)<sup>21</sup> e obra de habitação social referidamente conhecida<sup>22</sup>, não apenas por suas características arquitetônicas modernas, mas também por ter sido projetado por arquitetos expoentes do Movimento Moderno da arquitetura paulista e por gozar de grande visibilidade, pois foi projetado para ser visto a partir da Via Dutra. Dentro do que nos é proposto neste trabalho, o referido conjunto tem seu espaço de destaque não apenas pela importância de quem o projetou, mas por ser símbolo do processo de modernização da cidade de Guarulhos, “criatura e criadora desse movimento” (Guerra, 2010: 26).

Como parte do movimento de modernização da cidade, é importante apontar os impasses que permearam a construção do conjunto habitacional. Em 1967, a Caixa Estadual de Casas para o Povo conseguiu se estruturar e planejar uma “nova feição” ao cenário da habitação social no Estado de São Paulo, tendo como alvo promover moradia para o trabalhador sindical-

21 A CECAP foi uma autarquia criada em 1949 pelo Governador Adhemar de Barros. Com o objetivo de promover a construção de habitação popular para trabalhadores, visando diminuir o déficit habitacional no Estado de São Paulo, criando uma certa autonomia das propostas federais da época. No entanto, a CECAP permaneceu inoperante no setor habitacional até 1964, quando foi regulamentada e estruturada após a criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) pelos militares. Em 1966, a autarquia inicia seus trabalhos para reestruturação do setor habitacional promovido pelo Estado de São Paulo, sendo que seu primeiro grande conjunto foi o CECAP Guarulhos (e também o único na região metropolitana). Após a experiência da CECAP em Guarulhos, a autarquia promoveu a construção de conjuntos habitacionais no interior do Estado de São Paulo, acompanhando o Plano de Interiorização do Desenvolvimento do Estado, até ser desativada, em 1980, por Paulo Maluf, e ser substituída estruturalmente por outras companhias. Hoje, o lugar ocupado pela CECAP é da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) criada por Orestes Quércia (DENIZO, 2007).

22 Desde o momento em que o projeto do conjunto foi divulgado até os dias atuais, o CECAP Guarulhos é referidamente conhecido por ser a primeira grande obra de um órgão governamental direcionado à questão habitacional no Estado de São Paulo, mas também é celebrado por ser o conjunto habitacional desenvolvido por Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fábio Penteadó.

zado. Desse modo, a autarquia, financiada com recursos da Caixa Econômica do Estado de São Paulo (CEESP), iniciou um plano de construção de um conjunto habitacional de grande porte para operários.

Para a construção do conjunto, a CEESP que possuía um terreno próximo ao vetor de industrialização da cidade de Guarulhos, cortado pela Via Dutra, e nos limites da Base Aérea de Cumbica. A posse do terreno foi transferida para a CECAP por meio de um processo de desapropriação movido pela autarquia, em 1967. O registro da superfície era de 1.780.000.000 m<sup>2</sup> (130 hectares), com uma área de várzea do Rio Baquirivú-Guaçu e com ocupações irregulares e muito precárias.

Por ser uma área próxima à várzea de um rio e própria para o cultivo, o terreno atraiu famílias que não possuíam renda fixa e que no solo encontraram oportunidade de uma pequena renda familiar. Estas famílias eram formadas, em sua maioria, por migrantes de outras regiões do país (sendo que relatos orais revelam a presença de alguns imigrantes japoneses). Em 1969, a CECAP promoveu a transferência das famílias que habitavam o terreno para casas pré-fabricadas em madeira, de três cômodos simples, situadas em terreno insalubre na Rua Avelino Loquetti, próximo ao futuro conjunto habitacional, localizada entre as indústrias Asea Elétrica S/A e a Metalúrgica Stella SEA, uma das indústrias pioneiras na cidade.<sup>23</sup>

A insatisfação dos moradores com as condições fornecidas pela CECAP resultou em um abaixo-assinado contra a CECAP para a Prefeitura de Guarulhos, em dezembro do mesmo ano, com 43 assinaturas. O então prefeito da cidade, Waldomiro Pompeo, enviou um ofício ao superintendente da CECAP, expondo o problema e pedindo que a autarquia transferisse as habitações para um terreno salubre, transcrito a seguir:

No referido local foram construídos, pela CECAP, pavilhões de madeira, cada um dividido em 5 casas de 3 compartimentos,

com o fim de abrigar 36 famílias oriundas de diferentes Estados da federação e desalojados de suas habitações primitivas situadas em terrenos da Caixa Econômica, próximos ao local. Os referidos pavilhões são de construção simples, aceitáveis como moradia provisória, porém situadas em terreno de péssimas condições, alagadiço e baixo, não existindo fossas sépticas, somente fossas negras que em virtude das condições do solo, logo alcançam água e transbordam facilmente, não havendo, portanto, nenhuma condição de higiene no mencionado local.

Tendo-se em vista o acima exposto e havendo interesse e necessidade de solucionar o problema, vimos solicitar as providências de vossa senhoria, no sentido de que seja estudada a possibilidade da transferência dessas habitações para outro local salubre, em área determinada por esta prefeitura e em cooperação com essa CECAP. Ocorreu mesmo o caso de algumas famílias terem solicitado doação do material das habitações para erguê-las em outro local, o que não pode ser atendido, em vista das construções serem em conjunto e de propriedade do Estado (Processo n. 1.799/70).

O ofício foi recebido e respondido por João Lázaro de Almeida Prado, suplente de José Magalhães Prado<sup>24</sup> na superintendência da CECAP, e expõe que a autarquia não se responsabilizaria pela transferência das habitações para outro local, por falta de capital. A situação daqueles que foram realocados para um terreno de péssimas condições resultou no falecimento de uma criança. Face a esse problema, dois arquitetos do Departamento de Obras Públicas, que foram comissionados na CECAP (Alfredo Paesani e Renato Nunes) esclareceram, por meio de um ofício enviado para a Prefeitura Municipal de Guarulhos, que as medidas tomadas pela CECAP foram de caráter provisório, e que, a longo prazo, seriam discutidas as possibilidades de remoção

23 Processo Administrativo n. 1799/70. Requerente: Francisca Maria de Freitas e outros. "Solicita medidas urgentes a fim de que famílias residentes em barracos CECAP sejam transferidas". Departamento de Microfilmagem de Guarulhos.

24 Em 1969, José Magalhães Prado, superintendente nomeado pelo Governador Abreu Sodré, faleceu. O conjunto, que foi uma iniciativa de Prado com o arquiteto Ruy Gama, acabou sendo nomeado com o seu apelido "Zezinho" após

das habitações, com colaboração entre a CECAP e a Prefeitura, mas que como ação imediata aos problemas dos moradores apenas poderiam ser feitas drenagens do solo, no local.

É possível perceber, nesse processo administrativo, conflitos entre moradores e o poder público, mas fica nítida a falta de assistência – tanto do Estado, que promovia habitação social para um setor específico –, mas também da Prefeitura de Guarulhos, que não conseguia atender certas demandas sociais e espaciais instaladas no município.

Para a elaboração do projeto arquitetônico e urbanístico do conjunto habitacional, que, segundo criam, reverteria o caráter de miséria edilícia da cidade, foram convidados os arquitetos João Batista Vilanova Artigas, Fábio Penteadó e Paulo Mendes da Rocha<sup>25</sup>.

A proposta dos arquitetos foi montar um escritório técnico para a realização do projeto independente da estrutura da CECAP. Tal escritório, além de contar com os três arquitetos coordenadores do projeto, também possuía arquitetos comissionados do Departamento de Obras Públicas do Estado (DOP)<sup>26</sup>. Toda a linha de raciocínio para elaboração do projeto do conjunto foi definida por Artigas no seguinte relato

Tratando-se de equacionar em padrões mais atualizados o problema da habitação, o importante é reconhecer que a casa não termina na soleira da porta. Ao contrário, ela se liga aos recintos, aos espaços, aos edifícios e locais, onde se praticam esportes, onde se reza e onde se aprende a ler e a cultivar o espírito, para penetrar o conhecimento da cultura e da ciência. O lar se liga ao hospital, à escola como aos teatros e aos cinemas, em um verdadeiro sentido de comunidade. (Ficher, 1972).

> seu falecimento. Após Prado, a superintendência da CECAP é assumida por Juvenal Juvêncio.

25 João Batista Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fábio Penteadó são os principais nomes vinculados ao movimento brutalista (movimento arquitetônico que iniciou sua proposta a partir de uma nova leitura dos pressupostos modernos, e que encontrou em São Paulo um campo fértil para

Seguindo o pensamento em que “a casa não termina na soleira da porta” o grupo projetou, além das unidades habitacionais para os trabalhadores, um sistema completo de equipamentos públicos e privados para utilização de seus moradores. O projeto visava a construção de 10.560 unidades habitacionais para uma população de 55.000 habitantes. Os edifícios, critério adotado pela CECAP para conjuntos habitacionais em regiões de grande população, eram organizados em três andares sob *pilotis*, cada bloco com 60 unidades habitacionais.

Houve a concepção de organizar os blocos em um conceito de freguesias, denominado por Ruy Gama, com inspiração na “superquadra” criada por Lúcio Costa, em Brasília. As freguesias seriam formadas por 1.920 unidades habitacionais mais equipamentos públicos e particulares desenvolvidos pelo escritório técnico. A principal característica das freguesias era de construir um espaço de convivência entre os moradores do conjunto, sem delimitação de espaços de cada um dos conjuntos, ou seja, nenhuma das freguesias teria grades ou espaços fechados. Além disso, toda a implantação do conjunto, sistema viário e retificação do rio Baquirivú foi projetada pelo engenheiro-arquiteto iugoslavo Stipan Dragutin Milicic, responsável pela implantação de Zagreb, na Croácia.

O conjunto previa a construção de escolas que atenderiam uma demanda não apenas de seus moradores, mas também de bairros vizinhos, visando, assim, melhorar o déficit de matrículas da cidade. O projeto educacional, com pesquisa e desenvolvimento, previa a criação de 6 grupos escolares, para alunos dos 6 aos 16 anos, com programação de 192 salas de aula para atender a demanda de 13.420 estudantes e 1 escola industrial (ensino técnico) para adolescentes com 21 salas de aula, para atender a 1.460 alunos.

realizações). Os três arquitetos defendiam a função social da arquitetura, sendo o projeto um instrumento de emancipação política e ideológica, que marcou a linha da arquitetura paulista (CAMARGO, 2009).

26 Tais membros eram os arquitetos Ruy Gama (assessor de José Magalhães Prado), Renato Nunes, Arnaldo Martino, Giselda Cardoso Visconti, Geraldo Vespaziano Puntoni e Alfredo Paesani.

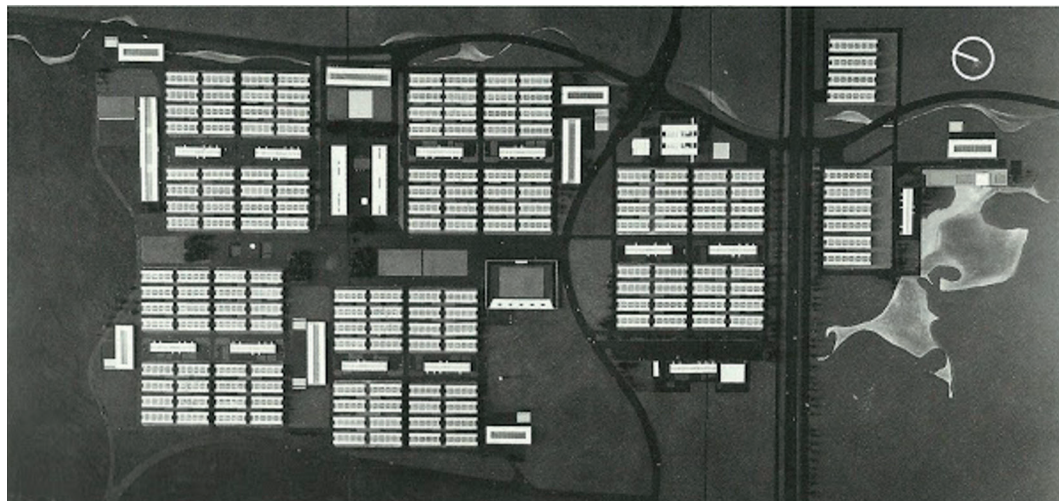


Fig. 19. Fotografia da maquete do conjunto habitacional da CECAP para Guarulhos. Ao lado direito, a grande faixa negra perpendicular designa a rodovia Presidente Dutra. Fonte: Bastos, Zein, 2010: 174.

Os equipamentos públicos idealizados no projeto foram um hospital geral com 200 leitos, pronto-socorro com ambulatório, centro de saúde e posto de puericultura. Além desses, um estádio com capacidade para 15.000 pessoas, 2 cinemas, teatro, igreja, clube e um entreposto de abastecimento central, além de várias unidades de comércio particular nas freguesias. No projeto era previsto, ao lado da área do estádio, um estacionamento e um terminal de linhas de transporte público.

Também foram pensadas a construção de um gasômetro e de uma caixa d'água central, para abastecimento das unidades. No caso do gasômetro, previu-se a dificuldade dos moradores em carregarem botijões de gás, então todos os apartamentos possuiriam gás encanado.

Os apartamentos foram projetados levando em conta possíveis melhorias de vida cotidiana para os futuros habitantes do conjunto. No projeto, o apartamento de área equivalente a 64m<sup>2</sup> possuía janelas corridas, produzidas e instaladas pelo Liceu de Artes e Ofícios da capital; piso constituído de um tipo de manta vinílica, da empresa Vulcan, que se adaptava às paredes, que formam uma planta livre – divisórias de gesso, que permitiam flexibilidade dos cômodos do apartamento, de acordo com os hábitos e tamanho das famílias, sendo as únicas partes fixas o

banheiro, a lavanderia e a bancada da cozinha. Cada apartamento possuía uma sala de estar, cozinha, lavanderia, banheiro e três quartos. Além disso, as paredes fixas do apartamento possuíam uma solução prática para a economia de espaço, com armários embutidos.<sup>27</sup>

Uma das características de maior destaque do projeto foi o cálculo de execução da construção pelo viés da industrialização, ou seja, utilização de elementos pré-fabricados para otimização do tempo de construção e a diminuição dos custos da unidade habitacional. Porém, essa medida, pensada pelo grupo de arquitetos, tinha efeito negativo nas proposições das características do Banco Nacional de Habitação (BNH)<sup>28</sup> para aquecer o setor da construção civil e garantir oferta de trabalho para a mão de obra não especializada. Além da divergência

27 Durante a formulação do projeto, o arquiteto Fábio Penteadó teve a ideia de adicionar, além dos armários, equipamentos domésticos como fogões, geladeiras, que se adaptavam à estrutura do apartamento e a moradores de renda baixa. A família de Penteadó possuía na época a empresa Dako de equipamentos domésticos na cidade de São Carlos, que chegou a fazer protótipos de fogões para os apartamentos. Porém, Eugenia Paesani, socióloga da equipe fez um levantamento das peças de consumo dos futuros moradores do conjunto, e constatou que a classe que iria morar no conjunto já possuía tais equipamentos e que eram os principais clientes de lojas de mobiliário.

de método construtivo, o BNH liberou em sua aprovação do projeto a construção de apenas 480 unidades habitacionais, que definitivamente inviabilizou a pré-fabricação como uma alternativa para redução de custos.

Para além do problema de liberação das unidades que seriam construídas, alguns processos administrativos da Prefeitura de Guarulhos demonstram alguns impasses entre as imposições da prefeitura para a construção e o projeto que foi realmente construído no terreno.

O Processo Administrativo n. 1.261 do ano de 1968 é formado por uma série de ofícios entre a Prefeitura Municipal de Guarulhos e a CECAP; o documento deu entrada na avaliação do projeto, na concessão para construção e na avaliação da obra do primeiro bloco construído. Em 18 de janeiro de 1972, a CECAP pediu à Prefeitura Municipal de Guarulhos a vistoria e concessão para uso das primeiras unidades habitacionais construídas. Quase um mês após o pedido, o engenheiro responsável pela vistoria da obra enviou relatório ao Diretor do Departamento de Obras do município, constatando irregularidades na construção, como: construção de 3 dormitórios, quando haviam sido aprovados apenas 2; problemas na observância do Código Sanitário do Estado, entre outras coisas (Processo 1.261/68).

Notadamente, a construção possuía, segundo o ofício, algumas irregularidades, em leis estaduais sobre a disposição de seus espaços, além de uma alteração no projeto das unidades habitacionais, sendo que o construído não havia sido aprovado pela Prefeitura de Guarulhos. Mesmo assim, o ofício tem um caráter de não salientar tais elementos, mas dar destaque às necessidades

de Guarulhos: de como a cidade necessitava se modernizar, planejar seus espaços e atender as demandas de famílias de operários que precisavam de moradia em número crescente.

Segundo o processo administrativo analisado, no mesmo dia em que este parecer foi enviado, a Prefeitura Municipal de Guarulhos aprovou o uso das novas unidades habitacionais. Fica perceptível que de nenhuma forma a Prefeitura iria proibir o uso do conjunto, mesmo com irregularidades – a Prefeitura não possuía meios para prover habitação para a classe trabalhadora mais evidente em sua paisagem, e mesmo que as primeiras unidades tivessem problemas técnicos, a obra estava dentro de um programa político de ações, tanto do Governo do Estado de São Paulo, quanto em âmbito nacional.

A entrega das unidades habitacionais ocorreu em julho de 1972. Ao se mudarem para o novo empreendimento da CECAP, os novos moradores se depararam com um conjunto em construção, sem nenhum equipamento público ou privado construído, em um local sem infraestrutura. Em média, os primeiros moradores eram em sua maioria jovens casais, que haviam acabado de formar um núcleo familiar e procuravam realizar o “sonho da casa própria”. A quantidade de famílias que se mudaram para o condomínio predominou, de tal maneira, que em propagandas de venda dos apartamentos e chamadas para financiamento das unidades, a CECAP utilizou a imagem de crianças, que explicitavam um ideário de que o local era propício para a infância, com amplos espaços e convivência – que não era mais do que o espaço entre os blocos de apartamentos e o térreo livre.

Apesar de tais características serem elevadas como qualidades pela publicidade produzida pela autarquia, muitos problemas se fizeram presentes no cotidiano dos moradores, como a falta de locais para compras de alimentos, falta de creches, bancos e transporte público, além das vias municipais não serem asfaltadas. Da falta de equipamentos e a construção em partes do conjunto habitacional, a identidade do bairro surgiu, sendo que seu principal alicerce era a cooperação entre os moradores.

Por fim, todos os projetos de modernização da cidade, desde a instalação da Base Aérea até

28 Em 1964 foram criados dois órgãos, pela Ditadura civil-militar, para estruturação da política habitacional no Brasil: o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e o Banco Nacional de Habitação (BNH). A criação destes órgãos pelo Governo Militar caracteriza a atuação da CECAP até a sua desativação. A criação do BNH compreendia em centralizar a responsabilidade pela implementação de uma política habitacional, que até o momento havia sido “tímida”. O BNH possuía a função de orientar, instruir e controlar o Sistema Financeiro de Habitação, o qual canalizava uma reserva por meio de correção monetária de contratos de financiamento, criação de Sociedade de Créditos Imobiliários e emissão de notas promissórias imobiliárias (ROYER, 2009).



Fig. 20. Fotografia do conjunto habitacional ao fundo e crianças jogando futebol no primeiro plano. Sem data. Fonte: [www.vilanovaartigas.com](http://www.vilanovaartigas.com)

a urbanização de seus espaços, foram marcados pela transformação moderna mais significativa da cidade: a instalação do Aeroporto Internacional de Cumbica (André Franco Montoro), em 1985.

Na década de 1970, o Aeroporto de Congonhas já estava operando em sua capacidade máxima, e, devido a sua localização, na zona sul da capital, não poderia aumentar sua pista para receber voos internacionais. A partir da necessidade de um aeroporto internacional, o Governo Estadual e o Federal iniciaram a prospecção de uma cidade no Estado de São Paulo para receber o novo empreendimento.

Das cidades listadas, Campinas, Ibiúna e Cotia eram as favoritas. Apesar de Guarulhos ter sido listada pelo Governo, as condições climáticas não favoreciam o estabelecimento de um aeroporto em Cumbica<sup>29</sup>. Campinas, no interior do Estado de São Paulo, já possuía o Aeroporto de Viracopos, construído na gestão de Carvalho

Pinto; porém a distância do aeroporto até a capital, conciliada com o aumento do preço do petróleo, descartou a possibilidade de Viracopos se tornar o principal aeroporto de São Paulo, e até mesmo de a cidade de Ibiúna receber tal investimento.

Até 1977 havia sido decidido que o aeroporto se instalaria em Caucaia do Alto, subdistrito de Cotia; porém em 1979, com a entrada de Paulo Maluf no Governo do Estado, foi decidido que o aeroporto se instalaria na área da Base Aérea de São Paulo, a fim de minimizar gastos com desapropriações e compra de terrenos. Ficaria estabelecido, então, que o Estado de São Paulo

29 A região em Cumbica está localizada entre a Serra da Cantareira e o rio Baquirivú, o que ocasiona nevoeiros na área durante a madrugada e o início da manhã. A tradução de Cumbica, uma palavra de origem tupi, significa “nuvem baixa” ou “lugar que faz neblina”.

concentraria os voos internacionais, sendo que o aeroporto de Congonhas seria destinado apenas para voos domésticos; Viracopos seria “elevado” a um aeroporto internacional para cargas e Cumbica receberia voos domésticos e internacionais.

A notícia de que um aeroporto internacional de grande porte se instalaria na cidade causou certa revolta entre os moradores de Guarulhos. O então prefeito da cidade, Néfi Tales, havia proposto ao Ministério da Aeronáutica que a instalação deveria ser feita mediante um plebiscito dos moradores da cidade, porém, já corria um abaixo-assinado contra a obra assinado por mais de 5 mil habitantes<sup>30</sup> e quatro dias depois do anúncio da construção, moradores dos bairros de Cumbica e Presidente Dutra se reuniram com o prefeito e vereadores para se manifestarem em oposição às desapropriações.

Diante de tanta oposição, Néfi Tales chegou a formar uma comissão de discussão contra a implantação do aeroporto que foi até Brasília pedir o cancelamento da obra ao Ministro da Aeronáu-

tica. Além disso, a equipe do prefeito distribuiu panfletos esclarecendo por que a população guarulhense não queria a instalação da obra. Os motivos eram poluição sonora, desapropriações que iriam ser coordenadas pela Prefeitura, falta de investimentos urbanos na região, além de que a instalação de um aeroporto não iria criar vagas de trabalho para os moradores da região. Tal panfleto chegou a ser veiculado no jornal *Folha de S. Paulo*, no dia 21 de outubro de 1979.

Apesar dos desejos da população, as obras do aeroporto iniciaram-se, assim como um alargamento das pistas da Rodovia Presidente Dutra. Moradores do Parque CECAP, temendo barulho e transtornos com o fluxo do aeroporto, mudaram-se para outros bairros, como apontado por Guerra (2011). Quando o

30 “Há 30 anos, aeroporto não foi bem recebido por moradores em Guarulhos”. Disponível em: <http://mural.blogfolha.uol.com.br/2015/01/22/ha-30-anos-aeroporto-nao-foi-bem-recebido-por-moradores-em-guarulhos/> Acesso em: 08 abr. 2015.



Fig. 21. Multidão aglomerada na Rodovia Hélio Smidt na entrada do Aeroporto Internacional de São Paulo/Cumbica, para acompanhar a inauguração da pista e do terminal, com o pouso do Boeing 747 da Varig (procedente de Nova York) em 20 de janeiro de 1985. Fonte: Flávio Canalonga/FolhaPress. Disponível em: <http://mural.blogfolha.uol.com.br/2015/01/22/ha-30-anos-aeroporto-nao-foi-bem-recebido-por-moradores-em-guarulhos/> Acesso em: 09 abr. 2015.

aeroporto foi finalmente inaugurado, em 1985, Néfi Tales havia assumido o cargo de Presidente da Assembleia Legislativa de São Paulo e já não manifestava opinião sobre o empreendimento.

### Considerações finais

A trajetória da urbanização de Guarulhos, em um arco temporal de aproximadamente um século, mostra-nos quão plural em termos espaciais foi esse processo. Também revela-nos procedimentos que se coadunam à expansão da cidade de São Paulo, e que legaram a Guarulhos um “lugar” a ser reinventado. Essa procura por uma identidade levou autores contemporâneos a debaterem dimensões da história de Guarulhos que colaboram com a discussão sobre o patrimônio da localidade. Carlos José Ferreira dos Santos foi um dos que defenderam a tese de que a criação de Guarulhos-Município, desde quando se eleva à categoria de Vila, em 1880, foi revestido de artificialidade. A estratégia estava em coadunar interesses de lugares tão díspares em história, geografia e paisagem que em poucos anos se esfacelou parcialmente, com a saída de Juquehy e *Penha de França* do território. Por outro lado, manteve em seu escopo legal Bonsucesso, embora pouco tenha sido feito em termos de melhoria para a localidade. Ao contrário de um suposto “ideal emancipacionista”, apontado pela historiografia tradicional local, Santos, assim como Gabriel Palitos Viana, mostram como foi de forma “artificial” que as freguesias de Juqueri e *Penha* foram anexadas a nova vila, assim como outros territórios que ainda hoje fazem parte de Guarulhos, como a região do Bonsucesso, que não tinham nenhuma ligação com a região do centro de Guarulhos (Santos, citado em Viana 2012).

Ao sistematizarmos os lugares que foram palco de aforamentos em Guarulhos, pudemos perceber que a própria ideia de “Guarulhos” como um local coeso e geograficamente relacionado não se sustenta, de fato. Núcleos populacionais como Bonsucesso, Conceição – que corresponde ao centro do atual município – e São Miguel – que está “abairrado” como paulistano –, possuíam vida independente desde suas conformações. Com a emancipação do município, o

território de Guarulhos foi forjado, e recriaram-se ligações físicas, memorialísticas e políticas, as quais, curiosamente, não abarcaram São Miguel, que, como indica Santos, teve uma relação íntima com Bonsucesso e a área do atual Bairro dos Pimentas (Santos, citado em Viana 2012).

Como pontuou Carlos José Ferreira dos Santos, as elites locais viram na elevação de Conceição dos Guarulhos à vila uma chance de “valorização de suas terras, negócios, status político-administrativo e social” (Santos, citado em Viana 2012: 92). Ao pensarmos na localização espacial das três áreas com maior número de solicitações, Bonsucesso, São Miguel e Bairro dos Telles, percebemos que as duas primeiras estão afastadas do que se constituiu a área central de Guarulhos. Não podemos datar o surgimento da região de Bonsucesso, mas pelo material analisado sabemos que no período trabalhado já era uma região estabelecida e com interesse significativo para investimentos diversos. Se a vivência na região foi sendo modificada desde o século XVI, com a Lei de Terras de 1850 e a emancipação de Guarulhos em 1880, a ocupação de Guarulhos parece começar a tomar força para longe da área central com ligação para a vizinha São Paulo.

Tendo em vista que tal processo foi sendo construído por indivíduos ou grupos que faziam uma ou duas solicitações, em sua grande maioria, podemos caracterizar essa ocupação como não conduzida por uma minoria. Não se pode olvidar a existência de indivíduos/grupos com maior número de aquisições, fossem quatro ou dez, uma vez que mostrava a região como forma de obter lucro, entretanto representavam uma pequena parcela.

Já em finais do século XIX, com a instalação do Tramway da Cantareira, o território mais “aparelhado” de Guarulhos passou a receber investimentos diversos, manifestados em loteamentos para setores médios da sociedade, os quais foram mantidos até a atualidade, de certa forma. A ferrovia que, em Guarulhos, não teve um papel de transporte de cargas, mas, sim, de passageiros, incluindo operários, ajudou a atrair a atenção de investidores para o município, mas, de fato, foi com a abertura da Via Dutra, nos anos 1940, que a cidade modifica-se



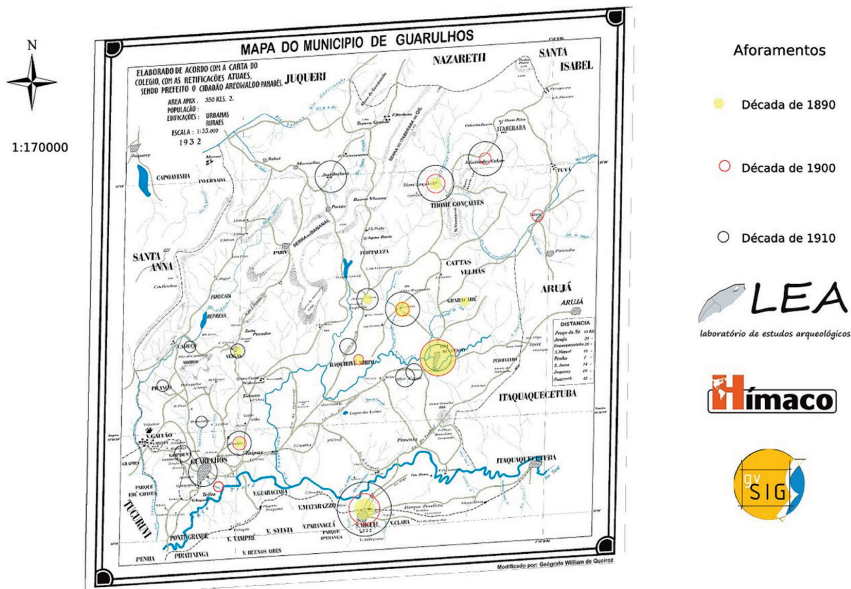


Fig. 22. Aforamentos das décadas de 1890, 1900 e 1910.

e se expande na direção leste. Como analisou Langenbuch:

a circulação rodoviária participa do desenvolvimento urbano sobretudo como meio de transporte supletivo e complementar de recursos. Sua ação como instrumento de desenvolvimento suburbano se restringe às áreas mais próximas à cidade, onde possibilita o surgimento de um novo tipo genético de loteamento: “o subúrbio-loteamento”, que não se fixa no lugar atingido pelo ônibus; é este que, com a versatilidade característica da circulação rodoviária, se dirige ao loteamento, implantado em escala local, em função de injunções do comércio imobiliário (Langenbuch, 1968: F+66).

Atraindo plantas industriais, atraiu operários e trabalhadores, bem como inúmeros migrantes, que, impossibilitados de residirem em São Paulo, deram início a um processo pendular entre a capital e a cidade, que, hoje, é considerado o maior do Brasil.

A carência de espaços de habitação adequados deflagrou a concepção do CECAP, o qual se constituiu numa iniciativa modelo, muito

embora tenha fracassado em alguns aspectos. Talvez um dos menos conhecidos seja a perda de área, no lado sul da Dutra, para os presídios estaduais. Reprimir substituiu o residir.

Em termos patrimoniais, consideramos passíveis de atenção o traçado da antiga estrada de ligação de Guarulhos a São Paulo, o qual aqui conseguimos indicar. Também o antigo leito do Tramway da Cantareira, que embora tenha dado lugar a avenidas, pode ser potencializado para a leitura patrimonial na cidade. Como única sobrevivente, a estação final da linha, contida na BASP deveria ser patrimonializada e aberta ao público, para oficinas de aproximação à história local.

O CECAP merece atenção por ser um território com significação não apenas municipal, mas estadual.

Também consideramos que a Via Dutra, controversa por si própria, ainda guarda plantas industriais que permitiriam uma leitura territorial em ampla envergadura.

Concluindo: investigar esse território de múltiplas histórias e formas leva-nos a crer que, assim como advoga Hughes de Varine, os inventários são um caminho primoroso e democrático para a preservação (Varine, 2012).

ATIQUÉ, F.; BURATTINI, G.; DIAS, M. Discussing Urbanization, Spatial Transformations and Heritage in Guarulhos. R. Museu Arq. Etn., 26: 115-150, 2016.

**Abstract:** This article shows a possible analysis of the spatial transformations verified in Guarulhos, city that belongs to the Metropolitan region of São Paulo. The period of study was comprehended between 1890 and 1970. The methodology adopted was devoted to the intersection of several documentary sources, such as cartography, aerial photography, photographs, primary documents, publications and field work, linked with the theoretical assumptions of the history of urbanization. As consequence, this paper presents considerations about the changes verified in the landscape in Guarulhos at that time considered as the epoch of its modernization. It seeks to understand population-setting mechanisms in Guarulhos after its emancipation of São Paulo, in the late nineteenth century. In addition, the paper focuses the arrival of the railroad, the installation of the Air Base of São Paulo, the implementation of the Dutra and Fernão Dias highways and also the implementation of the first large housing complex developed by the State of São Paulo, the CECAP. The article also points some possible reflexions concerning the spatial transformations, either in landscape scale, either in building scale without forgetting to point out the relevance of observing the social impacts of such changes in space.

**Keywords:** urbanization; Tramway da Cantareira; Dutra highway; Fernão Dias highway; CECAP.

### Referências Bibliográficas

- Atique, F. 2010. *Arquitetando a “Boa Vizinhaça”*: *Arquitetura, Cidade e Cultura nas relações Brasil – Estados Unidos (1876 - 1945)*. Campinas: Pontes/FAPESP.
- Bastos, M.A.J.; Zein, R.V. 2010. *Brasil: Arquiteturas após 1950*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2010.
- Bueno, B.P.S. 2010. A Cidade Como Negócio: mercado imobiliário em São Paulo no século XIX. In: Fridman, Fania; Abreu, Maurício de (Orgs.). *Cidades Latino-Americanas. Um debate sobre a formação de núcleos urbanos*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra / FAPERJ: 145-65.
- Berman, M. 1987. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da Modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras: 15.
- Camargo, M.J. de. 2009. *Poéticas da razão e construção: conversa de paulista*. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Denizo, V. 2007. *Os produtos da política estadual de habitação na Região Metropolitana de São Paulo: elementos para análise de uma política metropolitana de habitação*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Fernandes, M.C.V.; Oliveira, E.S. de; Queiroz, W. de. 2008. Momentos da Industrialização Guarulhense: do Nascimento das Fábricas ao Neoliberalismo. In: Omar, Elmi El Hage (Org.). *Guarulhos tem História: Questões sobre História Natural, Social e Cultural*. São Paulo: Ananda Gráfica e Editora.
- Ficher, S. 1972. *Subsídios para um estudo do Conjunto Zezinho Magalhães*. TGI (Graduação)

- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Fontes, P. 2008. *Um Nordeste em São Paulo: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-1966)*. Rio de Janeiro: Editora FGV.
- Freire, L.L. 2006. Seguindo Bruno Latour: notas para uma antropologia simétrica. *Comum*. Rio de Janeiro, v. 11, n. 26: 46-65.
- Fridman, F. 1997. As Propriedades Públicas no Rio de Janeiro. *América Latina en la Historia Económica*, v. 7: 49-69.
- Fridman, F. 1994. Os donos da terra carioca - alguns estudos de caso. *Espaço & Debates*. São Paulo: NERU, v. 37 (14): 10-18.
- Guerra, T.C. (Org.). 2010. *CECAP Guarulhos: Histórias, identidades e memórias*. São Paulo: Scortecci.
- Jorge, J. 2006. *Tietê, o rio que a cidade perdeu: São Paulo, 1890-1940*. São Paulo: Editora Alameda.
- Koury, A.P. 2005. *Arquitetura Construtiva: propostas para a produção material da arquitetura contemporânea no Brasil*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo.
- Langenbuch, J. 1968. *A Estruturação da Grande São Paulo. Estudos de Geografia Urbana*. (Tese de Doutorado). Rio Claro: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de Campinas.
- Latour, B. 2001. *A esperança de Pandora: Ensaio sobre a realidade dos estudos científicos*. Bauru: Edusc.
- Lins, S.Q.F.B. 2003. *De tropas, trilhos e tatus: arredores paulistanos do auge das tropas de muare à instalação das estradas de ferro (1855-85)*. Tese (Doutorado). FFLCH/USP. São Paulo.
- Oliveira, E.S. de. 2008. Guarulhos no contexto colonial paulista: antes e após 1560. In: Omar, Elmi El Hage (Org.). *Guarulhos tem História: Questões sobre História Natural, Social e Cultural*. São Paulo: Ananda Gráfica e Editora.
- Ranalli, J. 2002. *Repaginando a História*. Guarulhos: Soge - Faculdades Integradas de Guarulhos.
- Ranalli, J. 2002. *Onomástica Indígena dos Logradouros Públicos de uma Grande Cidade*. São Paulo, GEVC.
- Royer, L. 2009. *Financeirização da política habitacional: limites e perspectivas*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo.
- Sampaio, M.R.A. de; LEMOS, C. 1993. *Casas Proletárias em São Paulo*. São Paulo: FAU-USP, 1993.
- Santana, A.S. de; Silva, G.S.M.; Barrero J.R., R.C.; Costa, S.S.; Gonçalves, T.B.; Lanzelotti, T.F.A.; Silva, W.P. 2006. Em torno da ferrovia e da rodovia: o processo de industrialização de Guarulhos e seu patrimônio industrial (1910 - 1960). In: Cesar, A.; Borges, M. e Santos, C.J.F. dos. *Identidade urbana e globalização: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos - SP*. São Paulo: Annablume; Guarulhos: Sindicato dos Professores de Guarulhos.
- Santos, C.J.F. dos. 2006. *Identidade urbana e globalização: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos - SP*. São Paulo: Annablume.
- Steinke, R. 2002. *Ruas curvas versus ruas retas: na história das cidades, três projetos do Engenheiro Jorge de Macedo Vieira*. (Dissertação de Mestrado). São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos, USP.
- Toledo, E.T. 2011. *Guarulhos Cidade Industrial: aspectos da história e do patrimônio*

- da industrialização num município da Grande São Paulo. *Revista mundos do trabalho*, v. 3 (5).
- Varine, H. de. 2012. *As Raízes do Futuro: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local*. Porto Alegre: Medianiz.
- Viana, G.F.P. 2012. *Tensões e embates na configuração do território de Guarulhos, 1860-1889*. Trabalho de Conclusão de Curso, UNIFESP, Guarulhos.
- Fontes Primárias  
Livros de Aforamentos sob guarda do Arquivo Histórico Municipal de Guarulhos.
- Sites Consultados  
<http://www.aeroporto-guarulhos.net/historia-do-aeroporto-guarulhos>  
<http://www.aulete.com.br/aforamento#ixzz3VzUzWB7xOG>  
<http://www.aulete.com.br/enfiteuse#ixzz3VzUz5Cb8>  
<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/guarulhos.pdf>  
<http://www.geoportal.com.br/memoriapaulista/http://www.vilanovaaartigas.com>  
<http://www.guarulhos.org/aspectosf.php>  
<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=351880>  
[http://www.guarulhos.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=98&Itemid=1317](http://www.guarulhos.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=1317)  
[http://historia\\_demografica.tripod.com/bhds/bhd1.htm#pesos](http://historia_demografica.tripod.com/bhds/bhd1.htm#pesos)  
<http://mural.blogfolha.uol.com.br/2015/01/22/ha-30-anos-aeroporto-nao-foi-bem-recebido-por-moradores-em-guarulhos/>  
<http://registrodeimoveis1zona.com.br/?p=270>  
<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2855>  
[www.vilanovaaartigas.com](http://www.vilanovaaartigas.com)