

V

00536

PROCESSO N.º _____

ANO 1975

S.C.E.T.

25816



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico,
Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT

00536

PROCESSO N.º

INTERESSADO: CONDEPHAAT
PROCEDÊNCIA: CAPITAL
DATA: 23/05/1975
REPARTIÇÃO: _____
N.º DE ORDEM DO PAPEL: _____
ASSUNTO: Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à rua Getulio Vargas nº 276 - MAUÁ
recapado em 27/11/80-L.M.S.C. e em 25/02/85-W.P.

JK

CONDEPHAAT

PROCESSO N.º

536/75

Ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT

Senhor Presidente,
Estão estabelecidas as seguintes características para o processo identificado pelo número acima.

Data de abertura	23/05/75	Técnico responsável	
Posse atual da documentação	Condephaat		Setor
			STA

Data Prevista para Encerramento	
---------------------------------	--

Processo apensado ao processo n.º		Processo de referência	
-----------------------------------	--	------------------------	--

INTERESSADO

<input type="checkbox"/> Pessoa Física.	<input type="checkbox"/> Pessoa Jurídica.	<input checked="" type="checkbox"/> Poder Público.
Nome	Condephaat	
RG / CNPJ	Telef.	CEP
Ender.	Bairro	
Mun.		UF

LOCAL

Ender:	Av. Getúlio Vargas, 276	
Bairro:	N.º do contribuinte	
Município	Mauá	Município cód. n.º

SITUAÇÃO

<input type="checkbox"/> Denúncia	<input type="checkbox"/> Solicitação de regularização	<input type="checkbox"/> Pedido de Certidão.
<input type="checkbox"/> Solicitação de informações	<input checked="" type="checkbox"/> Pedido de tombamento	<input type="checkbox"/> Retorno de informações (inf. Processo)
<input type="checkbox"/> Solicitação de aprovação	<input type="checkbox"/> Pedido de qualificação como Estância	<input type="checkbox"/> Outra
Outra:		

ASSUNTO

<input type="checkbox"/> Projeto	<input type="checkbox"/> Informações Gerais	<input type="checkbox"/> Cartazes / Painéis / Anúncios	<input type="checkbox"/> Alteração Ambiental.
<input type="checkbox"/> Obra	<input type="checkbox"/> Reforma	<input type="checkbox"/> Diretrizes	<input type="checkbox"/> Pesquisa Mineral
<input type="checkbox"/> Serviços de Conservação	<input checked="" type="checkbox"/> Tombamento	<input type="checkbox"/> Demolição.	<input type="checkbox"/> Extração Mineral
<input type="checkbox"/> Alteração do Sistema Viário	<input type="checkbox"/> Mudança de Uso	<input type="checkbox"/> Restauração	<input type="checkbox"/> Outro (especificar abaixo)

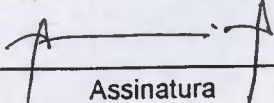
Outro:	
--------	--

N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)	
---	--

OBJETO

<input type="checkbox"/> Área natural.	<input type="checkbox"/> Sítio Arqueológico	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Edificação tombada.
<input checked="" type="checkbox"/> Edificação.	<input type="checkbox"/> Bem Móvel.	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
<input type="checkbox"/> Núcleo Histórico.	<input type="checkbox"/> Patrimônio Imaterial	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
<input type="checkbox"/> Segmento Urbano.	<input type="checkbox"/> Área envoltória de Área Natural tombada	<input type="checkbox"/> Outro.

São Paulo, 27 de julho de 2001



 Assinatura



SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO - CONDEPHAAT

São Paulo, 21 de maio de 1975.

Representação nº 2/75-STCR

Senhor Secretário Executivo:

21
A
Seção de Administração
A. o P. voltando
21 / 05 / 75
Ruy de Azevedo Marques
Secretário Executivo

Até há pouco tempo, a região do ABC era destituída de restos históricos significativos no que diz respeito à arquitetura tradicional paulista. Sabia-se, tão somente, de uma ou outra casa do século XIX; havia notícia de um rancho de tropas em taipa de pilão nas imediações de São Caetano e só. De histórico mesmo naquela zona havia o antigo traçado do "Caminho do Mar" com os restos da Calçada do Lorena.

Há uns quatro anos identificou-se uma casa bandeirista no Sítio do Oratório, em Santo André, a qual, infelizmente, foi demolida, restando dela somente uma fotografia e uma sua planta levantada, a partir de suas fundações ainda conservadas, pela arquiteta Rosa Maria F.B.Puchala. Neste ano de 1975 identificamos outra casa daquela época heróica: a chamada "Casa do Barão de Mauá" na cidade de Mauá, cuja planta elaboramos a partir de levantamento que efetuamos há semanas atrás e que juntamos a esta representação acompanhada de fotografias elucidativas.

Trata-se de exemplar da maior qualidade documental com suas paredes de taipa de pilão e caixilhos originais que ainda giram em torno de gonzos primitivos. Esse resto vem juntar-se a outra construção de significativa importância que é a Capela de Nossa Senhora do Pilar, em Ribeirão Pires, já tombada por este CONDEPHAAT e dela distanciada poucos quilômetros.

Pelo visto, parece que descobrimos um rico filão que nos poderá fornecer inesperadas descobertas



SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO 3

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO — CONDEPHAAT

- 2 -

já que aquela zona nunca foi atentamente examinada.

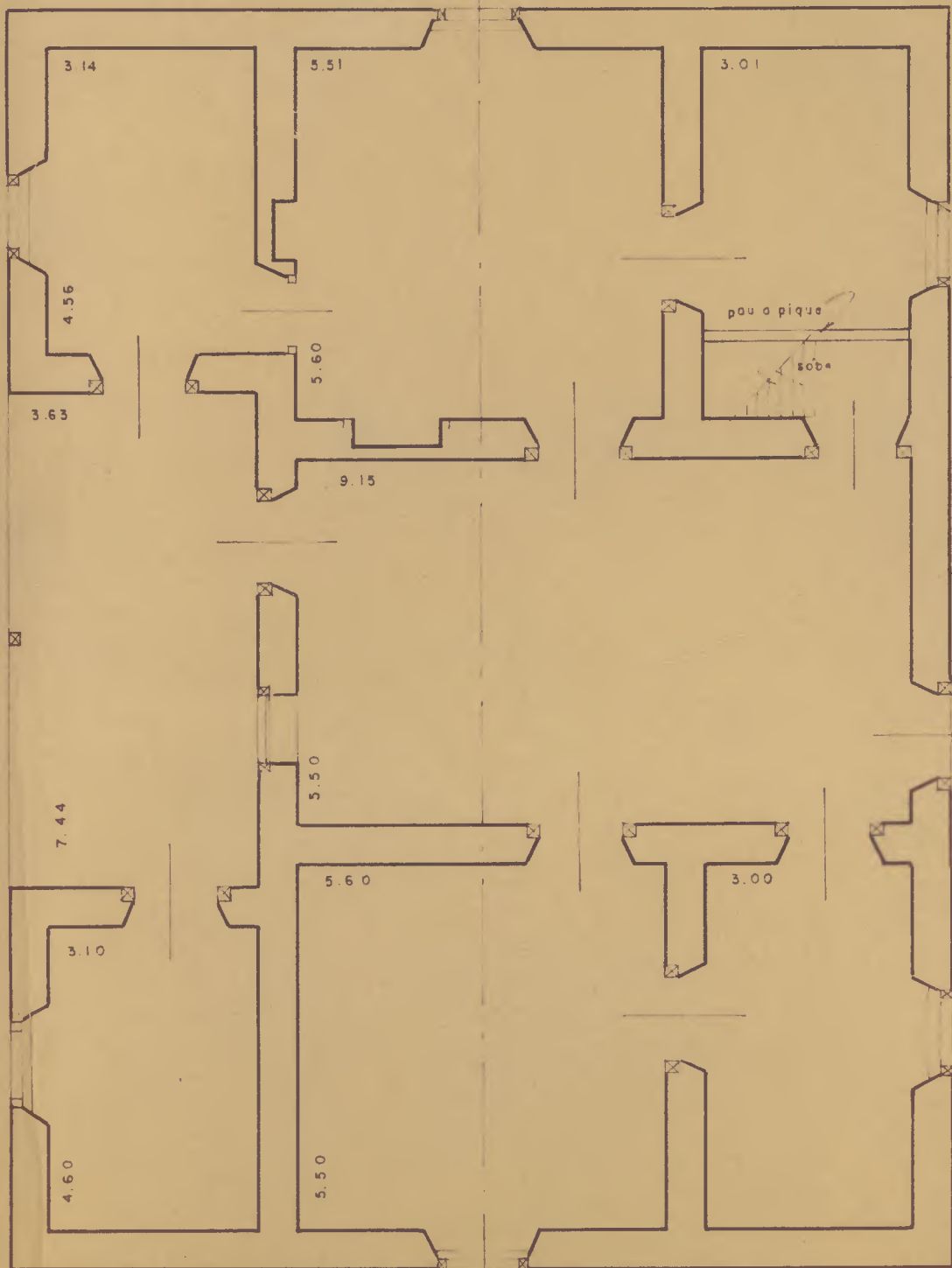
Assim, representamos perante Vossa
Senhoria no sentido deste assunto ser tratado pelo Egrégio Con-
selho com o fito de abertura de processo de tombamento, que nos
possibilitará estudos e pesquisas conclusivos à justificativa
daquele instituto preservador de bens culturais.

CARLOS LEMOS

Diretor - Técnico

CASA BANDEIRANTE EM MAUA

Handwritten mark



PLANTA TERREO

ESCALA 1:120

5

5/



SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO — CONDEPHAAT

Representação nº 2/75





SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO — CONDEPHAAT

6/

Representação nº 2/75





SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO — CONDEPHAAT

27

Representação nº 2/75





SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO — CONDEPHAAT

8

Representação nº 2/75





SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DE SÃO PAULO — CONDEPHAAT

9

Representação nº 2/75





SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

GABINETE DO SECRETÁRIO

Folha de informação rubricada sob número.....
do Proc. CONDEPHAAT n.º 00536. / 75 (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá" localizada
a rua Getulio Vargas nº 276 - MAUÁ

Ao E. Conselho Deliberativo

S.E., em 23 / 05 / 1975

Ruy de Azevedo Marques
Ruy de Azevedo Marques
Secretário Executivo



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º 11
do Proc. CONDEPHAAT n.º 00536/75 (a) 975

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada a rua GETÚLKO VARGAS nº 276 - MAUÁ

SÍNTESE DA DECISÃO DO E. CONSELHO DELIBERATIVO

ATA 265 DA SESSÃO DE 28.05.1975

O E. Conselho Deliberativo decidiu, nos termos da REPRESENTAÇÃO do Serviço Técnico de Conservação e Restauro, pela continuação dos estudos, apurando, inclusive e de imediato, o nome do atual proprietário, para efeito de notificação.

SE., em 30/maio/1975.-

Ruy de Azevedo Marques

RUY DE AZEVEDO MARQUES
Secretário-Executivo

Segue....., juntad..... nesta data, documento rubricad..... sob n.º 12
folha..... de informação J.A. 23 de Junho de 1978

(a).....



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º

do Proc. CONDEPHAAT n.º 00536 / 75 (a)

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada a rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ.

- I - Ao Serviço Técnico de Conservação e Restauro.
- II - Preliminarmente e com urgência, para apurar o nome do atual proprietário, para efeito de notificação-imediata, em seguida e concomitantemente, prosseguir nos estudos.

SE., em 23/junho/1 975.-

RUY DE AZEVEDO MARQUES
Secretário-Executivo



SECRETARIA DE CULTURA, ESPORTES E TURISMO

Folha de informação rubricada sob n.º 13
do.....n.º...../.....(a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à rua Getúlio Vargas, nº 276 - MAUÁ.

Informação nº 1/75 - S.R.

Senhor Secretário Executivo

Em atenção ao despacho de folha 12, -
item II, informamos que o atual pro-
prietário do imóvel assunto destes -
autos é Dona Ana Coimbra Ferreira . -
Qualquer correspondência deve ser en-
viada aos cuidados de sua filha, Dona
Celina Ferreira Mantovani, residente
à rua Getúlio Vargas, 280 - Mauá.

S.R., em 30 de junho de 1975.

Katia Maria Abud

Chefia Técnica



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º 14
do PROCESSO n.º 00536 / 1975 (a) CONDEPHAAT

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localiza
à Rua Getúlio Vargas, nº 276 - MAUÁ.

INFORMAÇÃO Nº 58/75-STCR.

Senhor Secretário Executivo:

Conforme informação retro 1/75
S.R., a proprietária do imóvel em questão é a Sra. ANA CO-
IMBRA FERREIRA, Rua Getúlio Vargas, 280, Mauá.

Solicitamos o retorno deste -
processo, após as providências que couberem, para que pos-
samos continuar pesquisando sobre as origens históricas -
deste importante documento de arquitetura bandeirista.

STCR, 02 de julho de 1975

CARLOS LEMOS

DIRETOR - TÉCNICO



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO - CONDEPHAAT

Al. Joaquim Eugênio de Lima, 286.- CEP - 01403

São Paulo, 07/julho/1975.

Ofício SE-67/75
Proc. CONDEPHAAT-00536/75

Prezada Senhora

Tenho a honra de comunicar a Vossa Senhoria que foi aberto no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT -, o processo nº 00536/75, para estudo do TOMBAMENTO da chamada "Casa do Barão de Mauá" localizada na rua Getúlio Vargas nº 276, nesse município.

Na conformidade das disposições conjugadas da Lei nº 10247, de 22 de outubro de 1963, Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969 e Decreto de 19 de Dezembro de 1969, o imóvel em referência não poderá ser destruído, mutilado, demolido ou alterado sem prévia autorização do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT - até decisão final.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Senhoria os protestos de estima e consideração.

RUY DE AZEVEDO MARQUES
Secretário-Executivo

Ilustríssima Senhora ANA COIMBRA FERREIRA
A/C de D^{na} CELINA FERREIRA MANTOVANI
Rua Getúlio Vargas nº 280

MAUÁ



Segue juntada f/ls. 16,
em 07/02/78
Domingos



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º 16
do Proc. CONDEPHAAT n.º 00536/75 (a)

Interessado CONDEPHAAT

Assunto

Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada a rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ.

- I - Ao Serviço Técnico de Conservação e Restauro.
- II - Prosseguir nos estudos.

SE., em 07/julho/1975.-

Ruy de Azevedo Marques

RUY DE AZEVEDO MARQUES
Secretário-Executivo



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

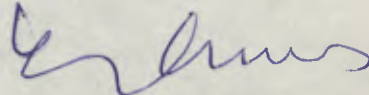
Folha de informação rubricada sob n.º.....17.....
do.....PROCESSO.....n.º 00536/1975 (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localiza-
zada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ

À Dna. KATIA MARIA ABUD, tendo
em vista a pesquisa histórica sobre o imóvel em questão.

STCR, 10 de julho de 1 975


CARLOS LEMOS

DIRETOR - TÉCNICO

2

ES

Em Mauá,

casa do

Barão

está caindo

Texto: Nina Marciano
Fotos: José Moura

Na cidade de Mauá, localizada numa elevação da rua Getúlio Vargas, uma variante da avenida Barão de Mauá, esquina da rua Almirante Tamandaré, existe uma casa de construção sólida, com paredes de meio metro de largura e piso de tábuas largas. Essa casa hospedou muitas vezes o Barão de Mauá, quando este vinha a São Paulo, no século passado, por ocasião da construção da São Paulo Railway, hoje Estrada de Ferro Santos Jundiaí.

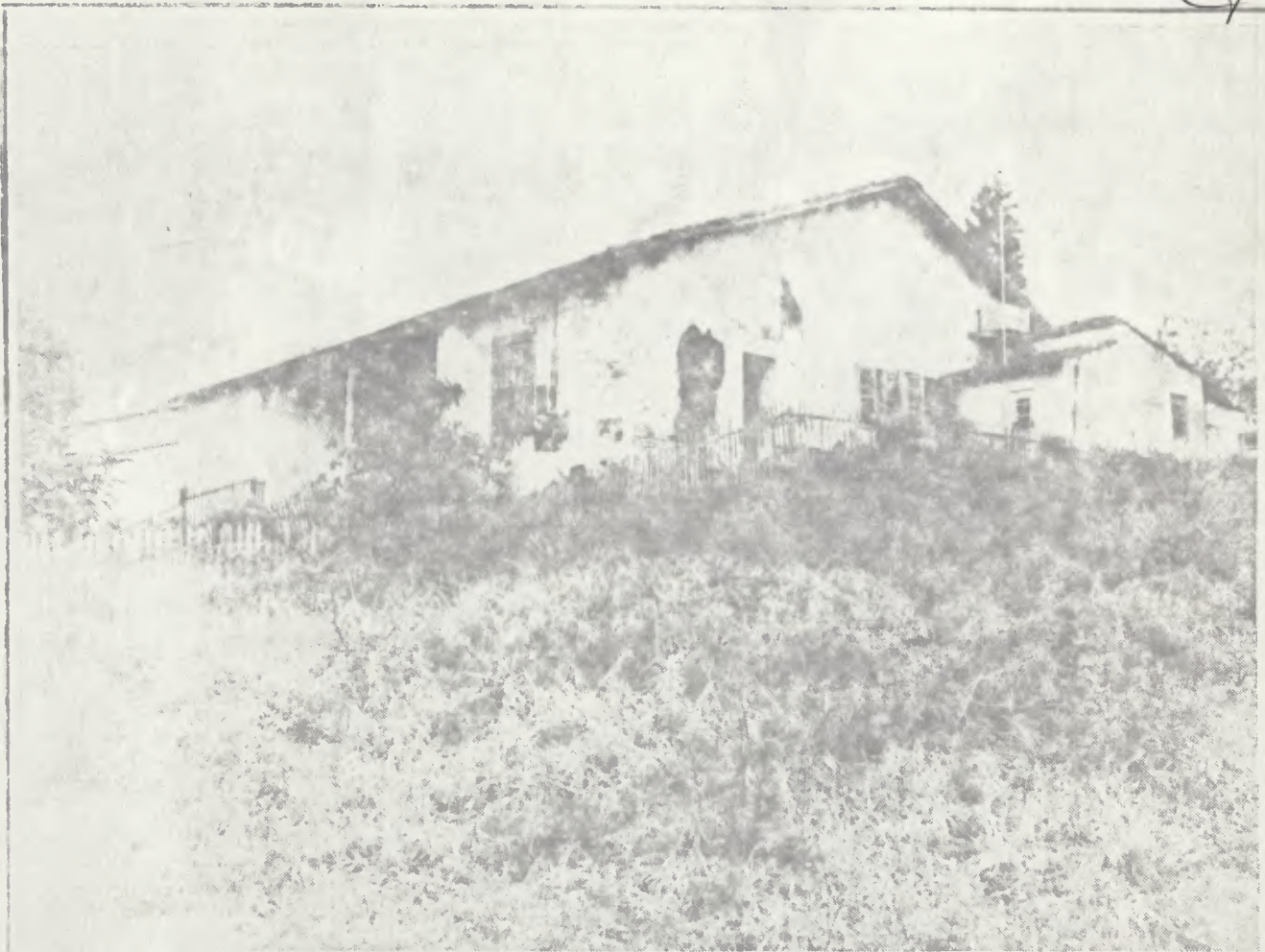
Embora existam planos de transformá-la em museu, a casa encontra-se em péssimas condições de conservação e muitas alterações foram ali realizadas. As telhas já foram trocadas várias vezes, o piso, em determinados cômodos, foi substituído por cimento vermelho, outras dependências foram acrescentadas à construção original. Mas muita coisa ainda retrata a época, além da largura das paredes cobrindo a madeira, interligada por fibras vegetais, e barro socado, seu piso, em determinados cômodos, é de tábuas largas, seu teto, sustentado por grossas vigas de madeira, as janelas não são fixadas por dobradiças, encaixam-se diretamente nos batentes, e um grande sótão ligado com a casa através de uma escada de madeira, com tábuas desiguais e rústicas.

Com aparência de casa abandonada, o prédio que tem grande valor histórico, hoje é dividido em três partes e alugado para residência. Pertence à Ana Medeiros Coimbra Ferreira que o adquiriu como uma casa qualquer, numa imobiliária em São Paulo, na década de 30. Logo que comprou Ana Medeiros morou vários anos com sua filha, em uma das dependências, nas outras duas, moravam outras famílias. Depois saíram da casa alugaram para outros interessados, que pagam hoje um cruzeiro de aluguel.

Entre o povo da cidade de Mauá não há quem não conheça a casa, e há certo orgulho quando falam que o Barão de Mauá passou por lá. Embora reconheçam o valor do prédio, todas admitem que está praticamente abandonado sem receber um tratamento merecido. Desde que o prefeito começou sua gestão, declarou área de utilidade pública, para impedir que derrubassem a casa e, elaborou um projeto para transformá-la em museu. A casa é um dos únicos pontos com valor turístico e histórico da cidade. Mas, até agora nada foi feito, e o patrimônio continua servindo de residência.

O Barão de Mauá

Irineu Evangelista de Souza era seu nome. Nasceu em Arroc Grande, no Rio



A casa, hoje, com caixas de luz, água e antena de televisão.



A parede de taipa retratando uma época passada, em contraste com a caixa de luz.

Grande do Sul, em 28 de dezembro de 1813. Ainda menino, traumatizado pelo assassinato do pai, separou-se da mãe e da irmã e foi para o Rio de Janeiro, onde começou trabalhando como caixeiro em um armazém. Aos 23 anos era sócio-gerente de uma casa comercial inglesa, aos 33, já um homem de grande

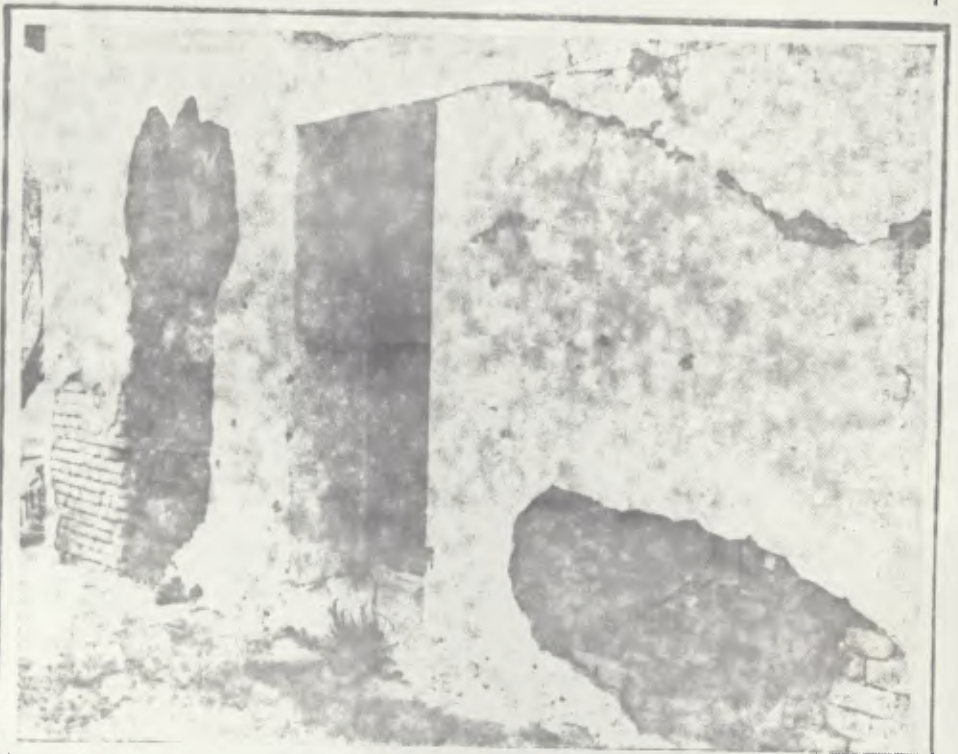
fortuna. Abandona o comércio e ingressa na indústria, fundando o estabelecimento da Ponta de Areia, primeira indústria naval do País. Organizou o Banco do Brasil e depois a Casa Bancária Mauá, Mac Gregor & Cia., com agências nas principais capitais da Europa e da América.

Sua contribuições no sentido que o País progredisse e atingisse um nível próximo ao das nações da Europa foram nos mais diversos setores: estradas de ferro, iluminação a gás, construção de portos, navegação a vapor, instalação de estaleiros, construção de navios, obras de saneamento, cabo submarino, organização de bancos, etc.

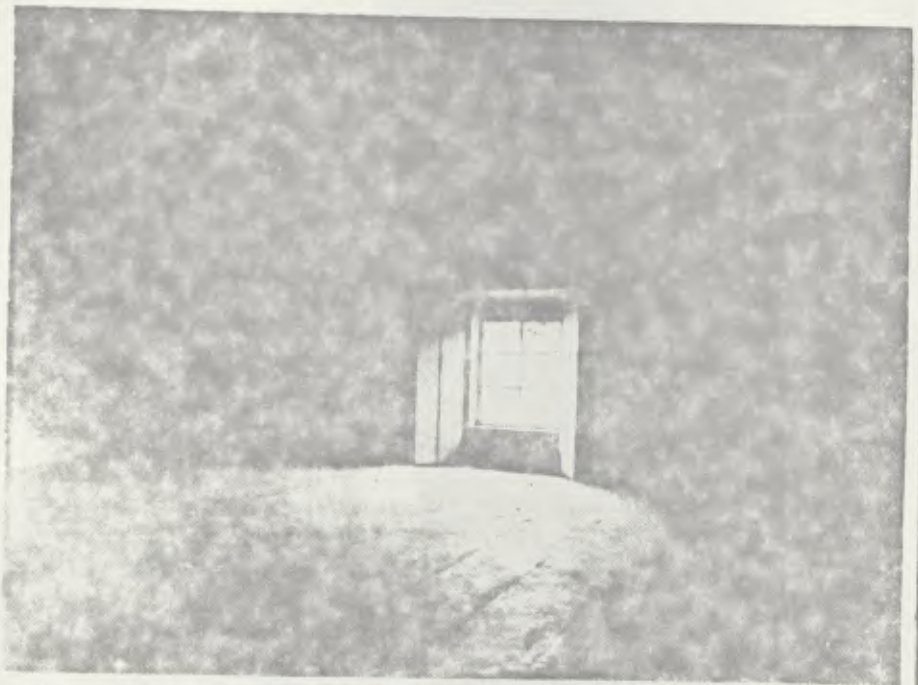
Em 1935, autoridades e altos funcionários ferroviários vieram do Rio de Janeiro, na primeira locomotiva que circulou pelo Brasil, a «Baronesa», para visitarem a casa onde Mauá ficava hospedado. O percurso da primeira estrada de ferro do Brasil era uma linha de 14,5 quilômetros, que ligava o Porto de Mauá a Fragoso, na base da Serra de Petrópolis, construída por Mauá 1854. No dia de sua inauguração, Mauá recebeu o título de Barão, conferido pessoalmente pelo Imperador D. Pedro II, mais tarde recebeu o título de Visconde e participou na construção de outras estradas de ferro, a Recife-São Francisco, a D. Pedro II hoje Central do Brasil e a Bahia and São Francisco Railway.

Morre Mauá em 21 de outubro de 1889, no Rio de Janeiro e muitos anos depois é instituído o «Dia de Mauá», 28 de dezembro e lhe é conferido também o título de Patrono do Ministério da Viação e Obras Públicas.

90



A espessura das paredes, o barro socado e alguns tijolos destruídos pelo tempo.



Um sótão antigo, com piso de madeira rústica, telhas e janelas novas.

A casa de Mauá hoje

Com aspectos que retratam uma época histórica, a casa de Mauá vai sendo destruída aos poucos, recebendo modificações que comprometem seu valor. Se do lado de fora já se nota a presença de traços atualizados, como tijolos, telhas e janelas, em seu interior a transformação é mais marcante. Os móveis, a pintura, as portas que foram substituídas e a comunicação que ficou impedida de uma parte para outra. A iluminação, a água encanada, as fechaduras e pequenas reformas serviram apenas para devalorizar um patrimônio histórico de tal envergadura.

Para as pessoas que ali residem «é uma casa muito velha; ruim de limpar». Suas paredes não chegam até o telhado, não há forro e chove muito em seu interior. A casa é vista por seus moradores como algo estranho, antigo e feio, há inclusive o comentário de um deles «só mesmo o Barão para morar numa casa desta!»

Enquanto a habitação não for transformada em museu, a presença marcante das alterações serão cada vez mais visíveis, como a caixa de luz, caixa d'água e até mesmo uma antena de televisão.

07

Mauá busca recursos para fundar museu

Da Sucursal de
ABC

O município de Mauá irá transformar a casa onde pernoitava o barão de Mauá, na época de construção da ferrovia Santos a Jundiaí, em museu histórico e pedagógico, com o intuito de preservar seu único monumento de grande importância. Para que isso seja possível, o prefeito Amaury Fioravanti já declarou de utilidade pública o casarão localizado na Vila Bocaina e que atualmente é habitado por três famílias. Embora o decreto seja de 29 de abril de 1975, nada ainda foi feito de concreto porque a Prefeitura não dispõe de verbas suficientes para desenvolver o projeto. Porém, segundo o prefeito, estão sendo feitos levantamentos em livros e consultados antigos moradores com o objetivo de se fazer um arquivo preliminar, que mais tarde poderá integrar a seção pedagógica do museu.

O velho casarão onde o barão de Mauá esteve durante a construção da antiga São Paulo Railway, hoje Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, está localizada na esquina das avenidas Getúlio Vargas e Almirante Tamandaré. As suas janelas, portas e paredes ainda mantêm as características de construção da época em que foi erguida — entre 1840 e 1850, segundo funcionários da Prefeitura — mas já perdeu muito da originalidade com a introdução de materiais modernos e acréscimo de novos cômodos.

Aparentando muita disposição, apesar de seus 60 anos, Cristovam Alba Fernandes, que veio para Mauá em 1932 e atualmente reside na vila Bocaina, conta que no dia 1º de julho de 1948 casou-se no velho prédio. Cristovam morou ali durante quatro anos, entre 1942 e 1946, e naquela época as antigas telhas paulistinhas já haviam sido substituídas pelas modernas francesas.

"Havia uma escadaria que dava para um salão enorme existente no pavilhão de cima, quatro paineiras na parte da frente e um grande coqueiro na parte lateral da casa, mas tudo foi destruído depois que Mauá deixou de ser distrito de Santo André para permitir o rebaixamento do leito da antiga estrada da fazenda Bocaina, que recebeu a avenida Getúlio Vargas".

O antigo morador lembra, também, que as paredes são de taipa, com cerca de 60 centímetros de espessura, e que ainda existe uma grande parte da armação de madeira, semilavrada, interna. Posteriormente foi construída uma cozinha na terceira ala e a casa dividida foi alugada para três famílias.

Por outro lado, na avenida Barão de Mauá existe outra construção muito antiga, com características semelhantes ao prédio que abrigará o museu histórico e pedagógico, onde se localizou o primeiro grupo escolar do município. Esse prédio também já foi declarado de utilidade pública e a Prefeitura pretende restaurá-lo para instalar ali a Casa da Cultura de Mauá.



O velho casarão, construído em 1840, já perdeu muito de sua originalidade

o' dno. Juhite Scavens, para
providencias, prioritariamente,
dados históricos.

S. T. C. R. 26.7.77


Retorno em 23.11 e lista
distrito Terras.

23.11.77





Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º 22

de Proc. CONDEPHAAT n.º 536 / 1975 (a) 4

Interessado CONDEPHAAT

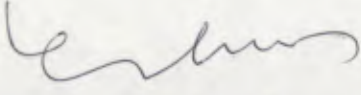
Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada r. Getúlio Vargas, 276 - Mauá.

INFORMAÇÃO STCR - 65/79

Senhor Diretor da Secretaria Executiva:

Quando da nossa representação da inicial, o E. Conselho acolheu nossa idéia a respeito do valor documental da casa bandeirista de Mauá. Nessa ocasião, a Prefeitura local houve por bem declarar o bem aludido de interesse público com o fim de desapropriá-lo. Assim, parecia estar o imóvel com sua preservação garantida. No entanto, enquanto providenciávamos informações históricas, providência cabulosa e demorada, pois somente agora é que conseguimos um xerox da escritura do imóvel, decidiu o prefeito, segundo fomos informados, deixar esgotar o prazo de desapropriação alegando falta de verbas e de interesse maior. Na verdade, não cogitamos de saber se é verdadeira ou não tal informação - desejamos é garantir a integridade da casa histórica. Assim, com base na resolução do E. Conselho, de 28/05/75, que gerou, inclusive, o ofício de fls. 15, solicitamos seja enviado ofício ao Prefeito de Mauá alertando-o sobre suas responsabilidades perante a casa bandeirista em questão.

S.T.C.R., 26 de abril de 1979


CARLOS LEMOS
DIRETOR - TÉCNICO



Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia 93

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO,
ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO "CONDEPHAAT"

~~Alameda Joaquim Eugênio de Lima, 286 - São Paulo - Capital - CEP. 01408~~
Rua Haddock Lobo, 585 - 2º andar - CEP. 01414

São Paulo, 25 de abril de 1979

Ofício SE- 144/79

Proc. CONDEPHAAT nº 0536/75

Senhor Prefeito

Tenho a honra de comunicar a Vossa Exce^llência que foi aberto no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado-CONDEPHAAT - o processo nº 0536/75, para estudo de tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à rua Getúlio Vargas nº 276, nes^{se}-se município.

Na conformidade das disposições conjugadas da Lei nº 10247, de 22 de outubro de 1968, Decreto Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969 e Decreto de 19 de dezembro de 1969, o imóvel em referência não poderá ser destituido, mutilado, demolido ou alterado sem prévia autorização do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, até decisão final.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
do CONDEPHAAT

A Sua Excelência o Senhor
DORIVAL REZENDE DA SILVA
DD. Prefeito Municipal de
MAUÁ

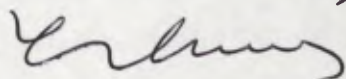
De ordem, do Sr. Diretor da
Secretaria-Executiva, ao STCR
para prosseguir.

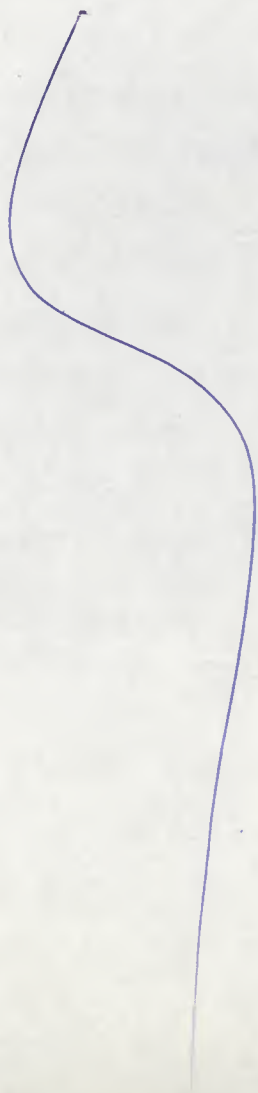
S. P. 30/4/79


JUDITE MONARI
CHEFE DE SEÇÃO

aí mofa Judite Scaramo
para prosseguir as pesquisas
históricas.

STCR 2.5.74







SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 24/185

do..... n.º 00358,73 (a).....

Interessado

Assunto

"Casa do Barão de Mauá"

Toda a parte circundante do centro piratingano formava, desde meados do século XVII um anel rural, transformado em bairros periféricos no decorrer dos séculos seguintes. Existiam inúmeras capelas erguidas por jesuitas e suas respectivas vilas e também fazendas de desbravadores do sertão.

São Bernardo, município que abrangia toda a parte sul da cidade de São Paulo, teve seu início a partir de 1735 quando o fazendeiro Antonio Pires Santiago ergueu uma capela à N.S. da Conceição. A Fazenda Bocaina, cuja sede é o objeto desse processo, inclue-se nas terras desse município.

Segundo uma publicação comemorativa dos vinte anos de Mauá, a partir de 1785, as terras daquela região passaram a pertencer ao Capitão Bento Barbosa Ortiz, em 1802, obteve do Alferes de Ordenança de São Bernardo e Caguassu a área vizinha do Tamandateí e as transferiu para o seu pai o Tenente Francisco Barbosa Ortiz.

Ainda segundo a publicação, teria sido construída a casa posteriormente denominada do "Barão de Mauá"; em 1817, talvez já com o nome de Bocaina, a fazenda possuía "algumas plantações e 35 escravos".

Consta que, em obediência a lei nº 601, de outubro de 1850, os proprietários deveriam registrar seus imóveis na Paróquia de N.S. da Boa Viagem de São Bernardo. Nessa época foi registrado um sítio denominado Capuava e outro que o Capitão João José Barbosa Ortiz recebeu de herança do pai, o Tenente Francisco Barbosa Ortiz.

Com a organização da São Paulo Railway Company em 1860, pelo decreto nº 2601, e a posterior execução da ferrovia, embora dificultada pela topografia do alto da serra, Mauá adqui



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º *25/ff*

do..... n.º *00358/73* (a).....

Interessado

Assunto

riu, em 1862, a fazenda que pertencia ao Capitão João e também um sítio de Jesuino Soares de Moraes; a permanência do Barão era exigida pelas dificuldades e pelo seu especial interesse na estrada. Ao contrário do que se esperava, os negócios não deram certo e tampouco a construção de uma parada ou estação naquela localidade. Dessa maneira o Barão desgostoso deixou a região e suas terras, segundo consta, passaram a pertencer tempos mais tarde a José Grande.

Todas essas informações constam, como já vimos, de uma publicação comemorativa e de certa maneira, destituída de certos cuidados, como por exemplo a bibliografia utilizada e inclusive nome do autor; assim, não pudemos averiguar nenhuma citação.

Entretanto, foi feita uma pesquisa em diversos cartórios e tabeliões da cidade de São Paulo e a partir da escritura atual do imóvel constatamos que:

- 1922: construção de uma sociedade denominada Pacheco, Schmitt e Gonçalves, provavelmente adquirente da Fazenda.
- 1931: dissolução da sociedade, ficando cada um dos componentes com um pedaço de terra. Alonso Pacheco ficou com a casa.
- 1935: um dos antigos componentes da sociedade morre e seu pedaço de terra é comprado em hasta pública.
- 1945: Alonso V. Pacheco e sua mulher D. Maria da Glória Meira Pacheco vendem seu lote para D. Ana Medeiros Coimbra Ferreira, atual proprietária.

Até a data de 1922 pudemos documentar o histórico do imóvel; somente a partir de uma pesquisa detalhada é que poderemos comprovar o histórico existente na publicação retro citada.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º *2188*

do..... n.º *00.358/73* (a).....

Interessado

Assunto

Tendo em vista que o tombamento dessa casa torna-se importante por seu valor arquitetônico, ressaltado pelo arquiteto Carlos Lemos, e pelo valor histórico, pois caracteriza o período pós inicial da ocupação paulista, propomos seja continuada a pesquisa histórica paralelamente ao andamento do processo ou seu retôrno, após considerações superiores.

São Paulo, 12 de maio de 1980.

Helôisa

Helôisa Barbosa da Silva

*Ciente
fulito Pearson*

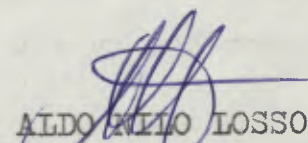
*AO Senhor Diretor de SE
Com a informação de ps. 24/26
encaminhadas para o
devidos fins -*

STOR, 13/maio/1980

*Raposo
Diretor*

À consideração do Exmo. Sr. Presidente do E. Co
legiado as informações de fls. 24/26, ~~da Seção de Finanças.~~

SE., 20 de maio de 1980.


ALDO NELLO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

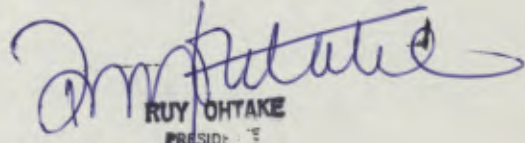
JM/es

Ao Snr. Conselheiro

Eduardo Corona

para relatar

S. Paulo 26/05/80


RUY OHTAKE
PRESIDENTE

Segue, juntad..... nesta data, documento
folha... de informação rubricad..... sob n.º.....

.....em de de 19.....

(a).....



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

27

do Condelyphaat n.º 536/75 (a)

Interessado

Condelyphaat

Assunto

Tombamento da chamada "Casa do Banão de mangas"
S. Presidente

Como as últimas fotografias do imóvel datam de 1975 e o levantamento métrico-arquitetônico estar incompleto (só planta) sou de parecer que devam ser feitas outras visitas ao local, ^{uma} nova documentação fotográfica e complementações de seu levantamento métrico, para termos condições de analisar a possibilidade de tombamento.

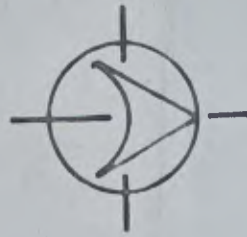
S. Paulo, 23/6/80

Eduardo Lourenço

Segue junta, nesta data, folha documento rubricad. ca sob n.º 08
folha de informação

Presidência em 25 de Junho de 19 80
Estelito?

(a) _____



IGREJA PRESBITERIANA

RUA ALMIRANTE TAMANDARÉ

AV. GETULIO VARGAS

79° 45' SE
23,00

10° 33' SW
53,37

1.517,46 m²

AC 181,57
AT 1,8
AD 2,5
AB 7,5

3701
37° 50' NW

IV
A: 303,42

ALDO GALLO

28° 32'
45° 01' NE

11,58
34° 27' NW

AV. GETULIO VARGAS

RUA ITU

29
elc

Des N	Profissionais	Escala	1200
SERVIÇO DE REGISTRO			
LEVANTAMENTO PLANIMETRICO DE ÁREA PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO DA CASA ONDE RESIDIU "BARÃO DE MAUA"			
ROBERTO			ESC. 1200
CARLOS			
1810475			32133



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º ³⁰.....

do CONDEPHAAT n.º 00536 / 75 (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto

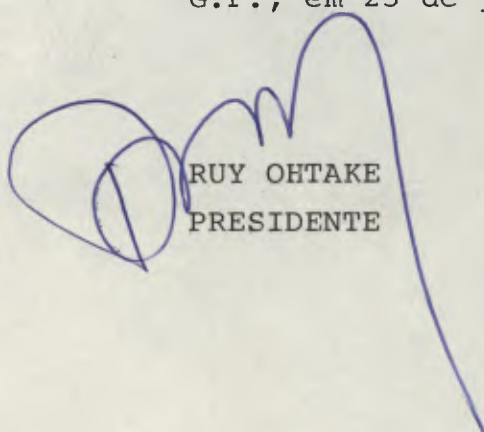
Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada a rua Getulio Vargas, 276 - MAUÁ.

INFORMAÇÃO GP-242/80.

Com vistas no parecer do Conselheiro Eduardo Corona, às fls 27; solicito seja o presente processo encaminhado ao STCR, para:

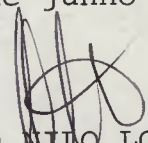
- 1 - atualizar documentação fotográfica;
- 2 - levantamento métrico arquitetônico;
- 3 - outras complementações constantes da ficha IAC.

G.P., em 25 de junho de 1980.


RUY OHTAKE
PRESIDENTE

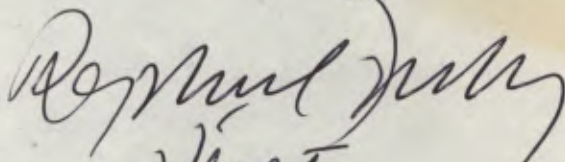
Ao STCR para cumprimento do r.despacho do
Exmo. Senhor Presidente do E.Colegiado, -
exarado às fls. 28 do presente expediente.

SE., 25 de junho de 1980


ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

À arquiteta Elizabeth Garuffo
para atender aos termos do
despacho supra -

STCR, 26/6/1980


Diretor

Segue , juntad..... nesta data, documento rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em de de 19.....

(a).....

CONDEPHAAT

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado.

31

Dados básicos para estudo de tombamento

Denominação: CASA BANDEIRISTA DO BARÃO DE MAUÁ

Localização: Rua Getúlio Vargas nº 276

Bem isolado Conjunto arquitetônico Logradouro

Proprietário: Um dos herdeiros: NATHÉRCIA PERRELLA - P. M. Mauá

Uso original: Habitação

Uso atual: Habitação Coletiva

Técnicas construtivas: A casa é delimitada por 2 oitões, que dão a conformação do telhado em 2 águas. As paredes são de taipa de pilão, a ~~estrutura~~ ~~de~~ ~~alvenaria~~. ~~As~~ ~~portas~~ ~~e~~ ~~janelas~~ ~~são~~ ~~do~~ ~~tipo~~ ~~encaixe~~ ~~de~~ ~~saia~~ ~~e~~ ~~camisa~~ ~~articulada~~ ~~por~~ ~~gonzos~~. Forro tipo corrente saia e camisa.

Estado de conservação: satisfatório médio ruim
 em ruínas em restauração

Fotografia:



Grau de alteração: As alterações feitas foram: acréscimo de 2 cozinhas, 2 ba-
 nheiros, paredes divisórias, substituição do entelhamento, abertura de
 novas portas, janelas e fechamento de outras, substituição de algumas
 vergas.

Dados históricos / arquitetônicos: A casa posteriormente denominada Barão de Mauá te-
 ria sido construída em 1817 na Fazenda Bocaina que possuía "algumas planta
 ções e 35 escravos". Barão de Mauá adquiriu a casa em 1862 devido a seu
 interesse pela estrada de ferro e construção de uma parada ou estação na
 aquela região, o que não foi possível, fazendo com que dessa maneira o Ba
 rão abandonasse a região e suas terras.

Documentação existente: Escritura do Imóvel

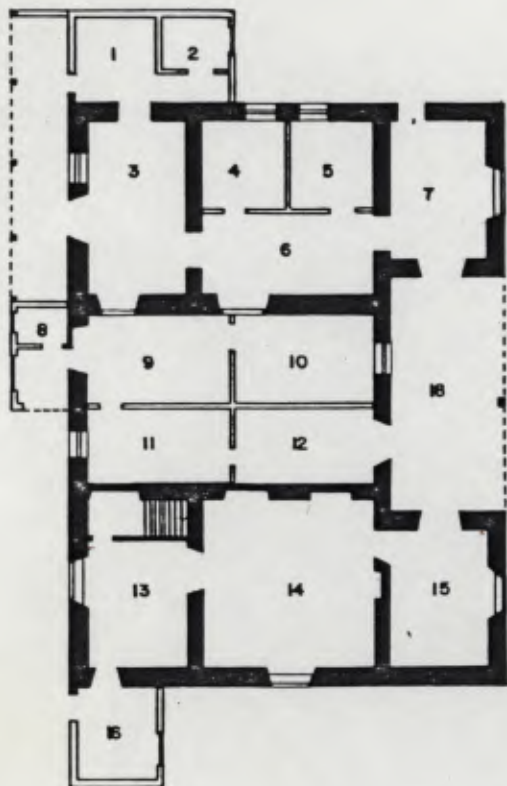
Observações:

Planta de situação:

SITIO BOCAINA
QUADRA
VILA DIRCE
QUADRA A.B.C






Identificação gráfica: _____

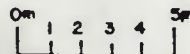


LEGENDA / USO ATUAL

- 1 COZINHA
- 2 BANHEIRO
- 3 SALA
- 4 DORMITÓRIO
- 5 DORMITÓRIO
- 6 SALA
- 7 COZINHA
- 8 BANHEIRO
- 9 DORMITÓRIO
- 10 DORMITÓRIO
- 11 COZINHA
- 12 DORMITÓRIO
- 13 DORMITÓRIO
- 14 DORMITÓRIO
- 15 DORMITÓRIO
- 16 COZINHA
- 17 SÓTÃO
- 18 CORREDOR ALPENDRADO

LEGENDA / MATERIAL

-  TAIPA
-  PAU A PIQUE
-  ALVENARIA



Elaborado por: ELIZABETH GARRIGÓS

Verificado por: _____ data: _____

Fotografado por: SÍLVIA DZIK

data: _____

Desenho: ALAÍDE? CATARINA, SÍLVIA DZIK

data: _____



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 34

PROC. Condephaat
do..... n.º 00536./1975..... (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ

INFORMAÇÃO STCR-Nº 06/80

Senhor Diretor Técnico:

As informações que ora transmitimos a Vossa Senhoria, foram baseadas em observações in loco e análise da tipologia da casa bandeirista.

As hipótese de recomposição arquitetônica lançados nas pranchas nº 102 e 202 não pretendem ser definitivas:

Para uma hipótese de Recomposição Arquitetônica mais precisa, seria necessária uma prospecção/arquitetônica arqueológica.

Descrição e situação atual:

Esta casa de taipa de pilão com tradições bandeiristas, constitui-se de um retângulo de 19,00 x 14,00 metros, sendo que - há na fachada um corredor alpendrada. O retângulo consiste em 3 lanços, um deles (o central) ocupado pela sala contínua a qual atinge a parede dos fundos.

O lanço central comunica-se com 2 cômodos do lanço esquerdo e com 2 cômodos do lanço direito.

Sustentando o frechal do corredor alpendrado, existe um único esteio central 18 cm x 18 cm (base quadrada), com entalhes decorativos, semelhante ao antigo esteio do sítio morrinhos. (fotos 14 e 21) foto antiga.

O telhado constitui-se de 2 águas com uma única declividade em cada pano (foto 2).



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 35

do proc. Condepfaat. n.º 00536/1975 (a)

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 -MAUÁ

-As vergas são todas retas e não há sinais de entalhes decorativos nelas e nem nas ombreiras (fotos).

As folhas das janelas são do tipo -saia e camisa. O sistema de articulação era através de gonzos restando duas que ainda assim se articulam, embora -ainda existam os orifícios dos gonzos nas padieiras (foto 11, 26).

As folhas das portas são de encaixe tipo saia e camisa (portas nºs 1,2,4,5), sendo que a nº 4 ainda está sendo articulada por gonzos. (Elas são semelhates a uma das portas do Sítio Ressaca).

Na maioria das padieiras das portas também restaram os orifícios dos gonzos. (foto 10).

Em todas as vergas das janelas (janelas nºs 1, 4, 5) do lanço esquerdo e uma do lanço direito (nº 3) constatou-se os orifícios da balaustrada (foto 40), estes de secção quadrada.

O forro restante supostamente original tipo corrente saia e camisa seria o do 1 cômodo do lanço direito que dá acesso para o corredor alpendrado - (suposto quarto de hóspedes foto 33). Também supostamente originais são o vigamento e o tabuado do sótão do cômodo central do lanço (foto 19,21) esquerdo.

Segundo relato dos proprietários existia uma balaustrada no corredor alpendrado e também cachorros nos beirais.

Por questões de economia, quando da reforma efetuada no telhado, os cachorros foram retirados devido ao péssimo estado em que se encontravam e não foram substituídos ficando assim, a taipa desprotegida.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 36

do PROC; Condephaat n.º 00536/1975 (a)

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ

- Os frechais, caibros e pau da cumieira foram mantidos os mesmo após a reforma (foto 23).

No último cômodo do lanço esquerdo, na parede de pau-a-pique, haveria um provável armário, - que atualmente encontra-se vedado com alvenaria de tijolos, - mas são facilmente visíveis as ombreiras e verga.

Existe a hipótese desta parede de pau-a-pique ser posterior à construção da casa. Seria necessária, no entanto, uma prospecção para confirmá-la.

A casa foi transformada em habitação coletiva e nela residem 5 famílias, em 5 moradias distintas: (2 pessoas no lanço esquerdo, 2 famílias no lanço central e 2 famílias no lanço direito).

Devido a este fator, foi necessária a abertura de novas portas externas e o fechamento de outras interiores, assim como a criação de paredes divisórias/ de tijolos (foto 35).

Como se pode notar, os vãos que foram vedados seriam de fácil reconstituição, pois a maior parte possui as vergas e ombreiras originais.

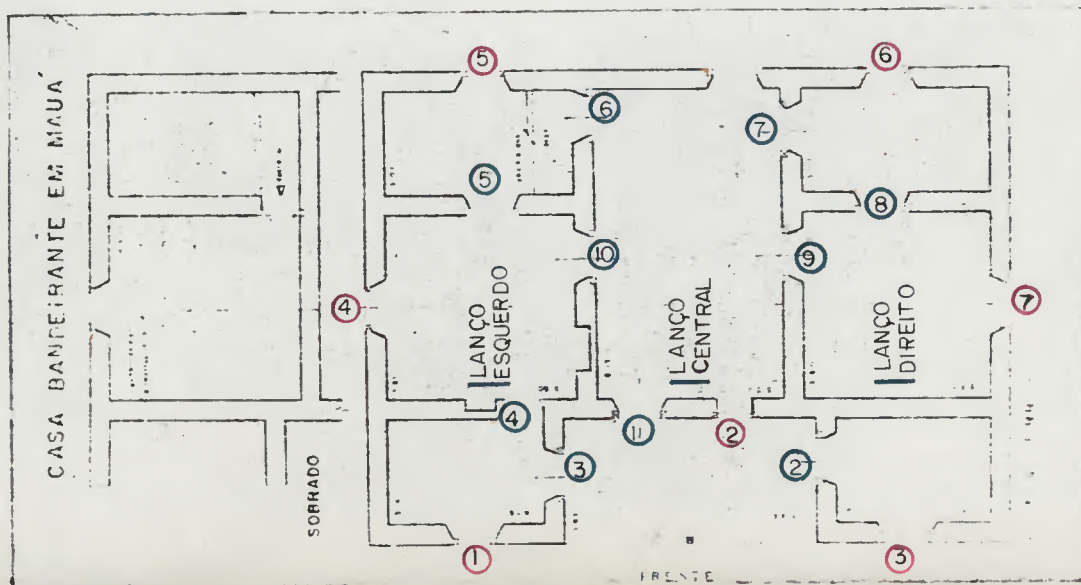
S.T.C.R., 07 de outubro de 1980.

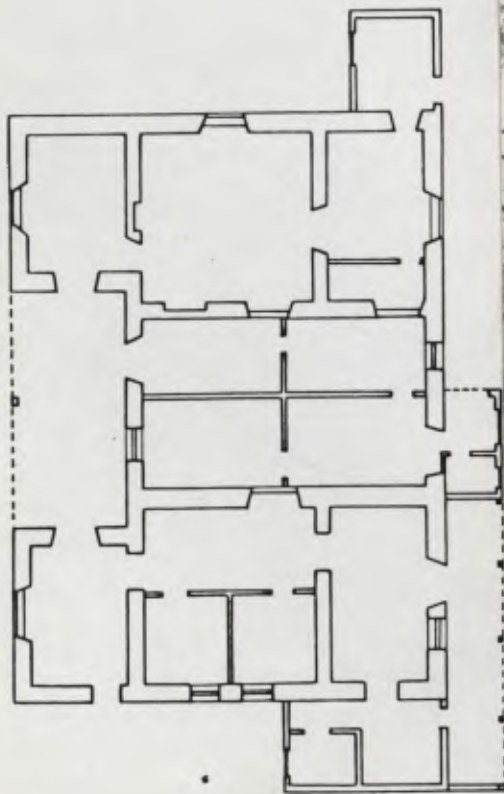
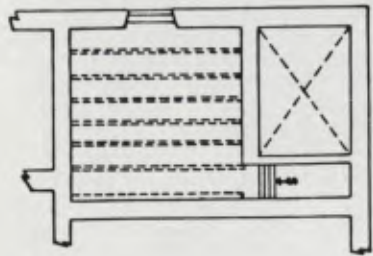
Elizabeth Garrigós
ELIZABETH GARRIGÓS
- ARQUITETA -

37

○ JANELAS

○ PORTAS





38

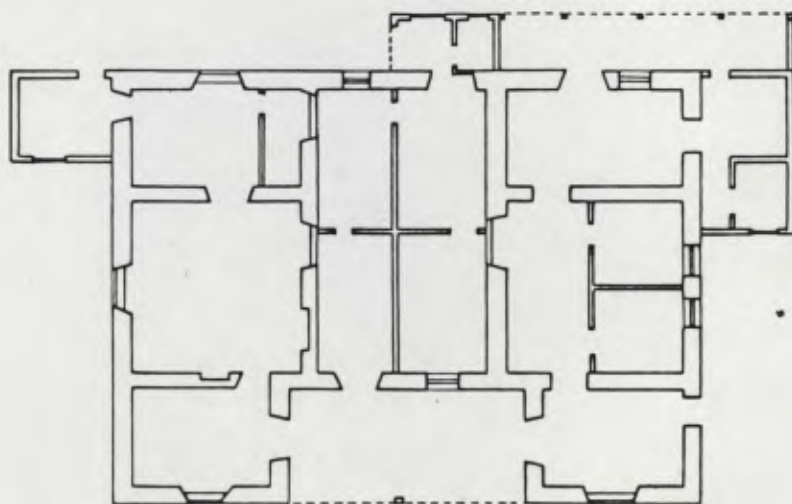
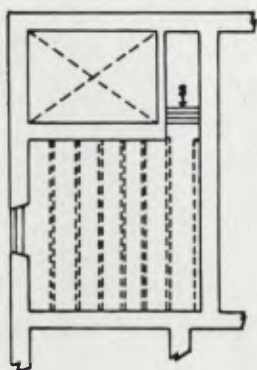
T

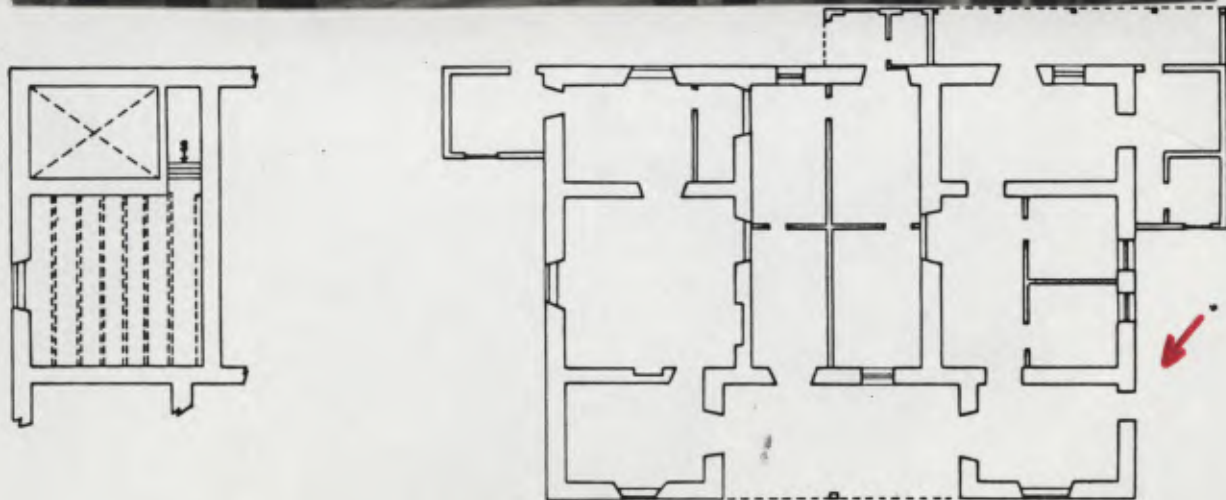
5

Casa do Banco de Mandi - Mand

Proc. 536175

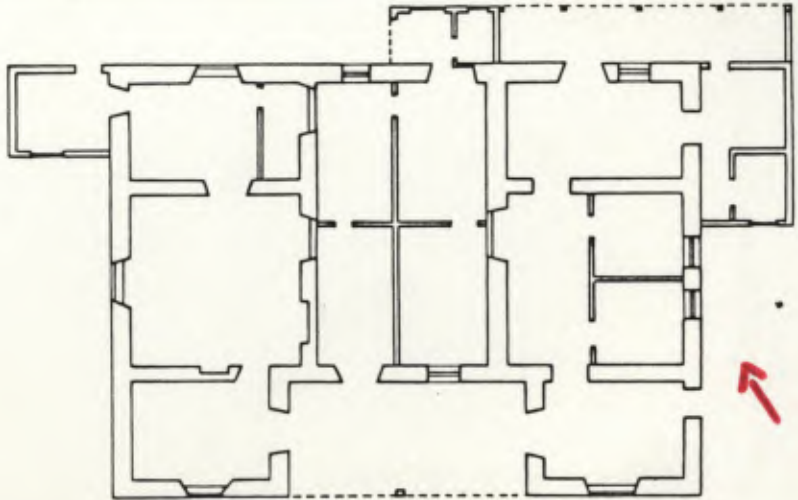
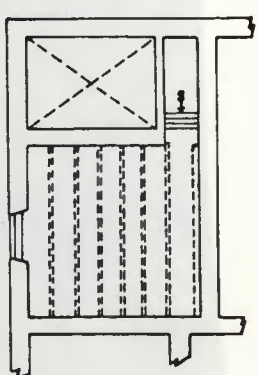
2
39





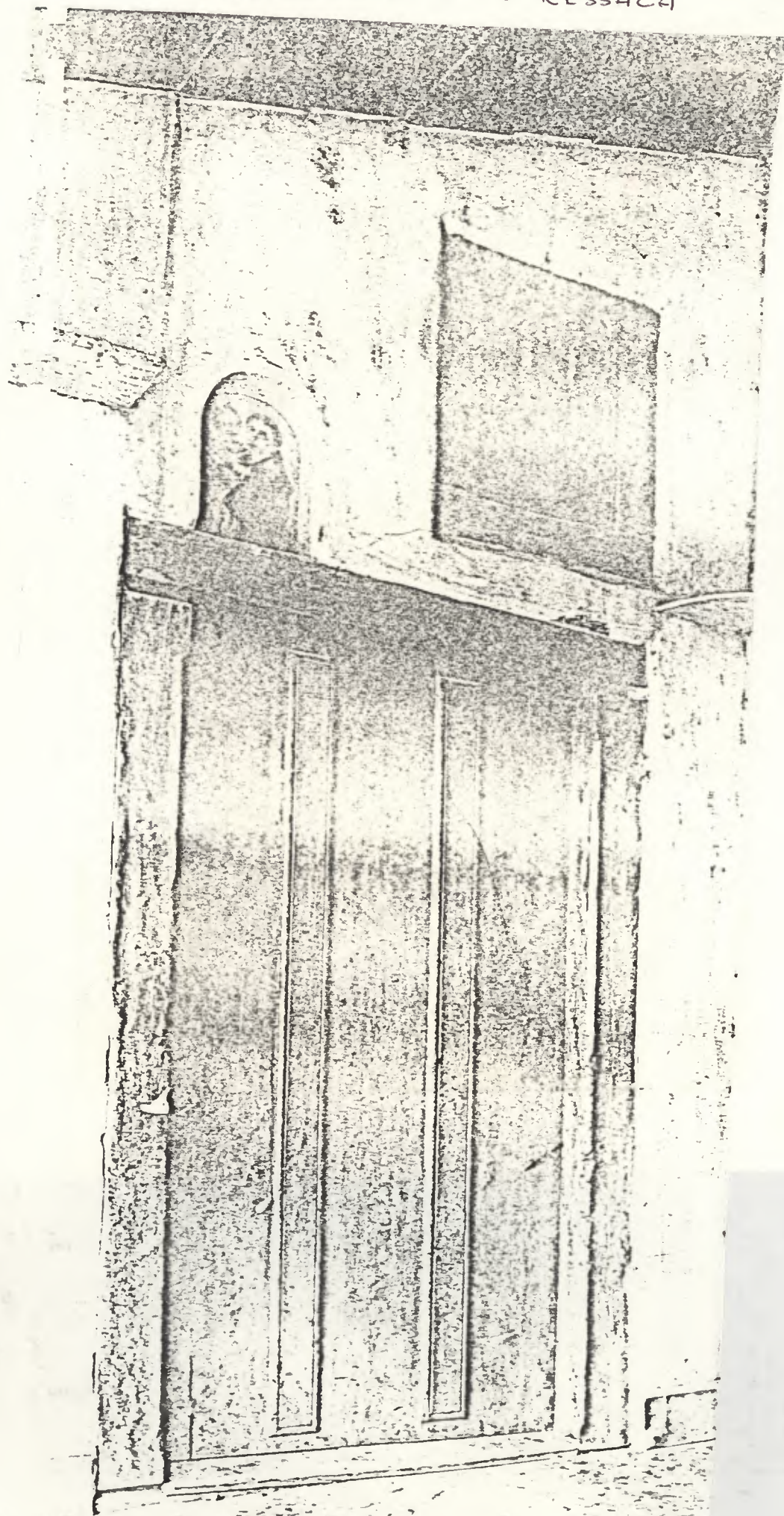
ABERTURA POSTERIOR

4
41



DET. DA UERGA DA PORTA APARECENDO
Após A UEDACÃO DO VÃO

PORTA DA CASA DO SÍTIO RESSACA



SÍTIO RESSACA

PORTA E SAMBLADURA SEMEIHANTE

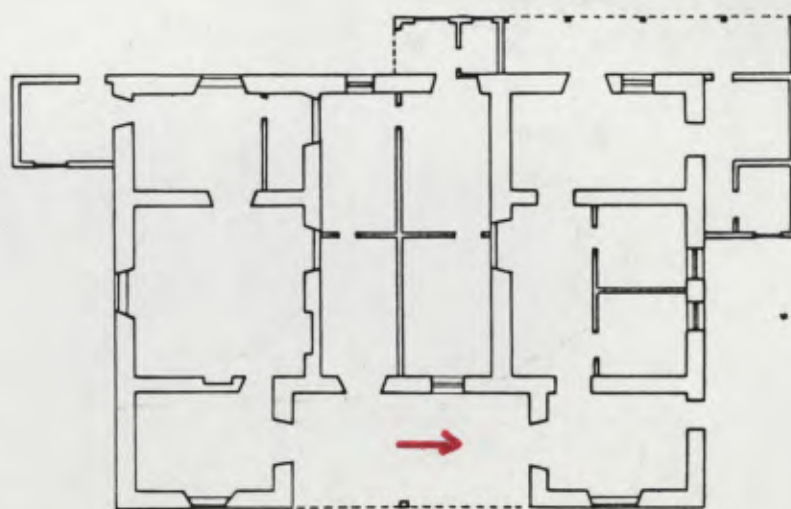
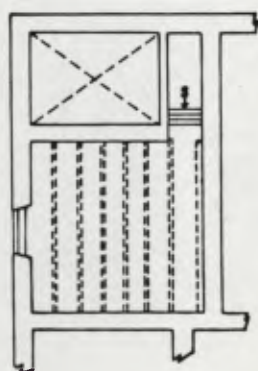


42

DET ①



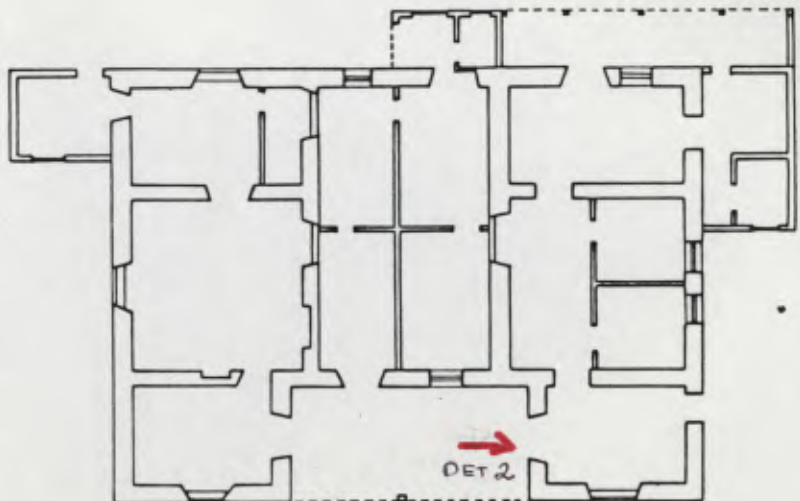
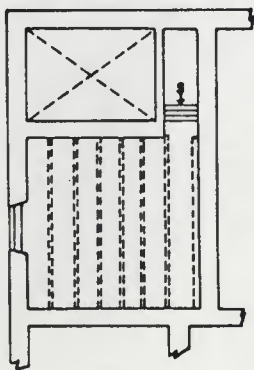
DETALHE ②



PORTA TIPO SAIA E CAMISA
 ENCONTRA-SE UEDADA COM ALVENARIA POR DENTRO

DET 2
DA FOTO 5

43



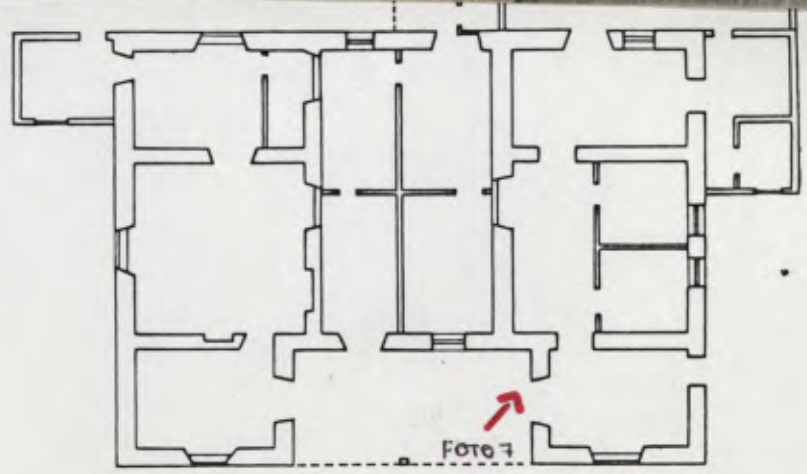
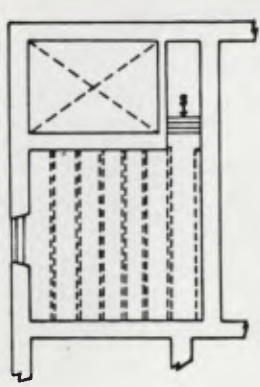


6



7

DET
L
FOTO
5



24 ✓

FOTO 7 DETALHE DE SAMBLADURA DA VERGA E OMBREIRA

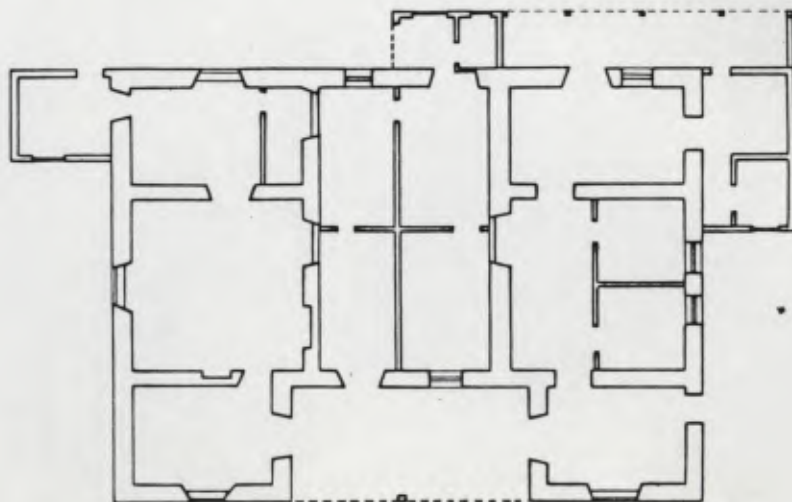
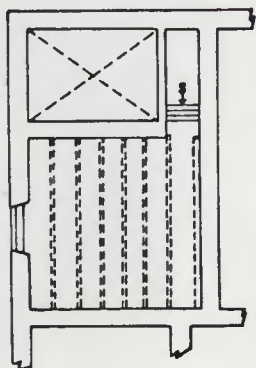
FOTO 6 PEITORIL EMBEBIDO NA TAIPA

8



DET 1
DESTA PORTA

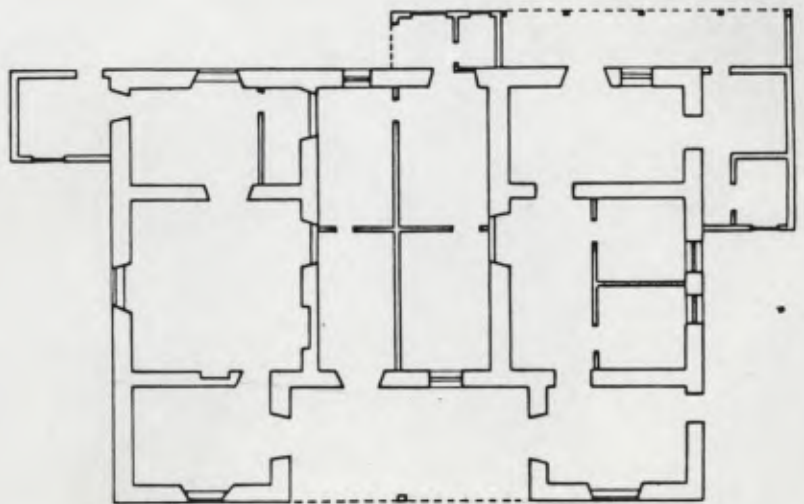
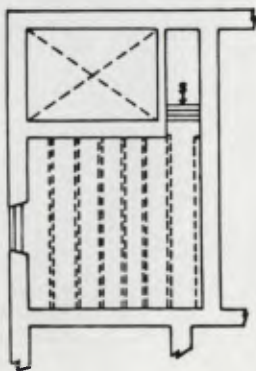
215



PORTA ENCONTRADA NO QUINTAL
SERVINDO DE VEDAÇÃO PI UM BANHEIRO

9

46



DET-1- DA FOTO 8

NOTAR A MARCA DA FECHADURA NA PORTA, A QUAL
E' I GUAL -DET-2- DA FOTO 5

47

10



10
47

11



11

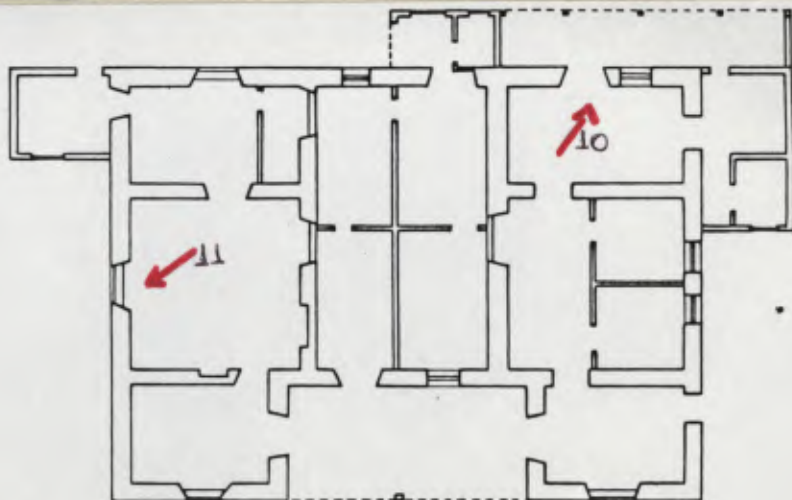
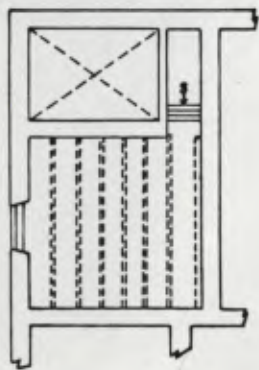
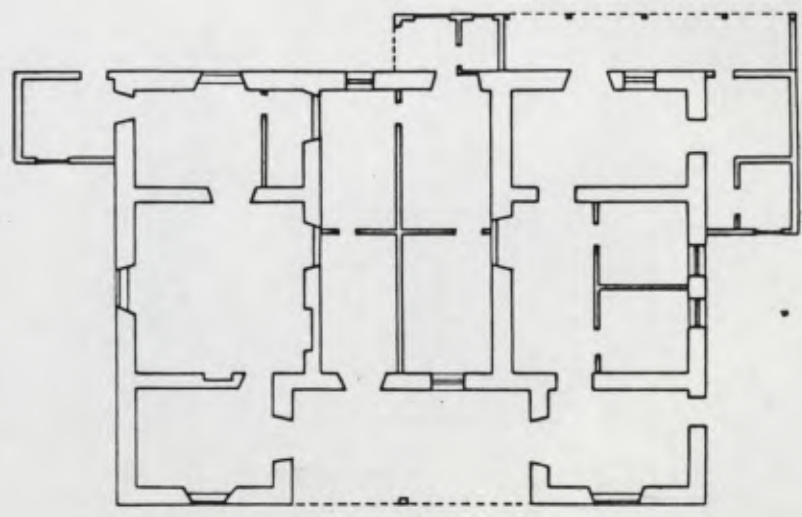
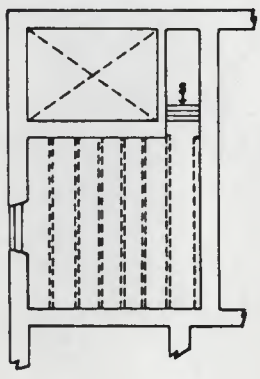


Foto 11 - Ved. Folha de Abertura articulada por gonzos

Foto 10 - Orifício do gonzo na paredeira 48

14

48



DETALHE DO ESTEIO

→ FRECHAL E CAIBROS ORIGINAIS



15
49



16

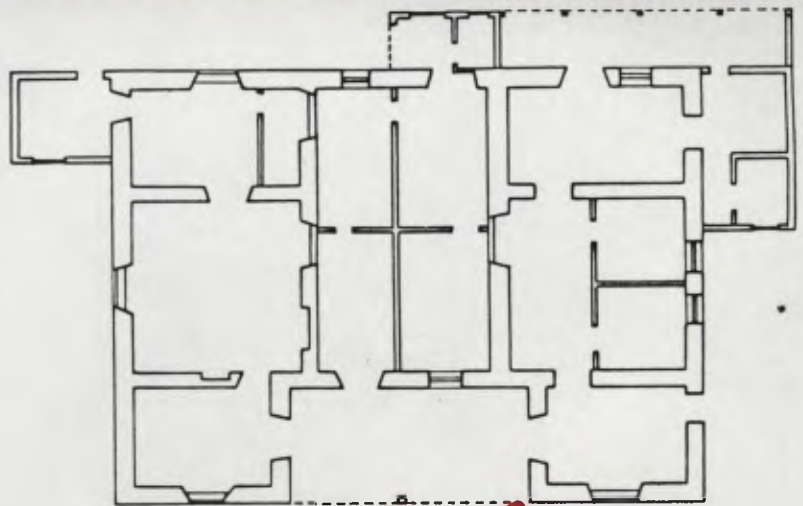
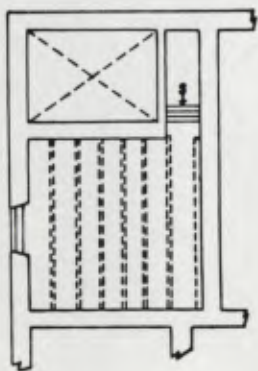
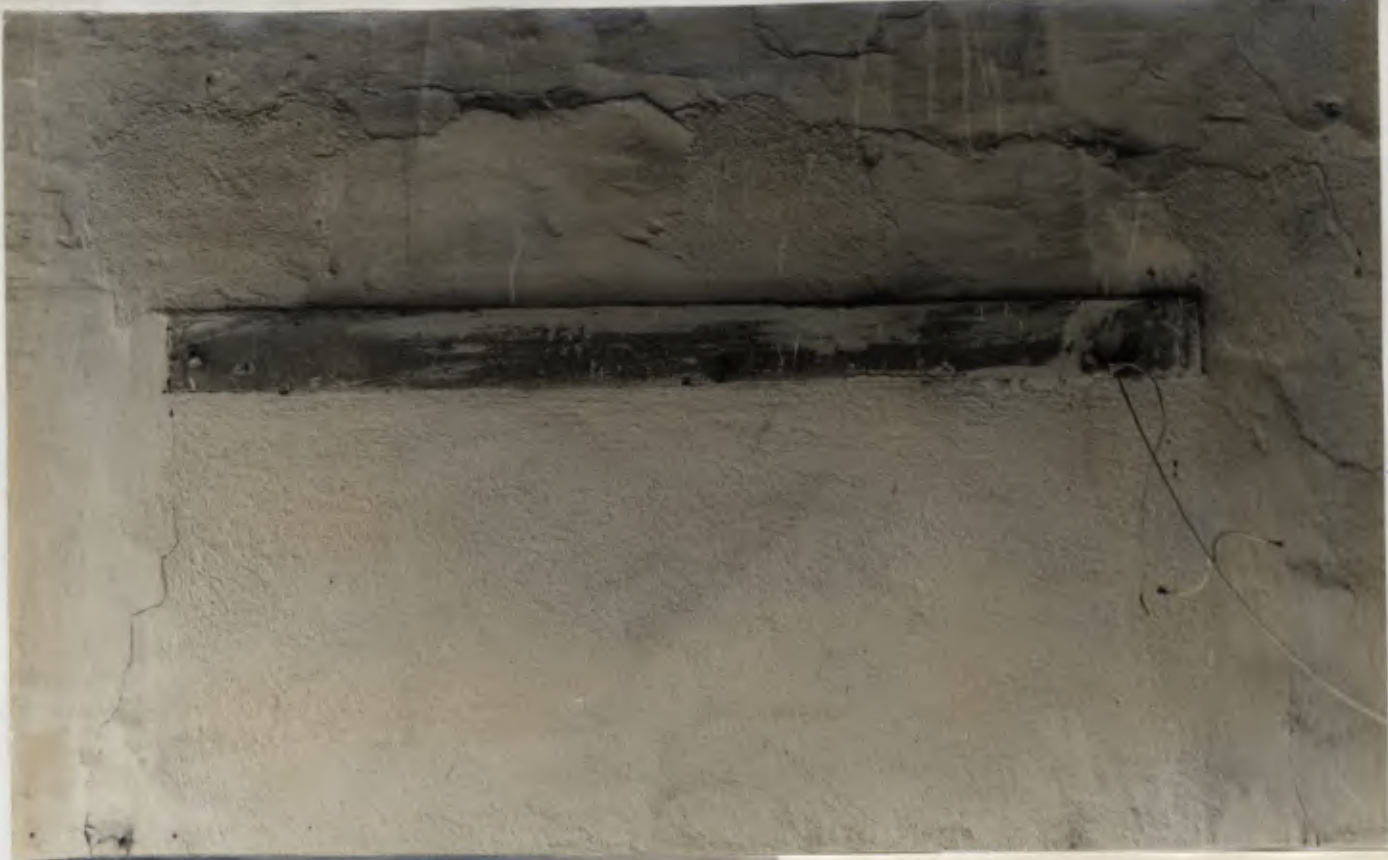


FOTO 15 - DET DO FRECHAL COM ENTALHES DECORATIVOS

FOTO 16 15



17

50



18

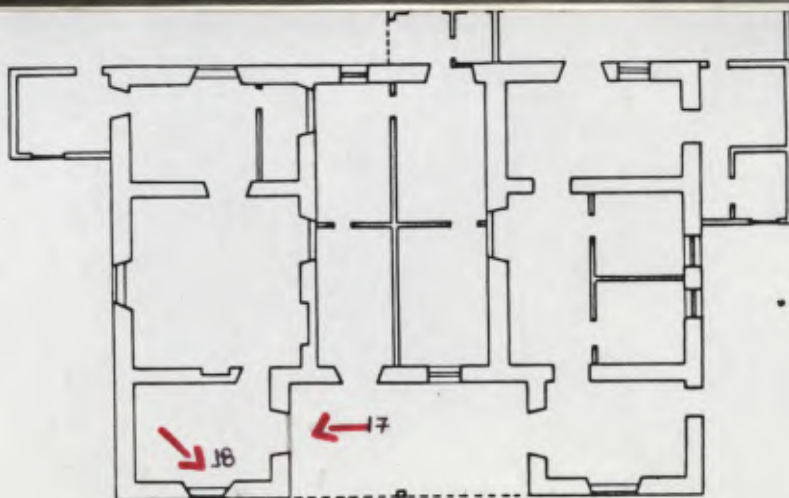
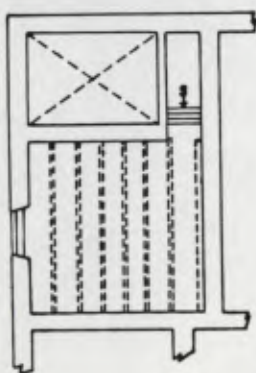
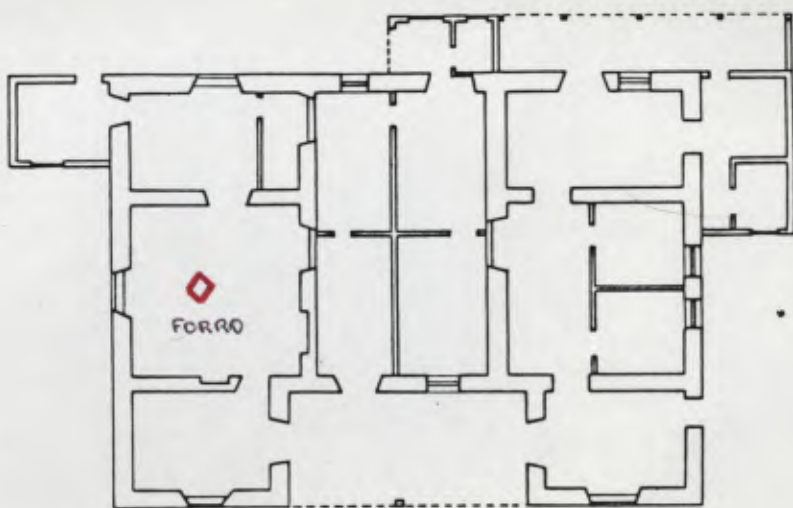
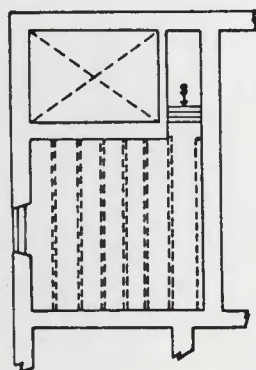


FOTO-17 - VERGA DA PORTA

FOTO-18 - PEITORIL DA JANELA

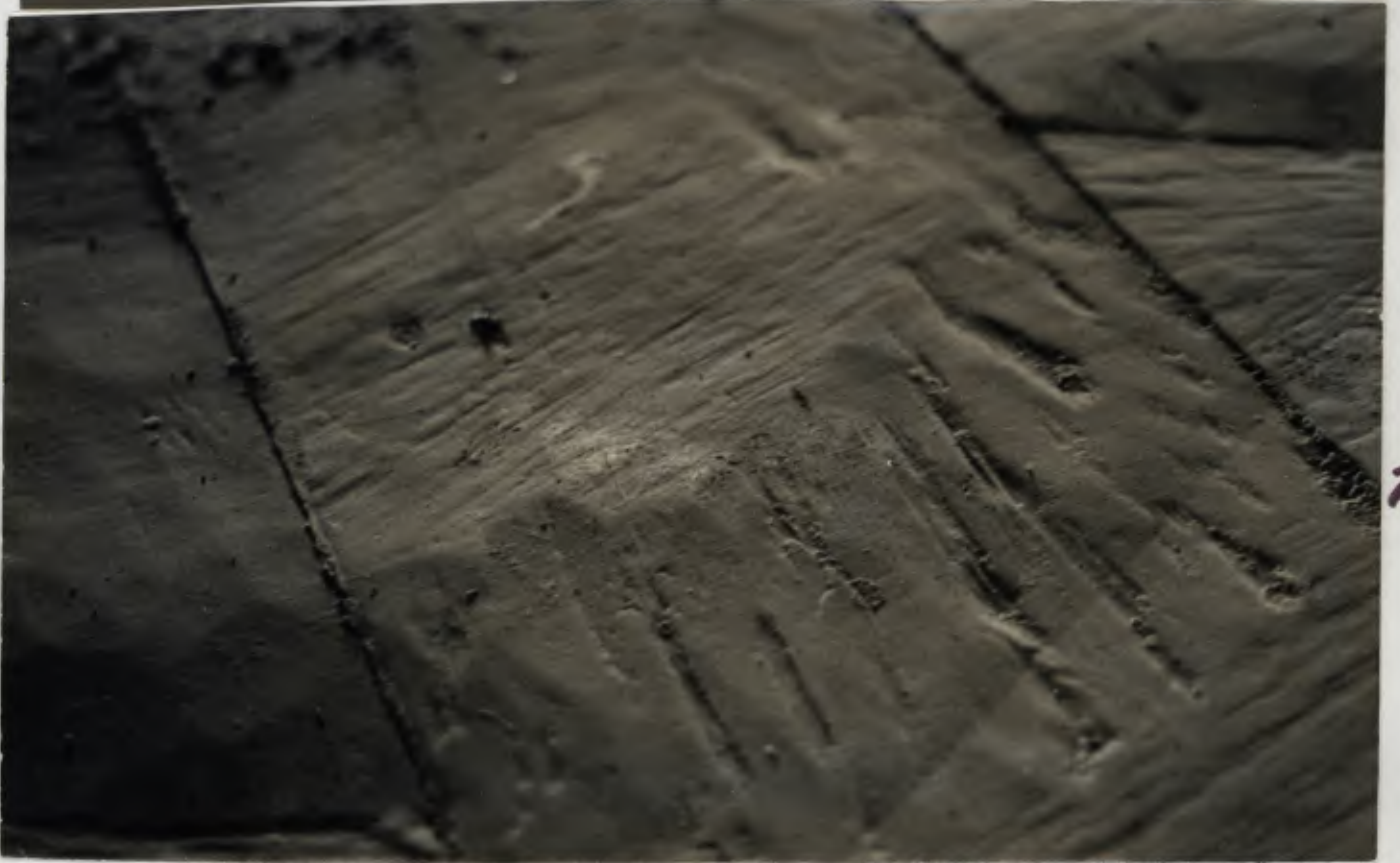


TABUADO E UÍGAMENTO DO PISO DO SOTÃO



20

52



21

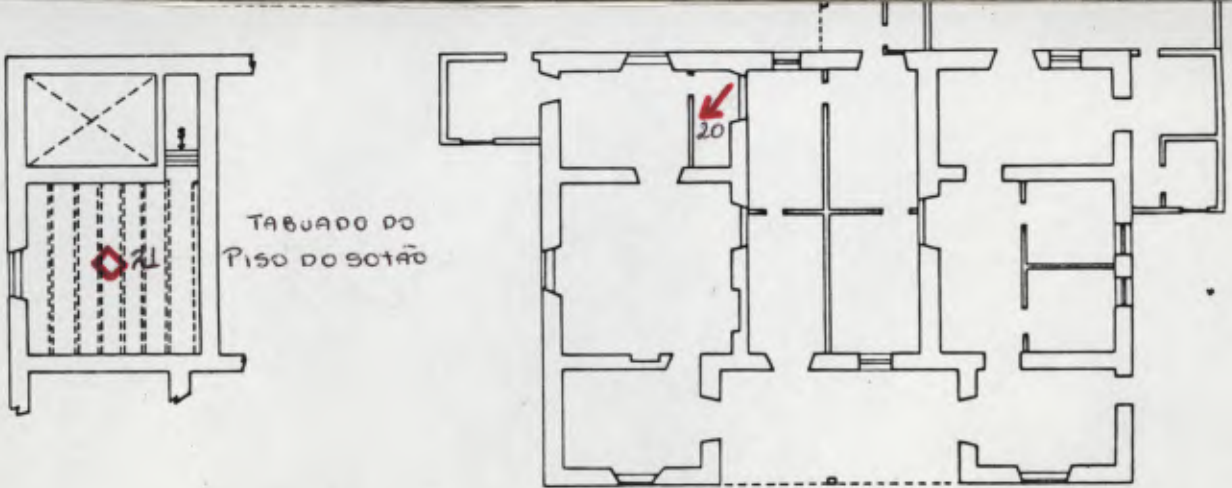
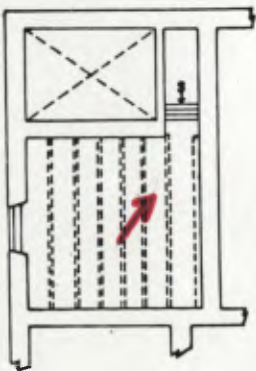
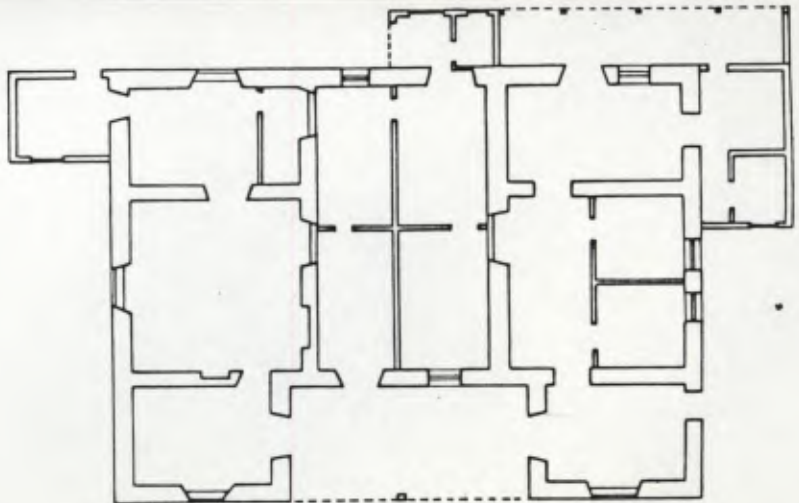
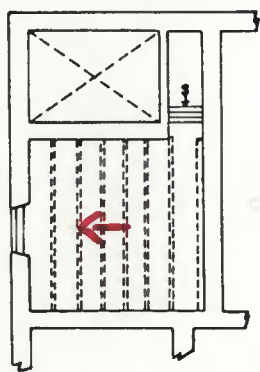


FOTO 20 - PAREDE DE PAU A PIQUE

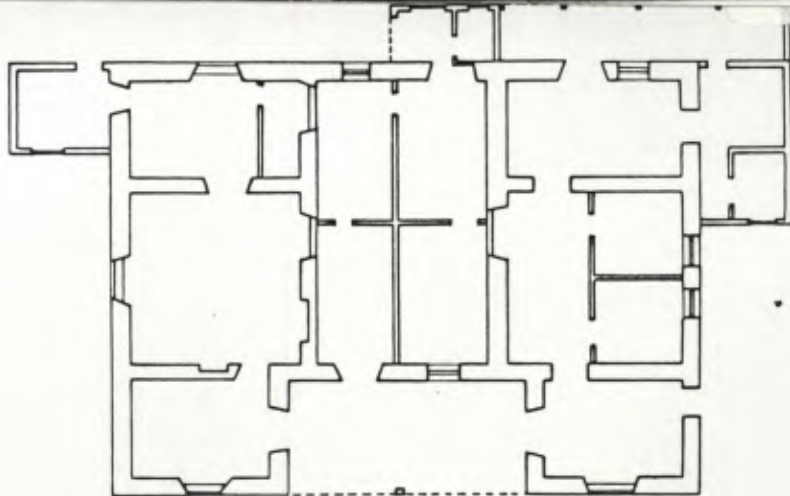


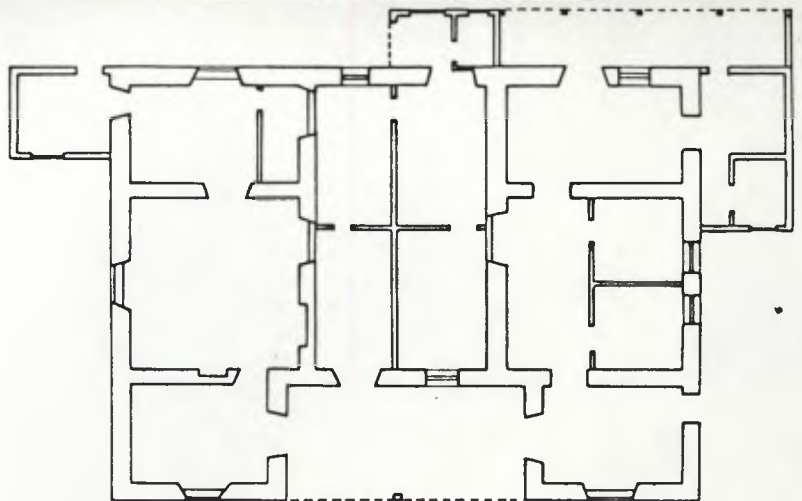
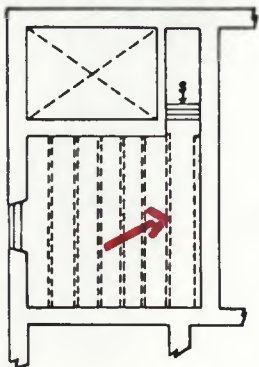
FRECHAL DE MADEIRA
LAURADA





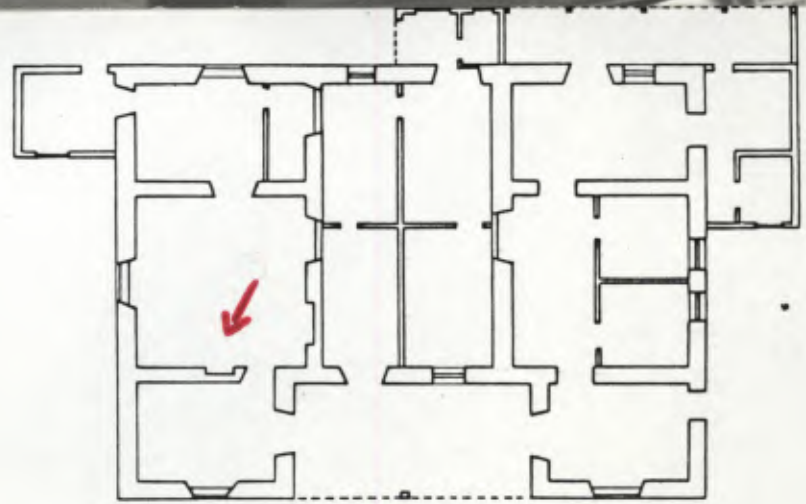
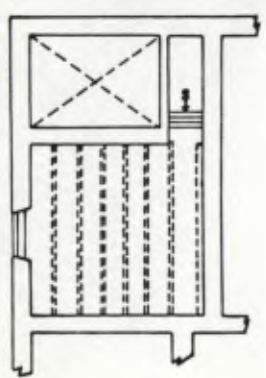
PAU DA CUMIEIRA
CAIBROS





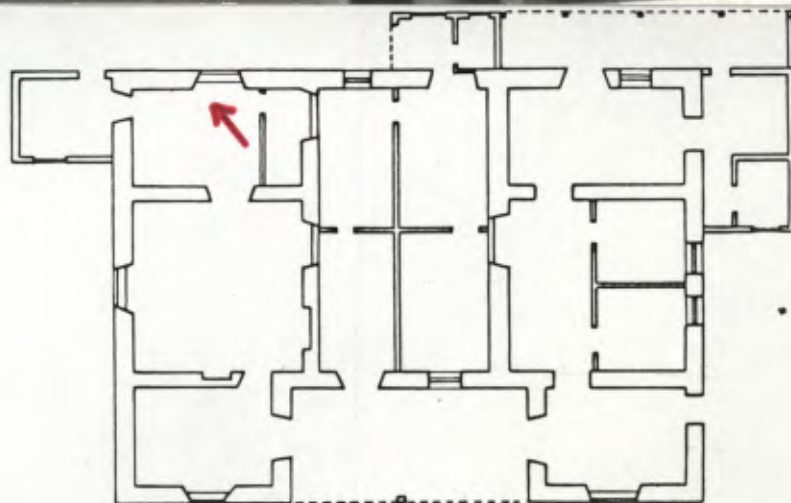
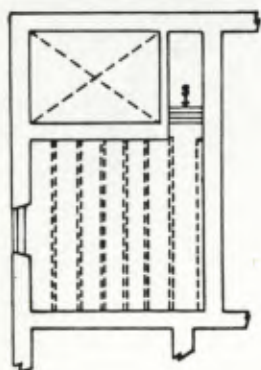
25

56



26

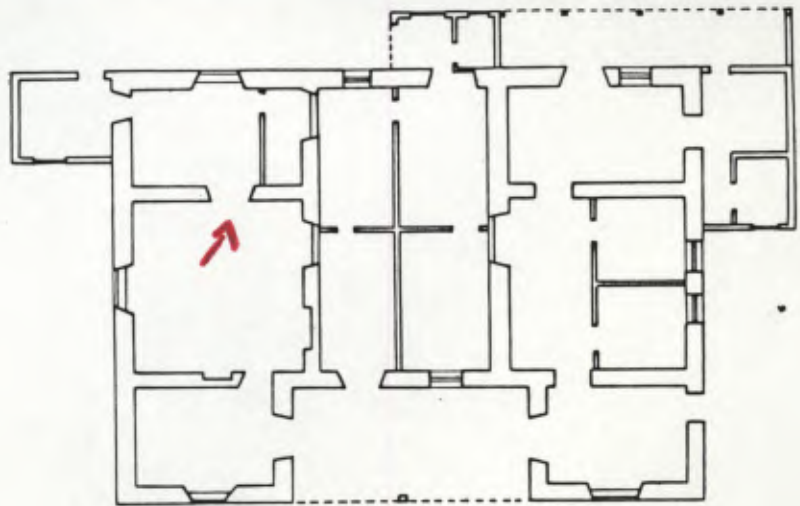
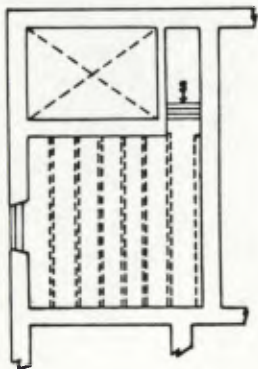
57



ARTICULAÇÃO POR GONZOS.

27

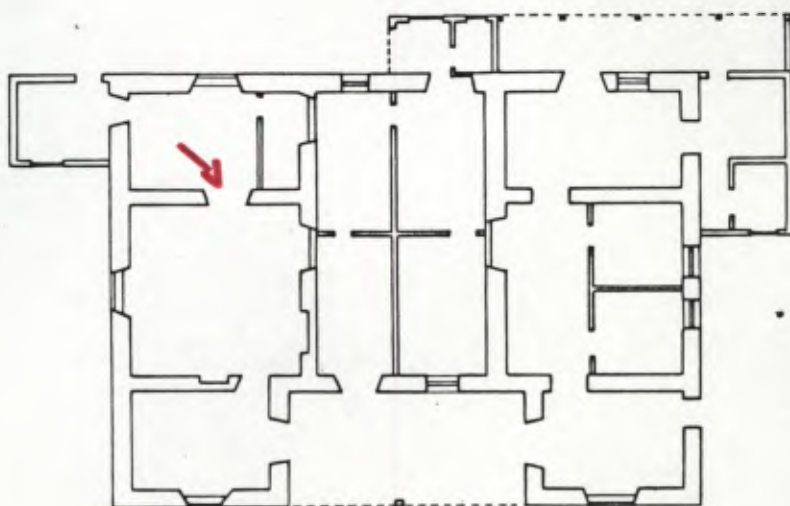
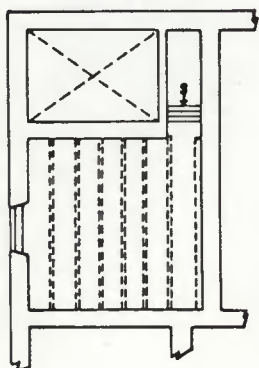
58



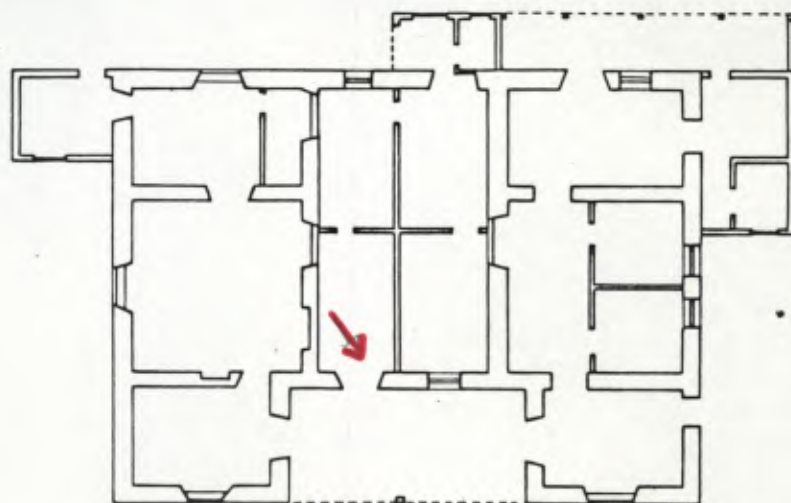
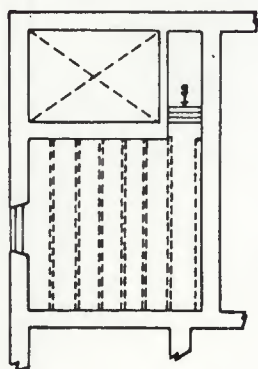
PORTA SUPPOSTA ORIGINAL
TIPO ENCAIXE SAIA E CAMISA

28

59



PORTA SUPOSTAMENTE ORIGINAL
GONZO - SUBSTITUÍDO POR DOBRADIÇA 60



PORTA DE ENCAIXE TIPO SAIA E CAMISA CONTRAVENTADA



30
60



31

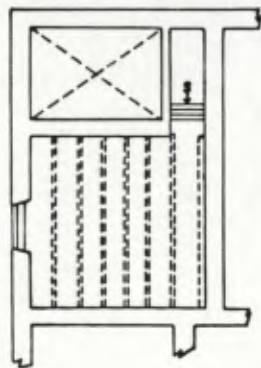


Foto-30. Detalhe
PORTA CONTRAVENTADA

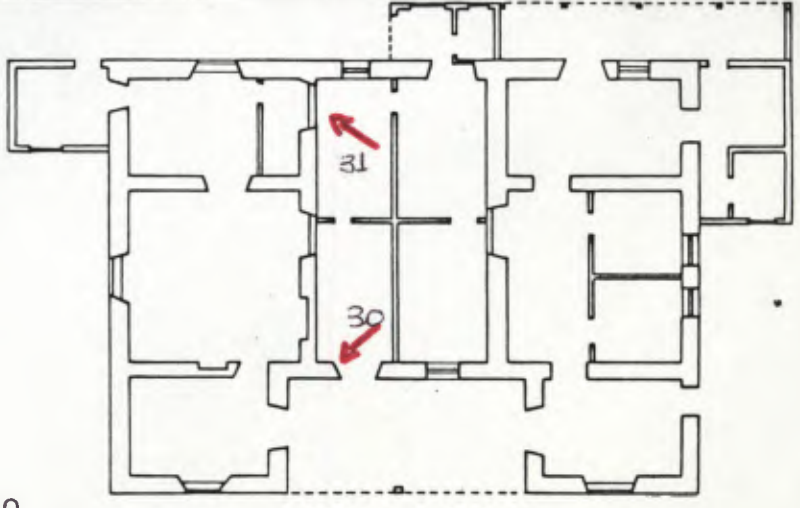
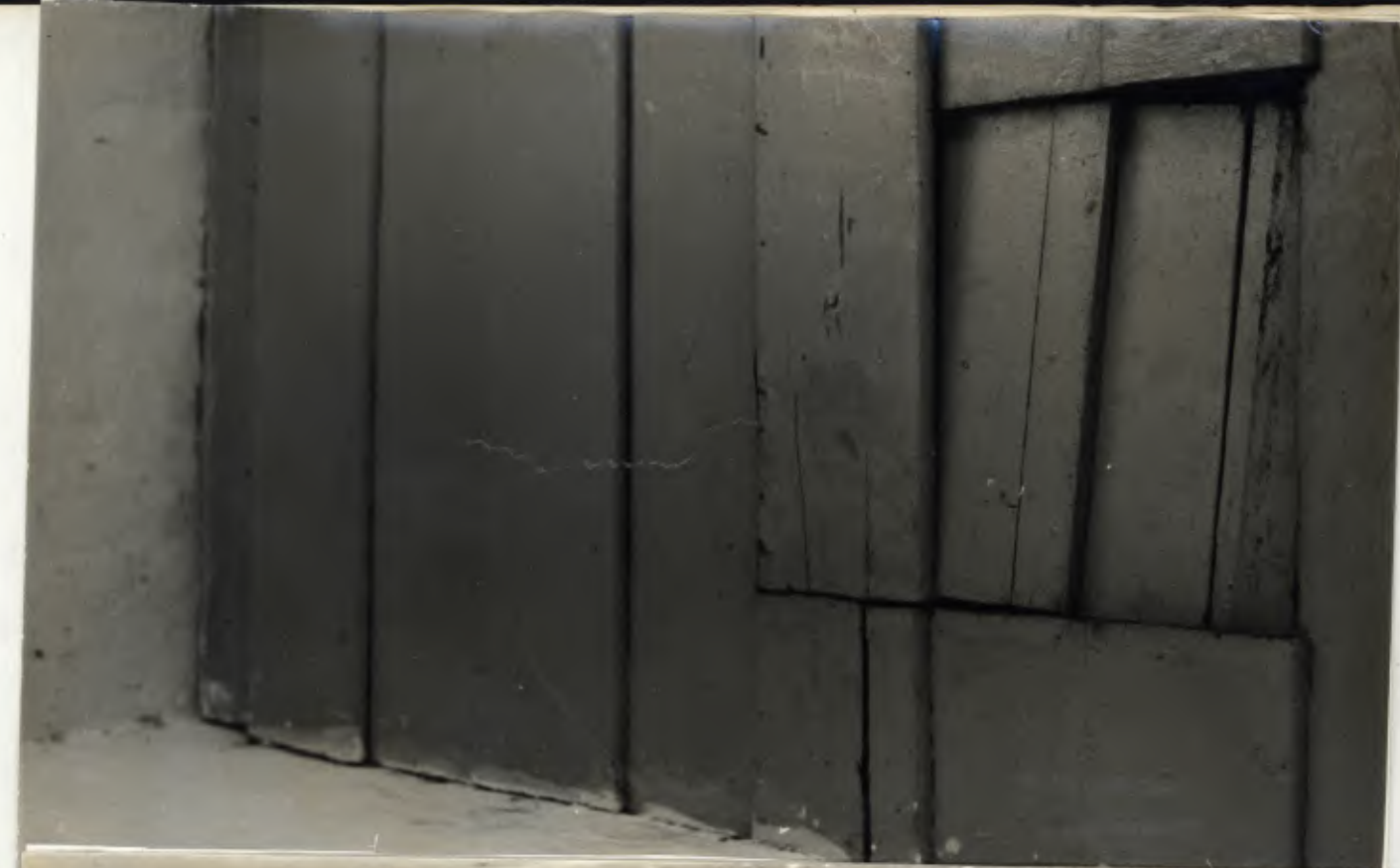


FOTO 31 - VERGA E OMBREIRAS APARECENDO APÓS O FECHAMENTO DO VÃO

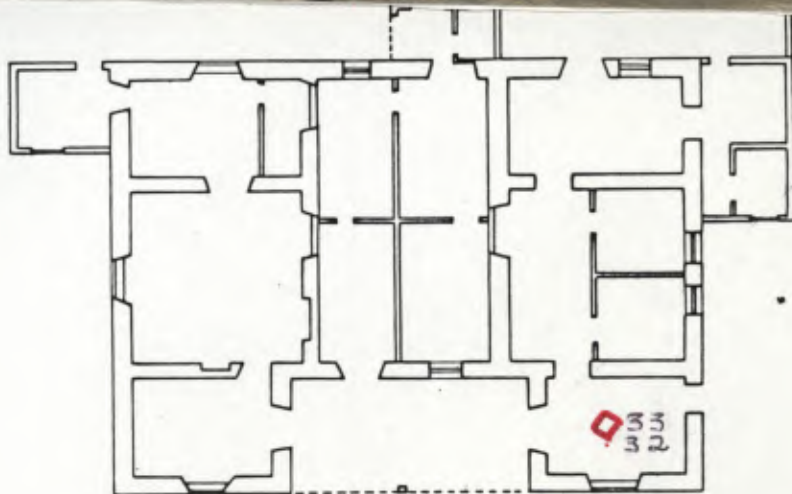
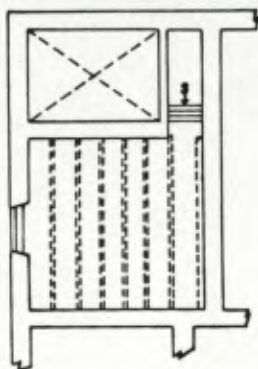
62

32

61



33



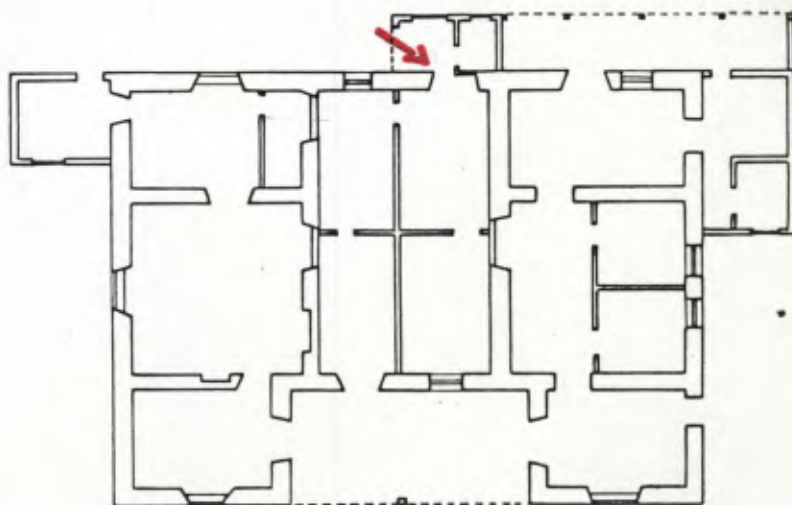
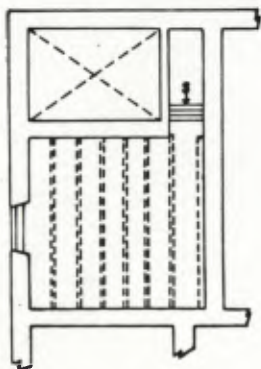
FORRO CORRENTE SAIA E CAMISA
ÚNICO RESTANTE NA CASA

63



34

62

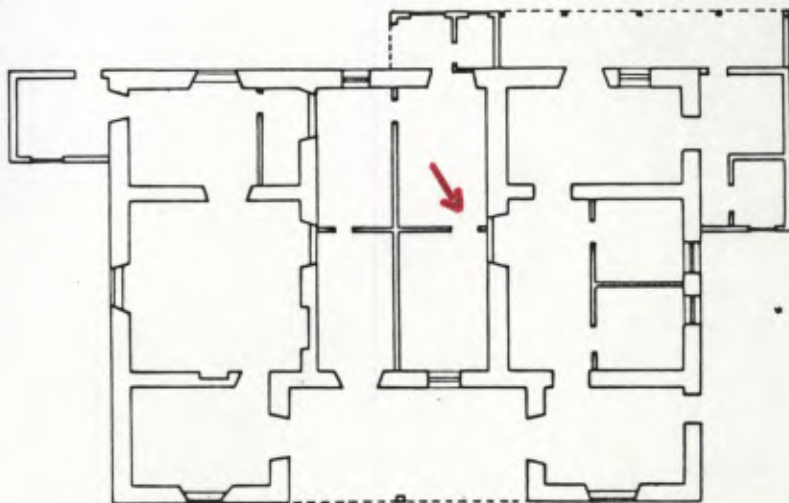
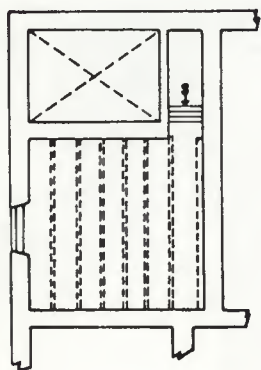


NESTA VÃO APÓS A VEDACÃO PARCIAL PERMA
NECEU SOMENTE UMA OMBREIRA E A UERGA



35

63



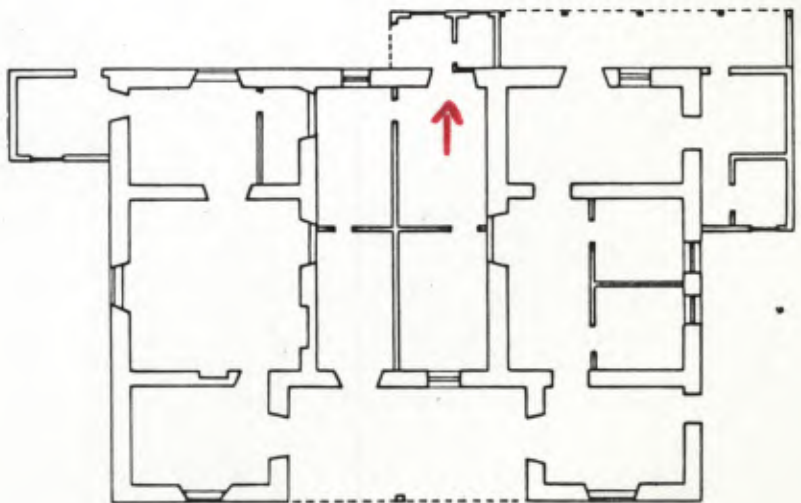
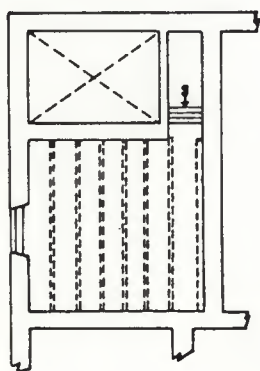
VERGA E OMBREIRAS APARECENDO
APÓS UEDACÃO DO VÃO

65



36

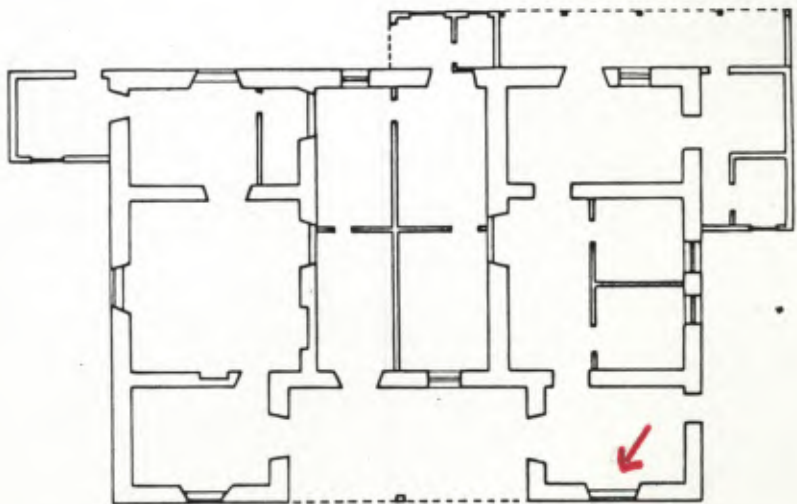
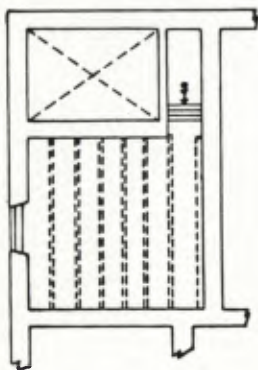
64



VÃO PARCIALMENTE VEDADO

37
37

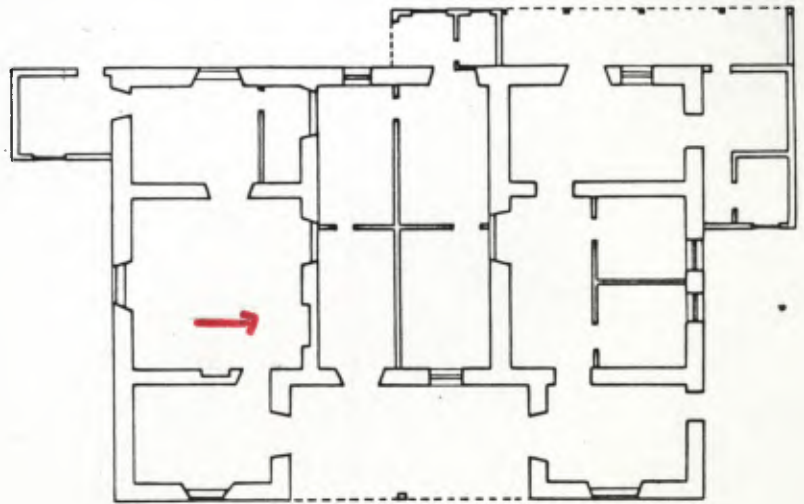
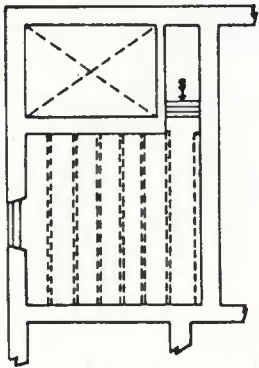
65



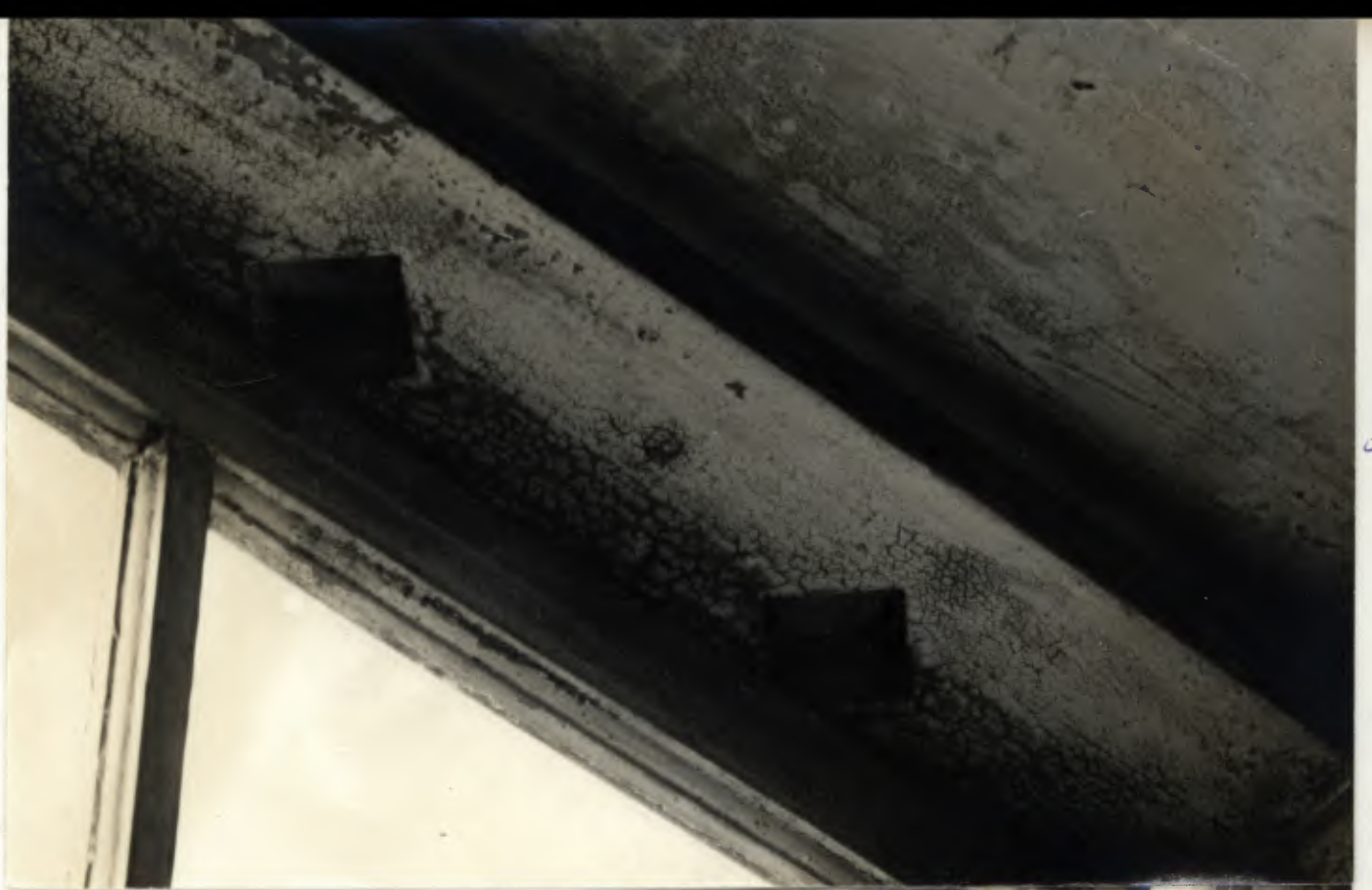
FOLHA DE ABERTURA - ENCAIXE SAIA ECAMISA

38

66



PORTA DO ARMÁRIO



40
67



41

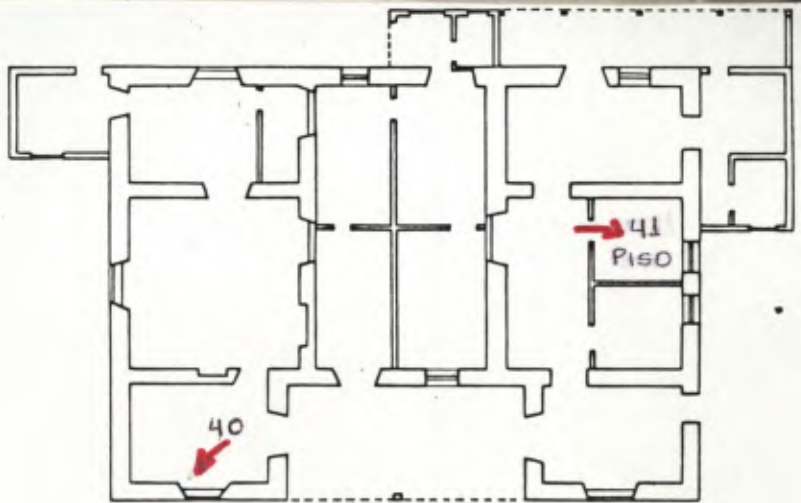
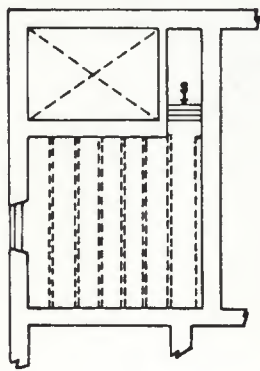


FOTO- 40 - ORIFICIO DES BALAUSTRAS





FACHADA - FRENTE

68/9



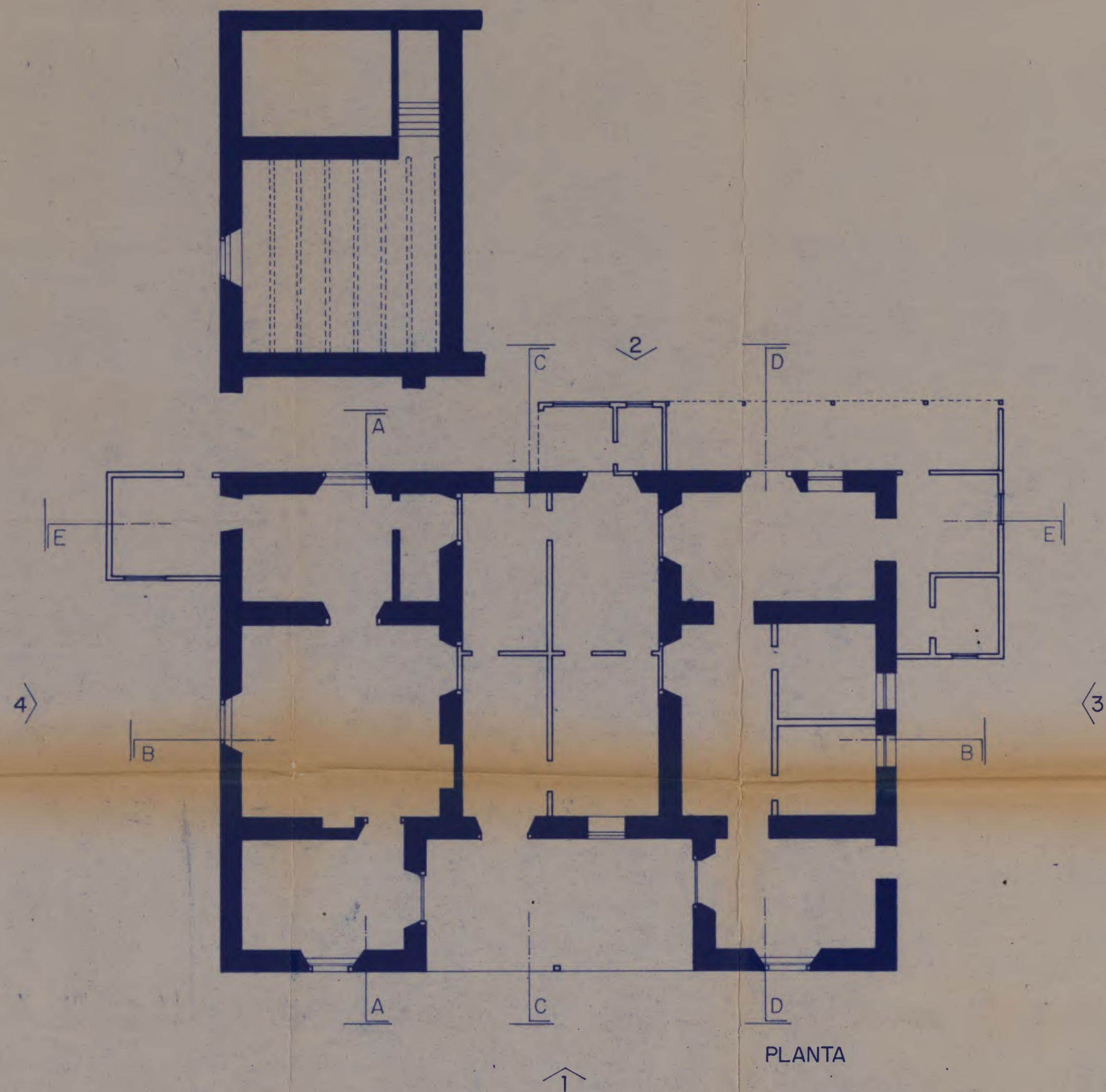
FACHADA DOS FUNDOS

69

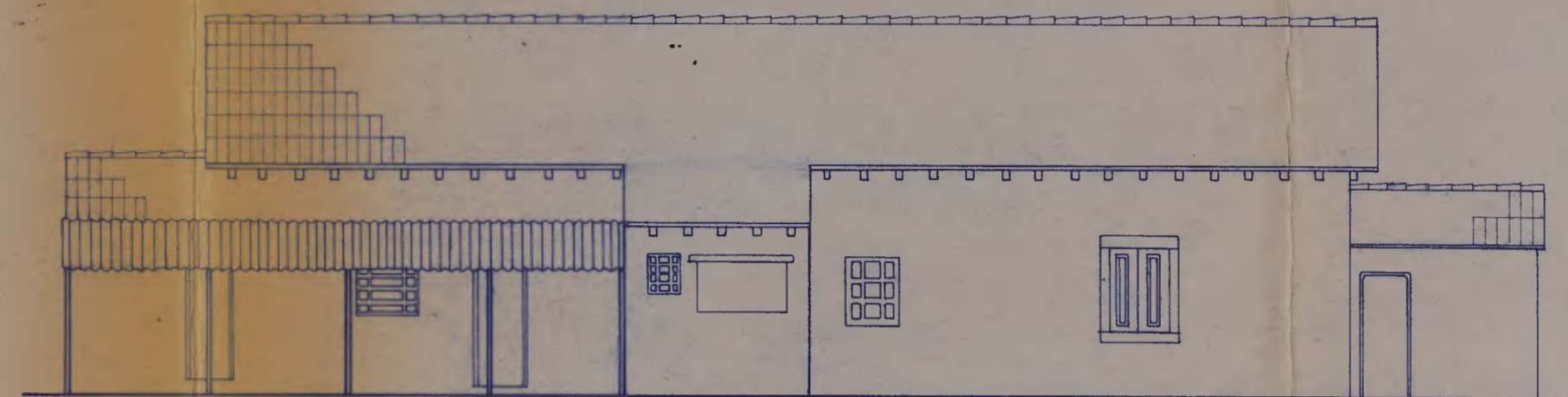


70

FOTO ANTIGA DO ANTIGO ESTEIO DO SÍTIO MORRINHOS



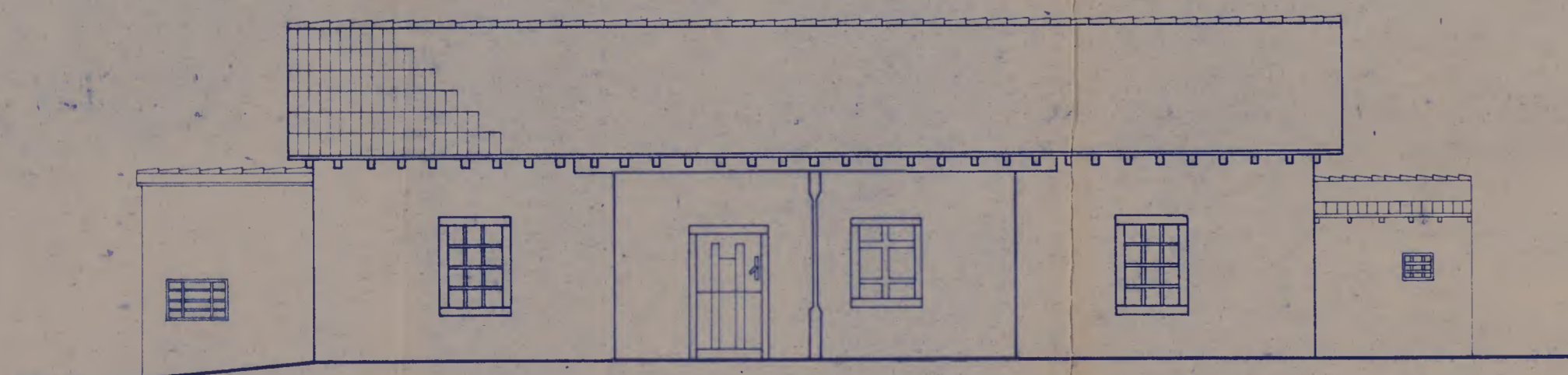
PLANTA



FACHADA 2



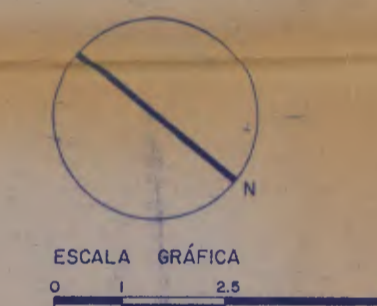
FACHADA 3






FACHADA 1



FACHADA 4



LEGENDA / MATERIAL
 TAIPA 
 PAU A RIQUE 
 ALVENARIA 

OBRA
 DO BARÃO DE MAUÁ
CASA BANDEIRISTA MAUÁ

TÍTULO
LEVANTAMENTO

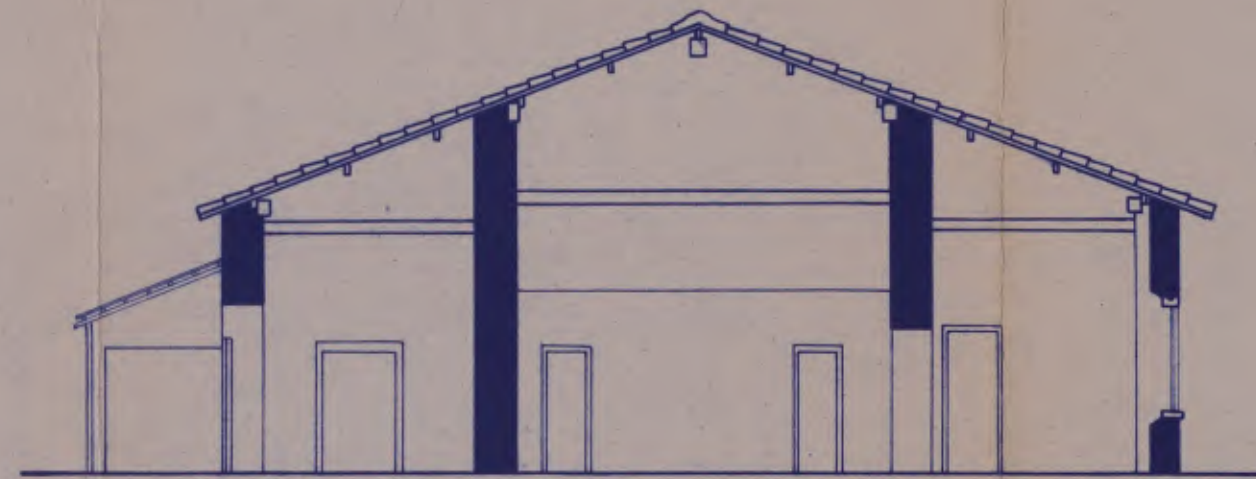
FASE DO PROJETO	FOLHA Nº
PROJETO BÁSICO	101
ESCALA 1:100	VISTO DATA
DESENHO ALAIDE S., SILVIA D.	1/09/1980
ARG. RESP. ELIZABETH GARRIGÓS	

APROVAÇÃO RUY OHTANI
 SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
 CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,
 ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO
 RUA LÍBERO BADARÓ 39 1º ANDAR CEP 01009 / SÃO PAULO
 TELEFONES: 358640 358628 358421

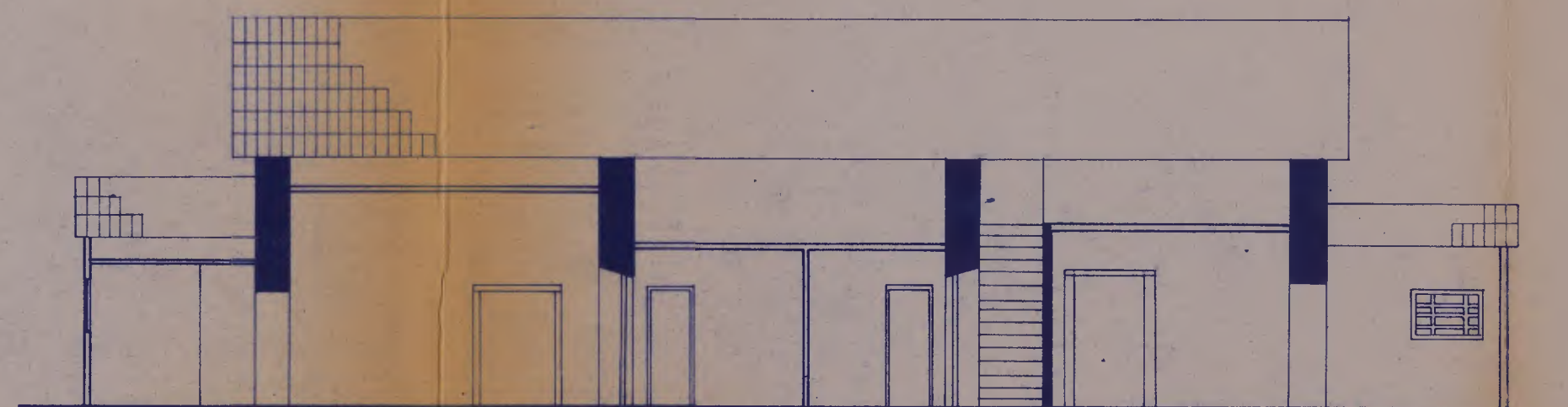
LEVANTAMENTO REALIZADO POR:
 ELIZABETH GARRIGÓS
 ALAIDE DONIEWICZ
 SILVIA DZIK

71

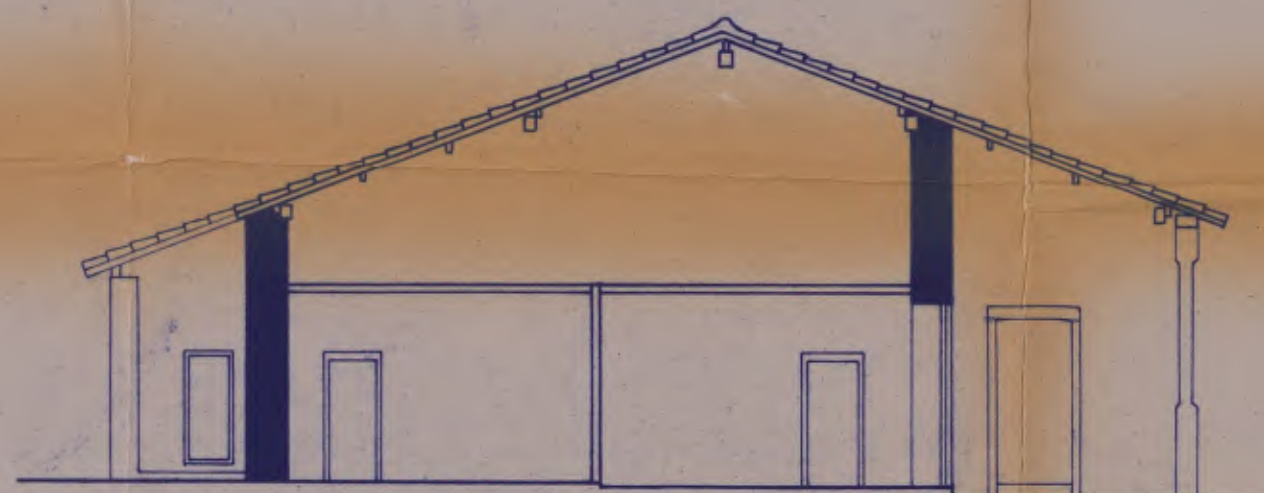
73



CORTE D-D



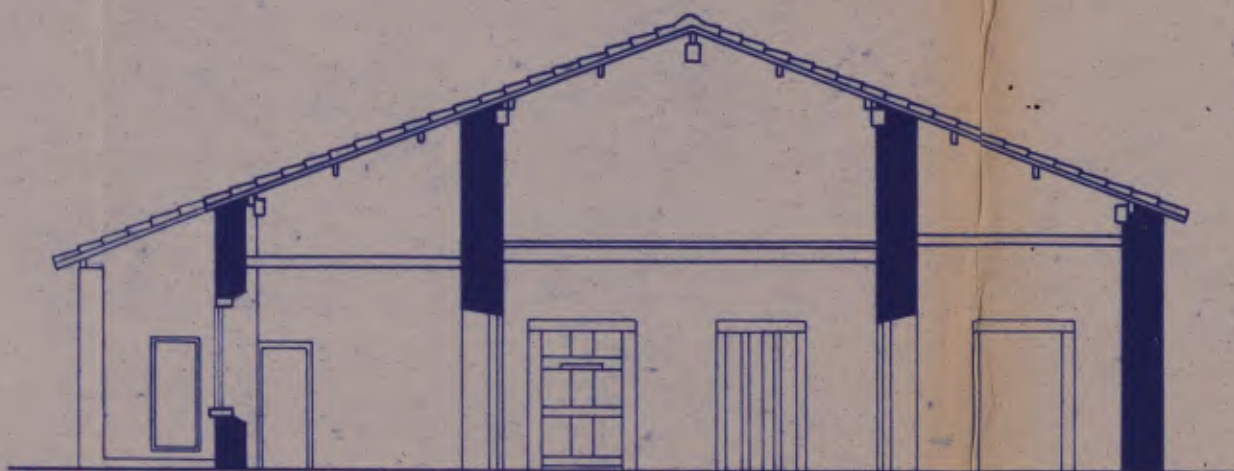
CORTE E-E



CORTE C-C



CORTE B-B



CORTE A-A



12

ESCALA GRÁFICA
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m

LEGENDA / MATERIAL

- TÁBUA
- PAU A PIQUE
- ALVENARIA

OBRA

30 BARRAS DE MAUÁ
CASA BANDEIRISTA
MAUÁ

TÍTULO

LEVANTAMENTO

FASE DO PROJETO	FOLHA Nº
PROJETO BÁSICO	201
ESCALA 1:100	VISTO DATA
DESENHO ALAIDE, CATARINA, SILVIA D.	4/09/1980
ARQ. RESP. ELIZABETH GARRIGÓS	
APROVAÇÃO RUY OHTAKE	

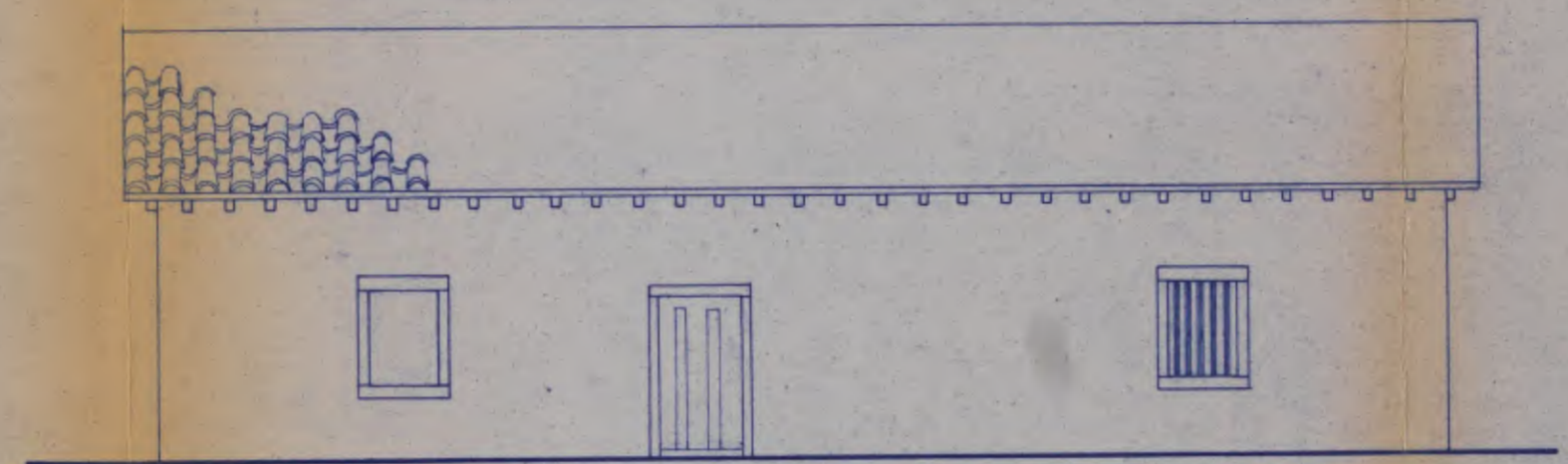
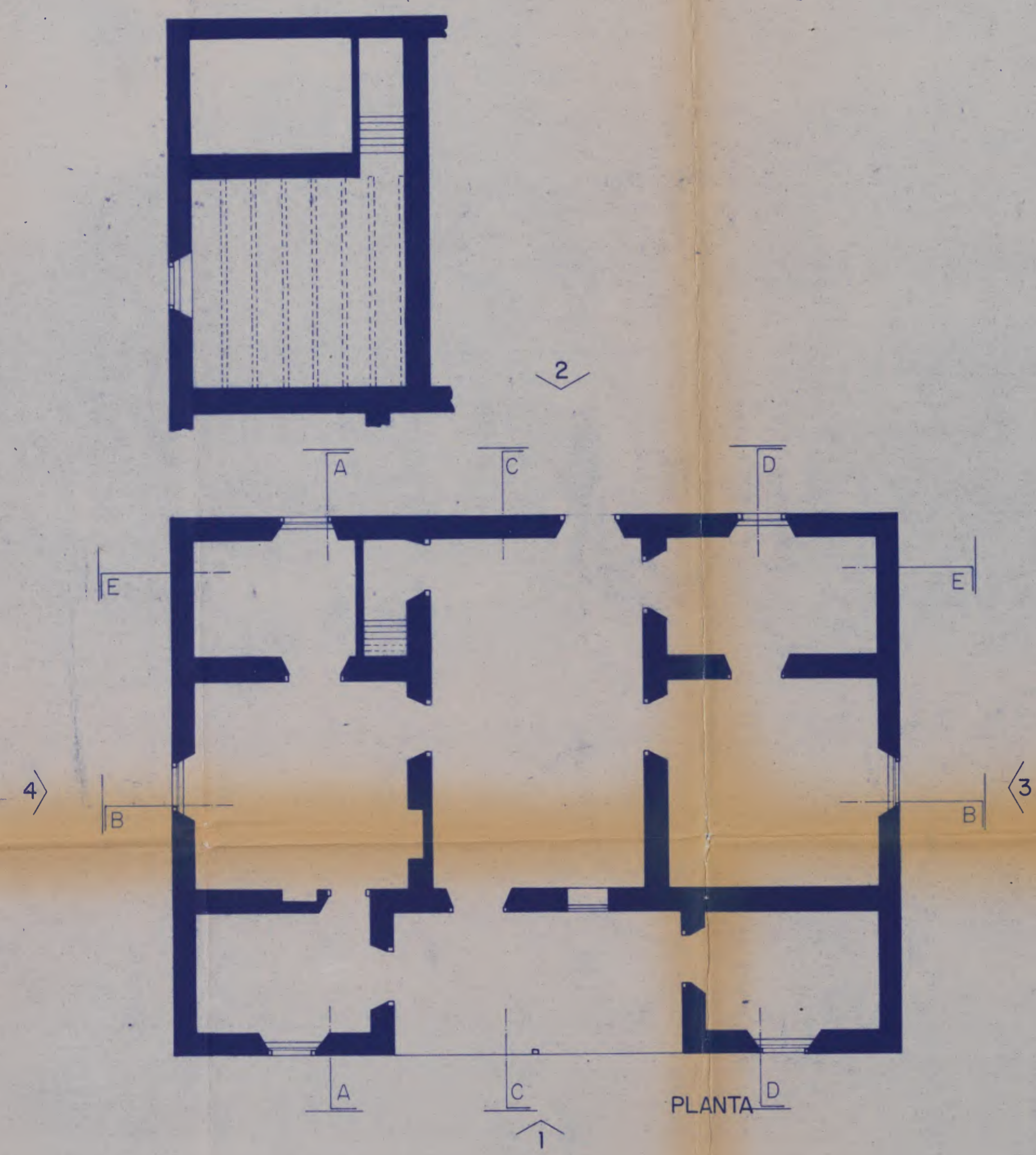
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

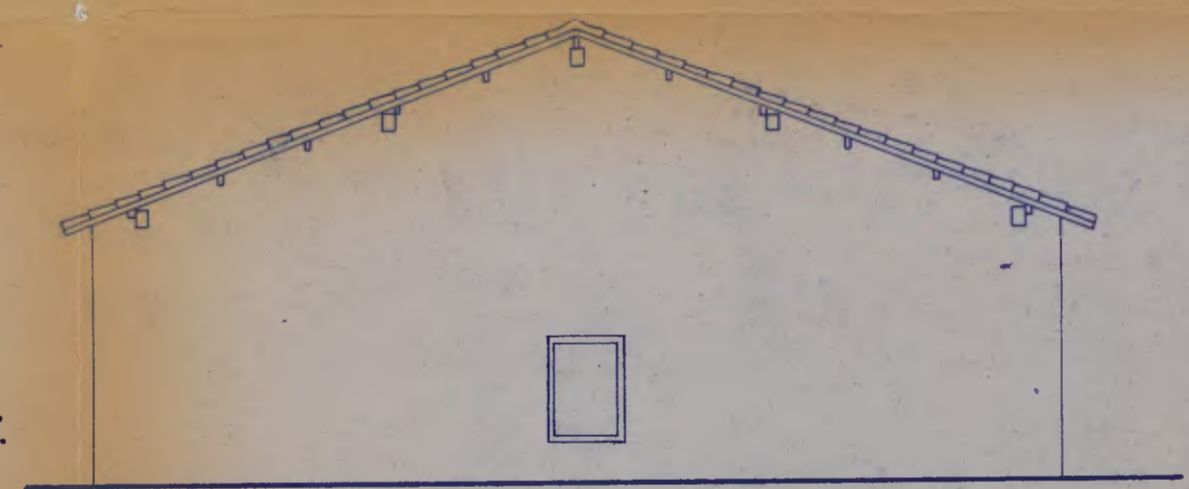
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,
ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO

RUA LÍBERO BADARÓ 39 1º ANDAR CEP 01009 / SÃO PAULO
TELEFONES 326640 326628 326641

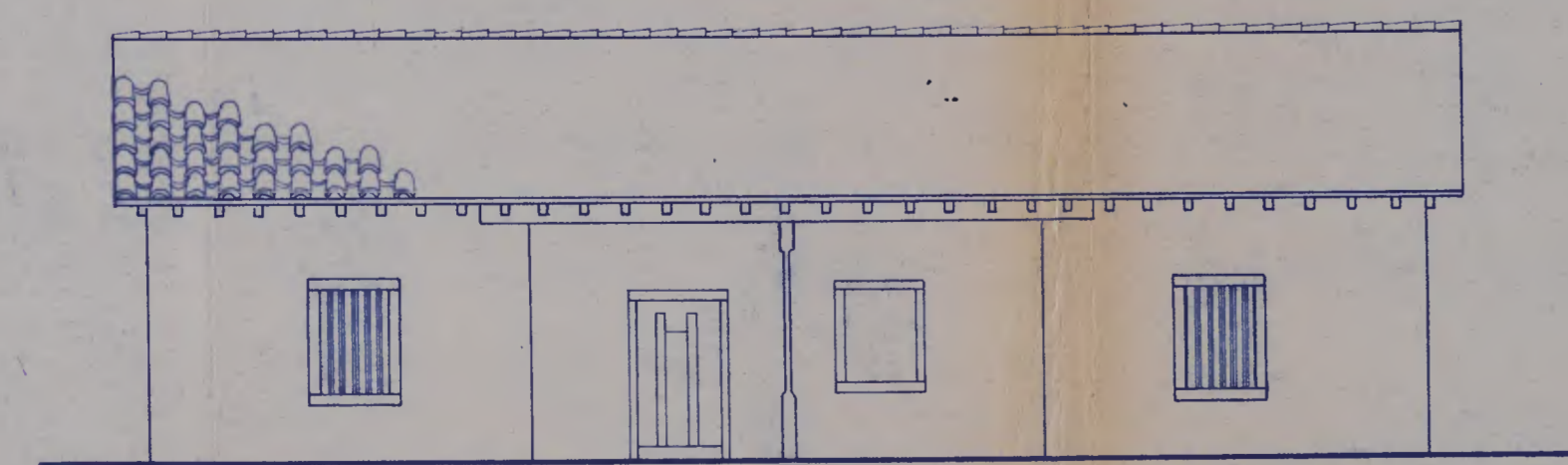
LEVANTAMENTO REALIZADO POR:
ELIZABETH GARRIGÓS
ALAIDE SONNEWEND
SILVIA DZIN



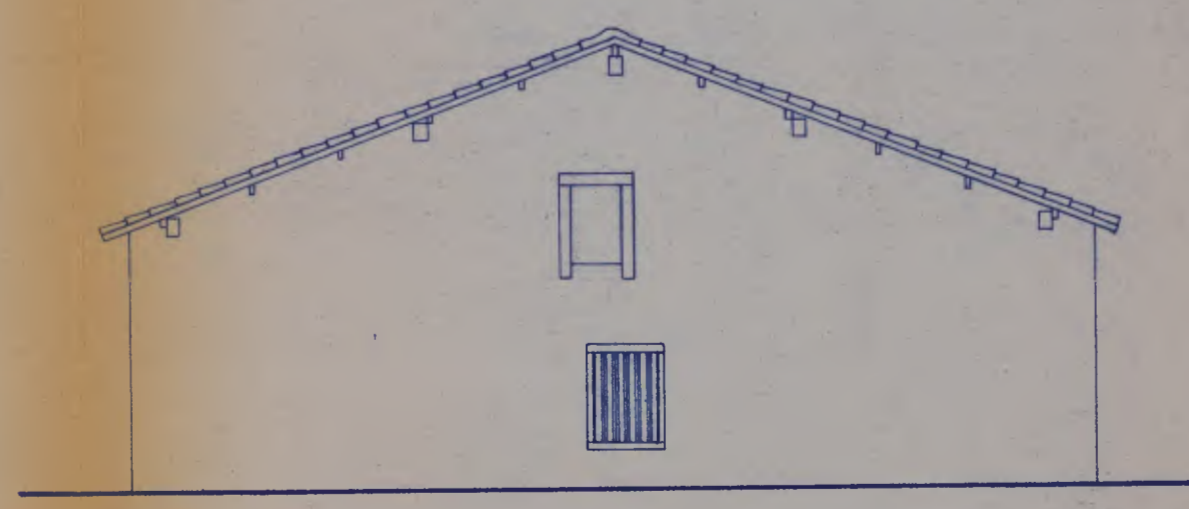
FACHADA 2



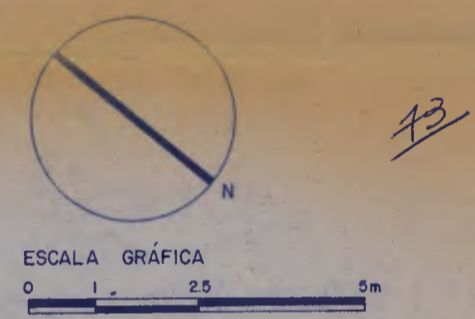
FACHADA 3



FACHADA 1



FACHADA 4



ESCALA GRÁFICA
0 1 2.5 m

LEGENDA / MATERIAL
TAIPA [shaded box]
PAU A PIQUE [dashed line]
ALVENARIA [white box]

OBRA
BO BARÃO DE MAUÁ
CASA BANDEIRISTA
MAUÁ

TÍTULO
HIPÓTESE DE RECONSTITUIÇÃO ARQUITETÔNICA

FASE DO PROJETO
PROJETO BÁSICO

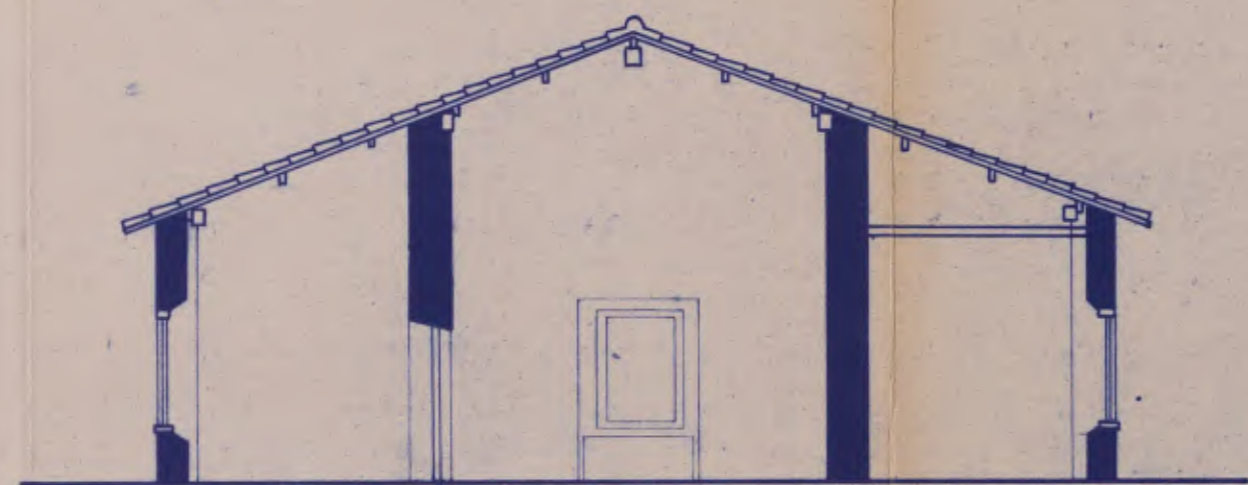
FOLHA Nº
102

ESCALA	VISTO	DATA
1:100		
DESENHO	ALAIDE S. CATARINA O. C.	8/09/1980
ARG. RESP.	ELIZABETH GARRIBÓS	
APROVAÇÃO	ROY OHTAKE	

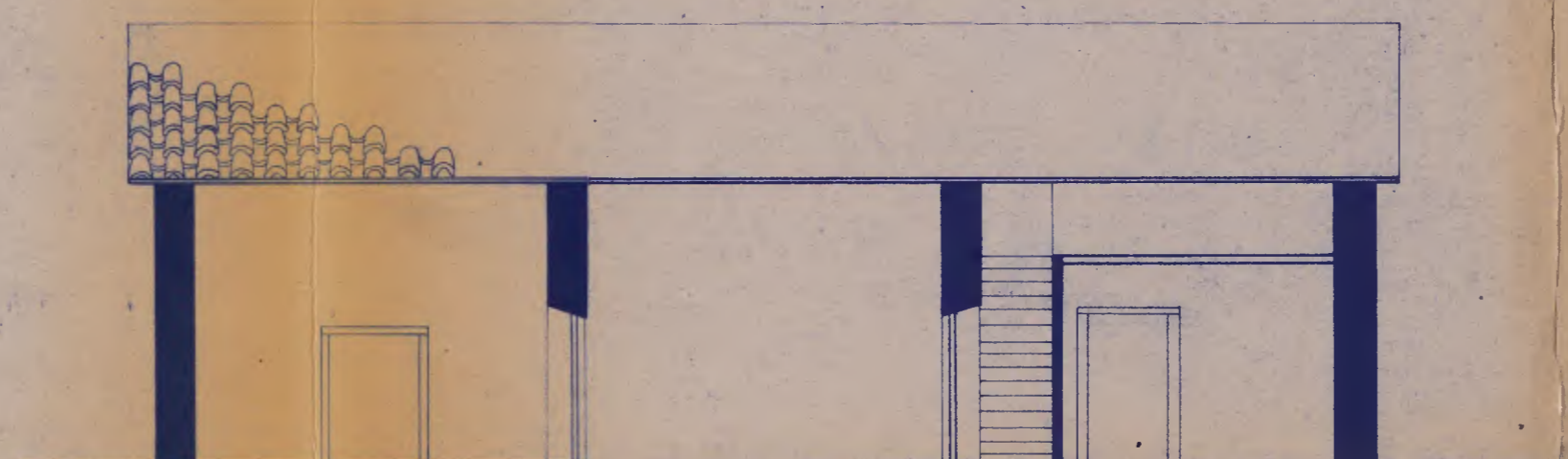
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,
ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO
RUA LIBERIO BADAHO 38 JIÁ ANDAR CEP 01009/SAO PAULO
TELEFONES: 366640 366628 356421

OBS: A BALAUSTRADA DAS JANELAS DAS FACHADAS 1,2,3,4, NÃO FORAM RECONSTITUIDOS DEVIDO AS VERGAS SUPOSTAMENTE ORIGINAIS TEREM SIDO SUBSTITUIDOS

OS CACHORROS NOS BEIRAIS TAMBEM NÃO FORAM RECONSTITUIDOS DEVIDO A FALTA DE DOCUMENTAÇÃO PRECISA



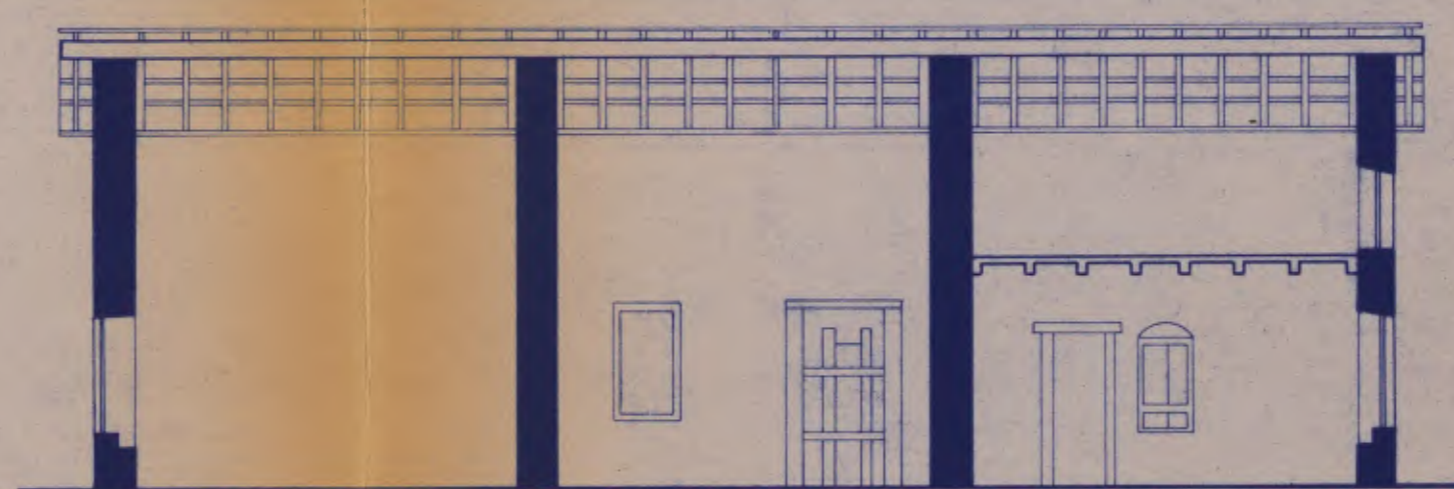
CORTE D-D



CORTE E-E



CORTE C-C



CORTE B-B



CORTE A-A



ESCALA GRAFICA
0 1 2 3 4 5m

LEGENDA / MATERIAL
TAIPA
PAU A PIQUE
ALVENARIA

HA

OBRA
DO BARÃO DE MAUÁ
CASA BANDEIRISTA
MAUÁ

TÍTULO
HIPÓTESE DE RECONSTITUIÇÃO
ARQUITETÔNICA

FASE DO PROJETO
PROJETO BÁSICO

FOLHA Nº
202

ESCALA 1:100
DESENHO CATARINA O. COSTA
ARQ. RESP. ELIZABETH BARRIGÓS

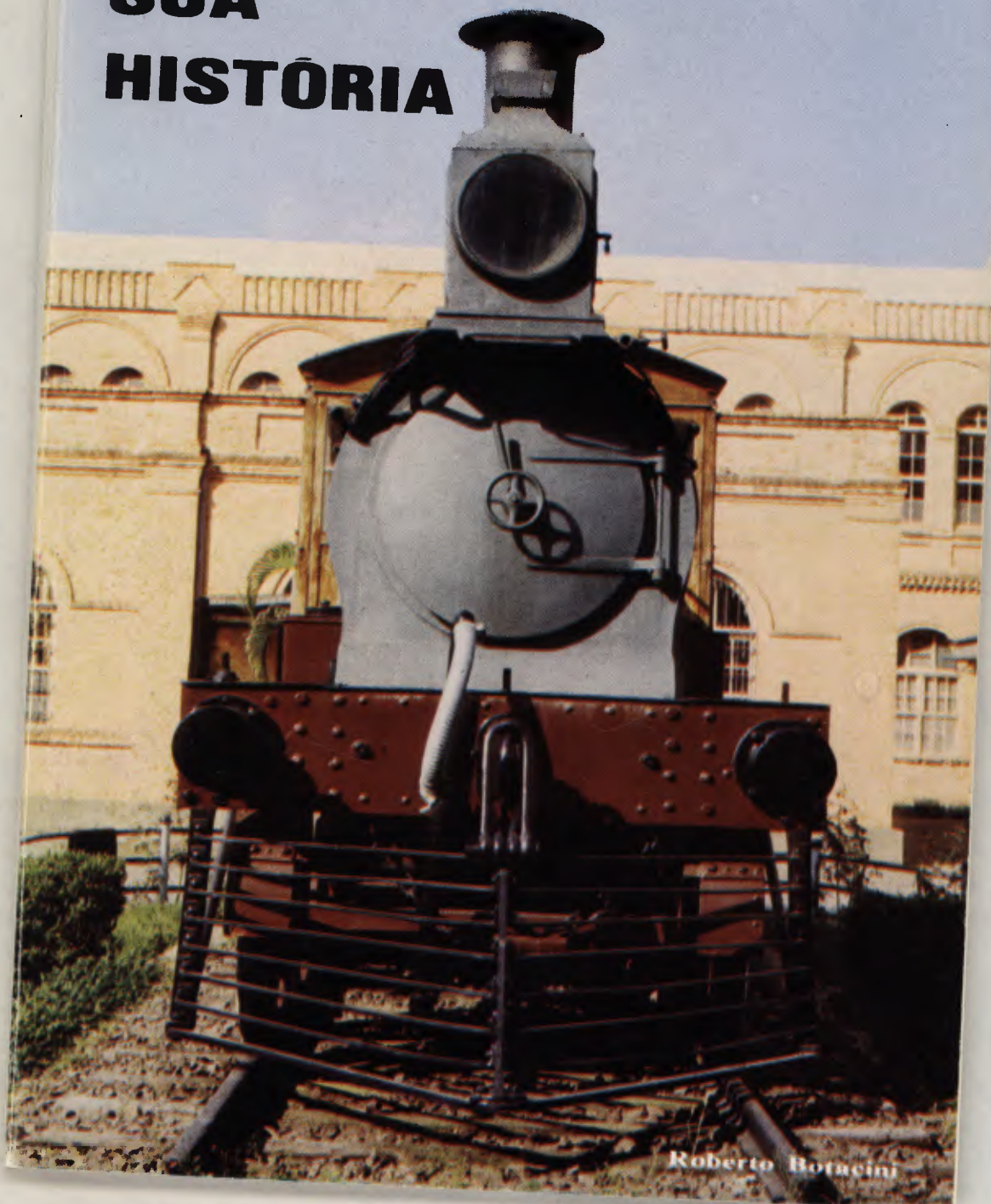
VISTO
DATA
8/09/1990

APROVAÇÃO RUY OHTAKE

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,
ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO
RUA BARRÃO DE MAUÁ, 556/557 - SÃO PAULO
TEL. (011) 5564-2200

75

**MAUÁ ...
SUA
HISTÓRIA**



Roberto Botacini

ROBERTO BOTACINI

MAUA... SUA HISTORIA

1978

1978

ROBERTO BOTACINI
NOTA DO AUTOR

MAUÁ... SUA HISTÓRIA

CAPA - "Locomotiva" - Foto de Domingos Orlando.

C/CAPA - "Dama Antiga" - 1º Cartaz da "Coca-Cola"
lançado em 1904 nos Estados Unidos.

1979

DO MESMO AUTOR

Onde Estará Hitler?

Nazistas Na América

A Fuga de Hitler

Hitler Não Morreu em Berlim

Perón a Volta do Nazismo.

Tijolino e Zé Briquele

O Sacrifício de Nixon

Cem Anos de Colonização Italiana No ABC.

O Nazismo Sobrevive ao III Reich

Ribeirão Pires ... Sua História

Rio Grande... Sua História.

Copyright C 1979 By Roberto Botacini

Todos os direitos reservados à EDITORA COMBRIG -
Rib. Pires - CEP 09400 - C. Postal 87 - SP.

NOTA DO AUTOR

A maior necessidade dos dias atuais é a de uma educação estável e de elevado descortino, procurando mostrar a nossa juventude os fatos históricos que deram origem ao progresso, a ciência e a toda tecnologia moderna, para que o nosso desenvolvimento cultural não seja marginalizado, e nossas antigas paisagens esquecidas.

Com o evento do "25º Aniversário de Emancipação Político-Administrativa" do Município de Mauá, o que ocorre em 8 de Dezembro de 1979, tomamos aos ombros a tarefa de lançar esta obra acerca da verdadeira história do Município.

Possuindo um acervo fotográfico com mais de duas mil fotos da região da Grande São Paulo, sendo sua maioria com paisagens do século passado, é nossa intenção apesar das enormes dificuldades, fornecer a todos os habitantes da região, uma vasta série de documentação histórica, com o lançamento de livros focalizando o passado de todas as cidades que compõem o planalto e a Baixada Santista.

INTRODUÇÃO

Após a descoberta do Brasil, inúmeras foram as expedições colonizadoras enviadas pelo reino de Portugal. Em uma delas, ou mesmo anteriormente ao descobrimento vieram João Ramalho e Antonio Rodrigues, existindo porém dúvidas sobre a data da vinda de ambos.

Assim, quando Martin Afonso de Souza em 20 de janeiro de 1532, entrou numa baía que, protegida por duas ilhas mui próximas da terra firme, apresenta o mais seguro ancoradouro de toda costa, longe de encontrar a hostilidade que esperava, foi surpreendido pela presença de um lusitano – João Ramalho – que o acolheu com as maiores demonstrações de alegria, garantindo leal hospitalidade e segurança aos colonizadores, porquanto era casado com Bartira, filha de um dos mais poderosos chefes de tribos da região, o Cacique Tibiriçá.

Na época em que Martin Afonso de Souza aportou à ilha de São Vicente, essa parte da costa brasileira pertencia aos quaianazes, indígenas pacíficos que povoavam o planalto situado ao norte da cadeia marítima, mas que, em certas épocas do ano incursionavam ao litoral, a fim de colher ostras e outros moluscos.

No momento em que os portugueses entraram na baía, indígenas habitantes do planalto pescavam na costa. Diante do tamanho dos barcos europeus, fugiram, indo relatar em suas tabas (aldeias) que acabavam de ver pírogas que, comparadas com as por eles usadas, eram como árvores mais altas da floresta em relação às plantas rasteiras do campo; e que, homens de pele branca das mesmas haviam desembarcados, parecendo querer se estabelecer no local, ali se fortificando.

O chefe dos indígenas tomou como um insulto a conduta dos homens brancos, razão pela qual se apressou em dar a notícia do que ocorria a todos os caciques da vizinhança. Apressou-se, portanto, em avisar das ocorrências a Tibiriçá, chefe dos habitantes dos campos de Piratininga a quem toda a nação quaianás tributava grande respeito, porquanto nenhum chefe era mais poderoso, nem melhor guerreiro. Martin Afonso não era o primeiro europeu que pisava naquela costa. Entre os guaianazes vivia um português, salvo, provavelmente, de algum naufrágio e a quem Tibiriçá dera uma de suas filhas, de nome Bartira, por esposa. Esse homem, chamado João Ramalho, não tendo jamais visto um navio de sua nacionalidade abordar àquelas paragens, acreditou que os homens aos quais os indígenas se referiam, ali tivessem sido arrojados por uma tempestade, quando na rota das Índias Orientais. Compadecido da triste sorte que supunha estar afligindo seus compatriotas, conseguiu que seu sogro partilhasse de sua compaixão, persuadindo-o de que, se tratasse os portugueses como amigos, lhe adviriam de tal atitude grandes proveitos. Tibiriçá, em companhia do genro, pôs-se a caminho de São Vicente, seguido de trezentos indígenas armados de flexas. Quando João Ramalho avistou os portugueses, elevou a voz, e, falando aos compatriotas, de longe, em sua língua materna, assegurou-lhes que os guaianazes não se apresentavam como inimigos. Aproximaram-se, então, indígenas e portugueses, fazendo aliança contra as tribos indígenas que tentassem atacá-los; e, como manifestação de regozijo, os portugueses casaram o ribombo de sua artilharia aos sons dos instrumentos com que os indígenas acompanhavam suas danças selvagens.

Nada mais tendo a temer dos indígenas, Martin Afonso ocupou-se com febril atividade na edificação da nascente povoação, permitindo que seus companheiros fizessem plantações na Ilha de São Vicente; nomeou oficiais de justiça e assegurou, por meio de sábios regulamentos, a tranquilidade dos colonos e a segurança das respectivas propriedades.

A Martin Afonso de Souza, em última palavra, deve-se o primeiro estabelecimento regular dos portugueses no Novo Mundo. O navegante lusitano não se contentou, porém, como tantos outros capitães portugueses, em explorar a costa tendo João Ramalho enaltecido as belezas do interior do país, quiz Martin Afonso conhecer e desbravar o interior das terras. Através de mil perigos, escalou a cadeia marítima denominada pelos indígenas Parapiacaba (lugar de onde se avista o mar); do cume das altas montanhas que a constituem pôde fazer uma idéia exata da magnífica região cuja posse acabava de assegurar para a monarquia lusa; e, assim, penetrou pelas matas de Geribatiba ou Jurubatuba (região hoje ocupada pelos municípios de Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires) até atingir a planície de Piratininga (1532), domínio de seu fiel aliado – o cacique Tibiriçá.

O rei D. João III reconheceu, afinal, que o Brasil tinha algum valor mas, para se livrar dos cuidados exigidos pela colonização de tão vasta região, dividiu-a em várias capitanias hereditárias, doando-as a nobres personalidades, que se ocupariam de defendê-las, nas mesmas formando estabelecimentos e impondo a ordem.

Martin Afonso era um dos maiores mercedores de tal recompensa. D. João III doou-lhe 400 léguas da costa, desde a baía de Paranaguá. Nessa vasta extensão de terras estava encravada uma nesga de 10 léguas de largura, desde o rio São Vicente até o rio Juqueriquerê, em frente à linha de São Sebastião, terras que faziam parte das 50 léguas doadas a Pero Lopes de Souza, irmão de Martin Afonso de Souza, a região de Geribatiba estava incluída na capitania de Martin Afonso. Em 1536, voltando a Portugal, o colonizador português Braz Cubas recebe a 25 de setembro, a concessão da sesmaria de Geribatiba* – que lhe é outorgada pela esposa de Martin Afonso de Souza, pois este há mais de dois anos partira para as Índias.

A partir da primeira incursão portuguesa rumo aos campos de Piratininga, a região de Geribatiba começou a ser cortada por trilhas em várias direções, as quais serviam de ligação entre o litoral e o planalto sendo caminho obrigatório para os europeus colonizadores e para os indígenas. Predominavam na região os índios Guaianazes, Tupiniquins e Muiraimomis. * – Em documentos da época, o nome Geribatiba aparece com ortografias diferentes, ora Geribatiba ou Jurubatuba, e a sesmaria de Braz Cubas ocupava grande região do atual ABC até parte da área mais tarde ocupada por Mogi das Cruzes. A região de Ribeirão Pires atual, bem como também a do município de Rio Grande da Serra, nos primórdios de 1.600 começou a ser denominado Caguassú (Mata Grande).

As províncias setentrionais do Brasil bem como São Vicente, estavam em situação precária. Seus donatários, fracos e isolados, tinham dificuldade em se defender dos incessantes ataques dos indígenas, ao mesmo tempo em que se aproveitavam da autoridade sem limites de que eram investidos, para a prática, em relação aos colonos, de atos do MAIS INTOLERÁVEL DESPOTISMO.

D. João III, finalmente, atendendo às súplicas de seus súditos, enviou ao Brasil um governador geral – Tomé de Souza – homem enérgico e prudente, que deveria representá-lo em todas as coisas, e a quem concedeu os mais amplos poderes. Com Tomé de Souza chegaram no ano de 1549, cinco religiosos da Companhia de Jesus, tendo a frente Manuel da Nóbrega, seu provincial missionário que, à nobreza do sangue, reunia as mais altas virtudes, prodigiosa atividade e grande talento para conduzir-se em sua missão.

Apenas chegando ao Brasil, Nóbrega fundou um colégio em São Vicente. Em pouco tempo então, começou para a Capitania de Martin Afonso uma nova era. Os jesuítas envidavam todos os esforços para integrar os colonos na dignidade de homens e nos deveres de cristão, por muito tempo esquecidos; opunham-se às injustiças dos mesmos e pleiteavam, corajosamente, a prol da liberdade dos indígenas, afastando da comunhão dos fiéis os opressores desses infelizes. Iam procurar os selvagens no fundo das florestas, afrontavam-lhes a crueldade, atraíam-nos com benefícios, consolavam-nos em suas aflições, tratavam-nos em suas enfermidades e os pacificavam.

Os jesuítas desde logo sentiram que, para se tornar verdadeiramente úteis aos indígenas, não deveriam confinar-se no litoral habitado unicamente pelos portugueses e seus escravos, deveriam transpor a serra rumo ao planalto.

Assim, em meados do século XVI época em que desembarcaram na capitania os primeiros missionários jesuítas, que procuraram estabelecer contato mais íntimo com os bugres, tendo por objetivo a catequese seria dado o impulso efetivo para a conquista de uma primeira área na zona de serra acima. Em carta escrita em São Vicente, entre 1549 e 1550, dizia o Padre Leonardo Nunes: “Aqui me disseram que no campo, quatorze ou quinze léguas daqui: entre os índios, estava alguma gente cristã derramada, e passava-se o ano sem ouvirem missa e sem se confessarem, e andavam em uma vida de selvagens”.

Foi então que o Padre Leonardo Nunes, a pedido de Braz Cubas e do Padre Manoel da Nobrega, partiu rumo ao planalto e próximo à nascente do rio Guapituba, construiu uma pequena igreja em taipas que deu origem a um pequeno povoado que alguns denominavam de Geribatiba, pois da fundação de Santo André constam dados de que próximo “Já existia a esse tempo, aldeia onde residiam os Padres Francisco Pires e Vicente Rodrigues e alguns irmãos” (Carta de Nobrega - 1553, citada por S. Leite).*

Com referência a fundação de Santo André da Borda do Campo, existem muitas dúvidas sobre a sua real localização, várias são as versões e, em uma delas, a que consta de “Apostamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e Noticiosos da PROVÍNCIA DE SÃO PAULO” de autoria de Manoel Eufrásio de AZEVEDO MARQUES, edição datada de 1879, encontramos os seguintes dados sobre SANTO ANDRÉ: – Antiga e extinta povoação fundada em aprazível situação, à margem direita do ribeirão Guapituba, por João Ramalho e sua família com os índios que se lhe agregaram, na paragem chamada Borda do Campo, território hoje da freguesia de São Bernardo, da qual ficava a sueste uma légua ou 5,5 (cinco e

meio quilômetros) acha-se a meia milha ou 1.111 (mil cento e onze metros) ao sul do atual ramal ferroviário.

* - Sem fazer citação de alguns historiadores e cronistas mais recentes, que fazem menção de um rio menor, o Guapituba às margens do qual teria sido construída a vila de João Ramalho. (Santo André da Borda do Campo). O regato é afluente do rio Grande e fica situado no atual município de Ribeirão Pires. Se o fato fosse comprovado, então Santo André teria sido fundado dentro do território de Ribeirão Pires. (Região do Pilar Velho).

Ainda com referência a Vila de Santo André diz Moreira Pinto, em seu "Dicionário Geográfico" que "Santo André" foi fundado em aprazível situação, à margem direita do ribeirão Guapituba, dentro dos limites do atual Ribeirão Pires.

Quanto a paternidade da idéia de criação da vila, Theodoro Sampaio em seu "Restauração Histórica da Vila de Santo André da Borda do Campo" a concede ao Padre Leonardo Nunes, o "Abarebebê" dos índios, baseado na carta escrita pelo mesmo, relatando a visita feita em 1550 aos Campos de Piratininga e na qual diz ter encontrado os moradores dispersos, aconselhando Ramalho a reuni-los em povoação, podendo estes moradores dispersos serem aqueles que habitavam o pequeno povoado de Geribatiba, aldeia onde residiam os Padres Francisco Pires e Vicente Rodrigues e que ficava às margens do ribeirão Guapituba, o que é bem possível, pelo fato dos antigos exploradores e colonizadores terem preferência em se estabelecerem em locais altos, como um meio de defesa natural e onde existissem nascentes naturais e quedas de águas.

O mesmo Theodoro Sampaio em seu trabalho "Restauração Histórica da Vila de Santo André da Borda do Campo", diz o que segue:

"É geralmente sabido que a povoação que depois foi a Vila de Santo André se edificou à saída da mata, isto é, à borda do campo e na margem da estrada ou caminho primitivo que descia de Piratininga para o mar. A orla da mata e o caminho primitivo são, portanto, duas linhas irregulares, embora, mas que se cortam, determinando um ponto, junto ao qual devia estar o lugar da povoação de Santo André".

O primeiro trilho que houve entre São Vicente e o planalto foi aberto pelos índios, e por ele subiu Martin Afonso de Souza com João Ramalho, quando em outubro de 1532 visitou pela primeira vez os campos de Piratininga. Posteriormente, em 1553, foi aberto um outro caminho também pelos índios sob a direção do Padre José de Anchieta; este foi em 1560 mandado preferir ao outro pelo governador geral Mem de Sá, e foi conhecido durante muitos anos com o nome de Caminho do Padre José.

Para ir do litoral à planície de Piratininga, os portugueses, até 1560, só tinham um perigosíssimo caminho, infestado pelos tamoios, seus fídagais inimigos. Estes selvagens se ocultavam nos matos, à direita e à esquerda do caminho, atacando de improviso os viajantes, despojando-os, aprisionando-os e levando-os para seus bárbaros festins. Os jesuítas favorecidos pelo governador Mem de Sá e auxiliados por indígenas catequisados, abriram, com perigo de vida, um novo caminho, seguindo um traçado isento do perigo de ataques por parte dos selvagens. Os habitantes do planalto e os do litoral puderam, afinal, comunicar-se entre si, sem se expor a horrores suplicios, e testemunharam o mais vivo reconhecimento aos padres jesuítas e ao governador Mem de Sá.

É certo, e nem o contrário poder-se-ia imaginar, que essa estrada em nada se assemelhava às mais rudimentares que atualmente são abertas, ou as construídas com tanta arte, em meio das mais escarpadas montanhas. O padre Vasconcelos, que pela mesma passou cem anos depois de sua abertura (1656), afirmou que ela não havia passado por qualquer modificação, e assim a descreveu, mostrando como era difícil o seu trajeto é como é admirável a região que atravessa - "Não é caminhando" - disse o padre Vasconcelos - "que se faz a maior parte da viagem; é de rastros sobre as mãos e os pés, agarrando-se às raízes das árvores, em meio de rochedos pontiagudos e de tão terríveis precipícios, que eu tremia, devo confessá-lo, quando olhava para baixo. A profundidade do vale é aterrorizante, e o número de montanhas que se elevam, uma por cima das outras, faz quase perder toda a esperança de chegar ao fim. Quando se acredita estar no cume de uma delas, chega-se ao sopé de outra mais alta ainda. Mas é verdade que, repetidas vezes, sente-se recompensado das fadigas da ascensão. Quando eu me sentava sobre um rochedo e lançava o olhar para baixo, parecia-me estar olhando do alto do firmamento, e que o globo encontrava-se abaixo dos meus pés; uma vista admirável descortinava-se - a terra e o mar, planície, florestas, cadeia de montanhas, uma infinita variedade, constituindo a mais encantadora paisagem que o nosso espírito possa imaginar".

A estrada compõe-se de três partes bem distintas: - o espaço não acidentado, compreendido entre a cidade de Santos e a base da montanha - serra de Cubatão ou de Paranapia-

caba - a própria montanha, e afinal, a parte do planalto que se estende desde esta última até São Paulo.

Outrora, quem pretendesse ir de Santos a São Paulo, fazia-o em barcos, por água, atravessando a baía e entrando no rio Cubatão, estreito curso de água, pantanosa, habitado por jacarés e aves aquáticas, que serpenteia, lentamente, através de extensos mangues. Depois de um percurso de cerca de 3 léguas, chegava-se a uma vila onde existia um posto alfandegário e que tem o mesmo nome dado ao rio e à montanha (vila ou arraial de Cubatão). Desse ponto, galgava-se a montanha sobre o lombo de muares; ali também descarregavam-se os animais de carga vindos de São Paulo, recolhendo-se em depósitos as mercadorias pelos mesmos trazidos da referida cidade, a fim de embarcá-las para Santos, quando a maré tornava-se favorável. Ora, esse meio de transporte, além de muito despendioso, ocasionava demoras prejudiciais ao comércio. A fim de dar um remédio a tão graves inconvenientes, foi aberta uma bela estrada, perfeitamente plana, que se prolonga até Santos, por uma espécie de cais construído na baía, com arcos de distância em distância.

Muito perto da vila de Cubatão, começa-se a subir a serra. O caminho que leva ao seu cume é solidamente construído, mas estreito, e, embora formando um "zigzague" de 180 ângulos, é tão abrupto, que unicamente os pedestres e os muares podem percorrê-lo. O referido caminho foi cortado numa espécie de parapeito que a montanha forma, com regatos que, de ambos os lados, precipitam-se em despenhadeiros de grande profundidade. Em alguns lugares, olhando-se para cima, os rochedos para a frente projetados, sobre os quais a estrada faz mil voltas, semelham uma fortaleza ameaçadora; se se olha para o lado, a vista se perde num espantoso abismo. A altura da serra de Paranapiacaba é calculada em 706 metros e para transpô-la era necessária uma hora a uma hora e meia até atingir o planalto. Nesse ponto tudo se transforma; o solo torna-se plano, com as pradarias esparsas em meio das florestas de carvalhos existentes.

Galgando a serra, os colonizadores encontram um imenso planalto, voltado para o interior do continente, rasgado por inúmeros, rios e córregos, cercados de florestas subtropicais e campos selvagens, próprios para pastagens.

O clima super úmido, nas cercanias da cordilheira, é envolvido pelas densas neblinas, que fluem do penhasco litorâneo para dentro do continente e os cursos d'água se alongam, numa ramificação sinuosa, de encontro com o Tamanduaté e o Tietê. O local denominado Borda do Campo, tem um aspecto mais risonho, cheio de bosques, de arbustos rasteiros e de capões, cortados por sinuosos regatos e rios, existindo na região montanhosa muitas quedas d'água. Florestas contínuas cobriam a parte da província de São Paulo, todo o litoral, bem como a Serra do Mar.

A região de Geribatiba, sesmaria doada a Braz Cubas em 25 de setembro de 1536, vasta região que ia desde Rio Grande, Ribeirão Pires até Mogi das Cruzes (atuais), tem o seu nome originário do rio em cujas margens abunda a palmeira Gerivá, mato de palmeira Gerivá.

Com os caminhos que ligavam o litoral ao planalto, melhorados e menos difíceis de serem percorridos, intensificaram-se o tráfego de caravanas entre o litoral e o planalto rumo aos campos de Piratininga. Os tropeiros vindos de Santos e São Vicente em direção a São Paulo e outros núcleos, tinham construído alguns ranchos e descansavam suas tropas, para depois seguirem, pelo meio das matas e sertões invios, as suas jornadas muitas vezes perigosas e arriscadíssimas.

As florestas primitivas cobriam em todas as direções este solo precioso. A sombra dos jequitibás, das perobas e as figueiras bravias, derramava sobre a cabeça dos viajantes uma frescura vivificante e amena. A pureza do ar e o perfume das flores silvestres faziam deste lugar um verdadeiro oásis.

Várias eram as trilhas que cortavam a região de Geribatiba, entre as trilhas e caminhos existia o velho caminho dos índios, o qual passava no Perequê; aproximava-se do Zanzalá, passava o Rio Grande na parte atual e entrava na garganta do Botujuru.

Com as primeiras povoações fundadas no planalto de Piratininga, surgiu a necessidade, uma das mais prementes, do fornecimento de sal. Esse mineral era trazido do porto de São Vicente para os altiplanos do "Alto da Serra", hoje Paranapiacaba, sendo transportado em lombo de burros guiados pelos tropeiros, figura importante em toda formação histórica brasileira.

Por volta de 1611 as tropas que transportavam sal do porto de São Vicente para o recém-formado povoado de Mogi das Cruzes, utilizavam-se de um caminho que ladeava o Rio Grande, o já acima citado "Caminho do Zanzalá". Com o rápido crescimento de Mogi

das Cruzes que se transformou numa das maiores povoações, aumentou assim também o número de tropas com carga de sal rumo a Mogi.

Um dos locais preferidos para "parada" das tropas eram às margens do Rio Grande, por ser esse um dos mais importantes da região, havendo inclusive boa pastagem para o gado. Ali pernoitando os tropeiros.

Consta que numa dessas paradas, certa feita, veio a falecer um dos tropeiros, que foi sepultado num promontório próximo ao local. Posteriormente naquele lugar, marcado por uma cruz de madeira, decidiu-se construir uma orada, que mais tarde foi substituída por uma capela maior e que hoje é a atual Capela de Santa Cruz (Rio Grande).

Ao lado das pousadas aos poucos foram surgindo pequenas habitações daqueles que já não mais tinham pressa em chegar aos seus destinos. Dentro de pouco tempo já havia algumas famílias residindo na localidade e muitos tropeiros, finalmente, não mais estavam de passagem ou apenas fazendo uma "parada", mas sim morando. Mais famílias foram chegando, adquirindo terrenos ao redor da orada e tudo o que era necessário à sobrevivência do lugar foi sendo providenciado. Desta maneira surgia Santa Cruz, hoje município de Rio Grande da Serra.

Na mesma época, a região de Caguassu (atuais Rio Grande e Ribeirão Pires), antes denominada Geribatiba, começou a ser transposta por tropeiros que percorriam as várias trilhas existentes.

Sendo passagem obrigatória entre o litoral e o planalto, os moradores aumentavam dia-a-dia, disseminados por vários pontos das cidades que compõem o atual Grande São Paulo, embora lutassem com a falta de vias de comunicação.

Foi quando o capitão general Antonio Caldeira da Silva Pimentel, atendendo aos pedidos dos primeiros povoadores, ordenou a construção de um novo ramal no caminho do mar que de Santo Amaro viesse ter a São Bernardo. Na mesma ocasião, construiu-se uma bifurcação que saía do chamado Caminho do Mar, vindo em direção ao atual Mogi das Cruzes, variante também localizada na região de Rio Grande.

No ano de 1735, foi concedida uma sesmaria a João Alves Pimentel no Rio Grande, caminho de Santos. (Livro 6, de Sesmarias Antigas - fls 55), sendo esta a primeira referência oficial à região, com o nome de Rio Grande. Porém, com o intuito de impedir o acesso às minas de ouro de Cuiabá, em Mato Grosso, o rei de Portugal ordenou a vedação do caminho que atravessava a serra de Jurubatuba e que servia de ligação entre Mogi das Cruzes e Santos, passando pela atual Bertioga. Um ramal interligava-a com o núcleo de Rio Grande e Caguassu, cuja picada havia sido aberta no quinhentismo. A citada proibição real, fez com que aumentasse o trânsito de viajantes pela região em demanda a Mogi das Cruzes.

Um mandado da Câmara de São Paulo de 16 de outubro de 1737, esclarece que Francisco Homem del Rey, logo substituído pelo capitão Estevão Raposo de Siqueira, fora pago pelos moradores de Conceição (Guarulhos), para aterrar o Rio Grande (Tietê) e o Caminho do Mar que vai para Santos, desde onde acabava o de Caguassu até o Pico da Serra, passando pelo já existente do outro Rio Grande.

Este dito caminho que de Guarulhos atravessava a região da Penha, é novamente referido em mandado camarista de 8 de outubro de 1740 - Nomeou-se Salvador da Cunha por cabo dos moradores de Guarulhos para o conserto de dito caminho, exceto Vargem Grande antes da serra, onde os índios, com cabos poderiam fazê-la.

J.J. Von Tschudi em "Viagens às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo", faz a seguinte referência: Chegando ao porto de Santos em 21 de julho de 1860, num sábado às duas horas da tarde, depois de uma exaustiva viagem, no domingo às 5 da tarde, comprei uma boa mula de sela, aluguei as bestas de carga que me eram necessárias, e deixei, terça-feira, dia 24 de julho, a cidade portuária, em companhia do Major Von Sukow. Adiante terei oportunidade de falar da estrada que liga Santos a São Paulo, limitando-me aqui a observar apenas que encontrei a estrada que passa pela Serra de Cubatão em melhor estado que dois anos antes, mas, em conjunto, apesar das avultadas somas dispendidas na sua construção, quase nada melhor que naquela época. Vencida a serra, descansamos um pouco em Caveiras. Ao cair da noite, resolvemos pousar em Rio Grande, onde encontramos todas as comodidades que um albergue pode oferecer, no interior do país. Após a marcha, que fora de 7 horas montado, meu companheiro, homem de mais de 70 anos, sentava ainda na sela, tão firme e apumado, como apenas passeasse pelas ruas do Rio de Janeiro. Forte chuva nos impediu de prosseguir a viagem, quando nos dispunhamos a ela, às 9 horas do dia seguinte. Os caminhos estavam encharcados e escorregadios, e já era bem umas duas horas da tarde, quando chegamos a São Paulo".

Na mesma época em seu trabalho "Peregrinação pela Província de São Paulo" Augus-

to Emilio Zaluar, faz a seguinte referência à região: - "Continuando a seguir pela estrada de Santos, encontramos os seguintes pousos: São Bernardo, que é uma pequena povoação adornada de uma igreja; o Ponto Alto, o Rio Grande, Caveiras, o Zanzalar, Rio das Pedras, e finalmente o Alto da Serra e a Cachoeira".

Já se vê que não faltam pousadas nessa estrada, que é uma das mais povoadas e a de mais trânsito que existe na província de São Paulo.

Os diversos governadores da Capitania de São Paulo empregaram sempre mais ou menos esforços na abertura de uma boa via de comunicação, porém, nada ou quase nada conseguiram, por falta de recursos.

O Capitão-General Martin Lopes foi quem mandou construir o primeiro aterrado que houve entre os rios Grande e Pequeno; ao governador interino José Raimundo Chichorro deve-se a feitura do caminho que vai do sopé da serra até o Rio Cubatão; ao Capitão-General Bernardo José de Lorena a construção chamada velha calçada em Ziguezagues (Estrada de Lorena); ao capitão Antonio Manuel de Mello a construção de alguns ranchos na estrada para abrigos de tropeiros e cargas; ao primeiro presidente Lucas Antonio Monteiro de Barros cabe a glória da conclusão do caminho de terra entre Cubatão e Santos. Desta época em diante, e notadamente de 1848 a esta parte, os diversos presidentes e a assembléia provincial ocuparam-se com mais cuidado e dedicação com os melhoramentos desta estrada, construção de pontes sólidas, aterrados, cortes de morros etc. (Fr. Gaspar. Memórias - Secretaria do Governo de São Paulo, livros diversos de registros).

Após um período de desenvolvimento proporcional à época, o chamado Rio Grande, ou Vargem Grande, igualmente como toda a região passou por uma etapa de estagnação sendo redescoberto pela "São Paulo Railway". O povoado que aos poucos desaparecia, ergueu-se, por ocasião das obras da construção da ferrovia, a qual tinha o seu terminal em Rio Grande, completando posteriormente o seu leito até São Paulo.

Conforme o decreto 1759 de 26 de abril de 1856, foi concedido pelo Imperador D. Pedro II o privilégio da exploração dessa ferrovia aos srs: Marquês de Monte Alegre, Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, futuro Marquês de São Vicente e Barão de Mauá, cujo nome era Irineu Evangelista de Souza.

Graças aos esforços do Barão de Mauá, as obras da linha projetada se iniciaram e se desenvolveram rapidamente. Porém, devido a impossibilidade de o Barão fazer frente aos enormes gastos, foi o privilégio da exploração cedido à São Paulo Railway Company organizada em Londres. E a empreitada dos serviços coube à firma "Robert Sharp and Sons", que incumbiu o engenheiro James Brunies de completar o projeto, feito pelo dr. Daniel Mackinsson Fox.

A 15 de maio de 1860 é iniciada a construção da ferrovia, no porto de Santos em direção ao Planalto. No mês de novembro do mesmo ano, são colocados os primeiros trilhos experimentais próximos à cidade de Santos, dando assim ênfase a monumental obra que desafiaria a Serra do Mar.

O engenheiro-chefe inglês queixava-se em 1862 da serra - um dos fatores do isolamento e da auto-suficiência de São Paulo durante tanto tempo - como um "medonho fantasma" a pairar sobre a sua tarefa; "todos os nossos esforços e intenções são por ela dominados e acabrunhados, bem como a nação infeliz que se vê oprimida pela mão de um déspota malévolo". Dia e noite os seus companheiros, Mr. Fox e Bolland, andavam cautelosamente "nas densas matas entre os macacos, e saindo depois, brancos como cogumelos".

Por fim, os técnicos britânicos venceram os 793 metros da serra, por meio de uma série de planos inclinados, com um declive de 10% e locomotivas estacionárias faziam descer e subir os trens por meio de cabos. A 16 de fevereiro de 1867, os 139 quilômetros da linha Santos a Jundiá foram abertas ao tráfego.

Porém, antes dessa abertura, Rio Grande surgiria como um marco histórico da ferrovia. Por um breve período de tempo o êxito da estrada de ferro foi posto em perigo pelas reduzidas taxas dos tropeiros competidores. Estes haviam sido beneficiados pela construção, na década de 1860, de uma estrada de terra nova e melhor através da serra, construída ostensivamente com o intuito de baixar os fretes da futura estrada de ferro em construção. Com a paralisação momentânea das obras, atingindo a localidade de Rio Grande, os tropeiros instalaram-se na região para levarem mercadorias do local até São Paulo e Campinas. O tráfego em lombo de burros e mulas floresceu entre Rio Grande e São Paulo, diminuindo a concorrência entre tropeiros e a ferrovia, permitindo assim uma existência pacífica até o final das obras.

Duas semanas depois de estar a ferrovia em serviço, foi solicitada uma redução dos fretes, uma vez que muitos despachantes estavam, depois de haverem experimentado os seus ser-

viços, retornando às mulas. Um funcionário da estrada de ferro em Santos viu "grande quantidade de carros e tropas descarregando e carregando gêneros como se ali perto não houvesse estrada de ferro. Todos demandavam a Rio Grande, ponto de parada dos tropeiros".

Além disso, os tropeiros, como o moderno caminhão, faziam o serviço "de porta em porta", enquanto o transporte pela estrada de ferro envolvia baldeações e tendia, devido a concentração de suas facilidades e à suas rotas fixas, mais a determinar do que a servir o comportamento econômico do homem.

Nesta época Rio Grande era citado como "Bairro ou arraial situado à margem do rio de seu nome, no distrito da freguesia de São Bernardo, município da cidade de São Paulo, onde existem criadas duas cadeiras de instrução pública primária para ambos os sexos". Neste lugar foi colocada uma estação de estrada de ferro de Santos a Jundiá (SPR) distante da capital 6 léguas ou 33,3 Km - (Apontamentos - Manuel Eufrásio de Azevedo Marques - Cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação de São Vicente até o ano de 1876).

Como podemos observar, pelo fato de ser ligação intermediária entre o porto de Santos e Mogi das Cruzes, Rio Grande deu início e acelerou o desenvolvimento desta vasta região, estando sua história entrelaçada com a de Ribeirão Pires e de Mauá.

PRIMEIRAS REFERÊNCIAS

Apesar de sua posição geográfica, demonstrar e comprovar que a região foi passagem obrigatória dos componentes de várias expedições que demandavam aos campos de Piratininga, "é nos primórdios do século XVIII que sugem documentalmente as primeiras referências específicas a parte do atual território do Município de Mauá".

Com a invasão das terras dos indígenas de São Miguel de Ururai, na parte em que atualmente, se encontra o município de Poá, foram suas terras reclamadas para situação. Em documento histórico datado de 10 de novembro de 1609 elaborado pelo escrivão da fazenda Diogo Onhate e pelo tabelião Antonio de Siqueira, em suas páginas parcialmente danificadas, encontramos o seguinte texto: - "Ouidor com alçada logo tenente e procurador bastante do senhor Opode Souza, capitão e governador dela por Sua Magestade... às injustiças e pessoas a quem esta minha... de terras de sesmaria virem e conhecimento dela com direito pertencer que... o Rodrigues... Poco moradores na Vila de São Paulo me enviaram... sua petição que eles eram casados e... e filhos a quem sempre estiveram prestes... com suas armas e escravos para defender de todos os trabalhos adversidades que há tido e se acharem em todas as guerras, que nela houve onde receberam muitas flechadas. Para lavrarem nas bandas dos Campos de Ytacurubitiba no caminho que fez Gaspar Vaz que vai do Boigimirim a saber partindo da barra dum rio que se chama Guayao, por ele arriya até dar em outro rio que se chama ... day da volta de demarcação pelas faldas de outro rio da banda do sudoeste e correrá avante até dar no rio grande de Anhemby e por o rio grande até dar em outro rio que se chama digo até tornar aonde começou a partir e assim mais meia... com dois capões que estão defronte da dita dada a saber um capão que se chama Ytacurubitiba".

Baseado no documento acima, observa-se que havia a "estrada real do Guaió" quando do traçado dos limites da Vila de Mogi, no ano de 1663, evidenciando-se a passagem obrigatória daqueles que saiam de São Paulo com destino a Mogi ou vice-versa, bem como aqueles que se dirigiam a Santos.

Com o apossamento ilegal de intrusos das terras da Aldeia de Ururai, depois chamada São Miguel, muitos dos gentios se espalharam pelo território acima, alcançando inclusive a região de Mauá e Ribeirão Pires em fins do quinhentismo.

Devido ao contraste geográfico os gentios que se utilizaram da região ribeirinha do lendário Tietê, expressivamente aclamaram esta região com a denominação indígena de "Cassaguera" que significa "Cercados Velhos". Sua parte alta, entretanto, era conhecida como "Caguassu", cujo significado é "Mata Grande". Cujo toponimo se estendia através da parte semi-despovoada de São Miguel em diante.

Portanto, Mauá, que se chamava "Cassaguerra", mantinha íntimas ligações com os aldeados miguелenses. E por outro lado se comunicava com São Paulo através do caminho homônimo, que atravessava a região paulistana de Itaquera e Aricanduva.

Na demarcação divisória entre São Paulo e Mogi das Cruzes efetuada em 1655, esta região foi obrigatoriamente trilhada, isto quando colocaram cruces, em rumo do mar até Piasaguera.

Com o passar dos anos, os caminhos eram cada vez mais aperfeiçoados pelos Bandeirantes que buscavam melhores e mais acessíveis estradas. Pregadores de índios, bandeirantes, garimpeiros, milícias e, principalmente, os mineradores de ouro vasculhavam as regiões por onde passavam. Assim é que, nas proximidades da Serra do Itapeti formou-se o primeiro núcleo populacional surgido em toda a área: Santana de Mogi Mirim, atual município de Mogi das Cruzes.

Em sua caminhada, cortavam eles o atual município de Suzano, ao sul, saindo da vizinha Mogi das Cruzes atual e, daí, prosseguindo em sua rota de conquista e em busca de riquezas. O caminho utilizado ao sul de Suzano era chamado "estrada real do Guaió". Nas proximidades do rio Taiaçupeba Mirim, até a confluência de um riacho, em cujas margens encontraram lavras de ouro, servia não apenas de parada obrigatória, mas também se transformou em importante mina de ouro por eles descoberta. As proximidades da Serra do Morão e a região serrana entre os atuais municípios de Suzano e Ribeirão Pires, entre as águas do Guaió e Taiaçupeba, passaram na segunda metade do século XVII a ser cobiçadas, originando-se daí novo processo de povoamento tendo como principal objetivo a exploração das minas de ouro.

Tal região, ainda quase inexplorada, passou a ser conhecida como "Caguassu", cujo significado é Mata Grande. Confirmada a existência de lavras de ouro, era muito importante a imediata nomeação do administrador e capitão. Foi assim que, em 1677, o capitão-mor

Antonio Correa de Lemos passou a cuidar da região, embora se fixasse em outro local, hoje conhecido por Pilar Velho.

O Capitão-mor Antonio Correa de Lemos, era natural de São Paulo e filho de outro de mesmo nome e de Maria de Quadros, tendo por irmãos: José Correa de Lemos, Salvador Correa de Lemos, Maria das Neves e Francisca.

Casou-se em 1678 com Mariana da Luz do Prado, filha do Sargento-mór José Lopes de Medeiros e de outra Mariana da Luz. Seus filhos foram: Antonio, Francisco, Lourenço, Manoel, José, Salvador, Maria, Izabel e Rosa Maria, tendo todos os homens atingidos a patente de Capitão.

Um documento datado de 28 de fevereiro de 1705 sob o título de "Patente de capitão-mór da vila de São Vicente S.P. e suas anexas a Antonio Correa de Lemos dada por D. Alvaro da Silveira de Albuquerque" diz o seguinte:

- "D. Alvaro da Sylvr^a. S^a. Faça saber aos que esta minha carta patente virem q' porq. to S. Mag. e que Dsg. e atendeo m.to a não ser conveniente a seu real serv.o q' os Capitães-mores das Terras ultramarinas q' podião padecer seus vassallos p' o absoluto poder com q' procederão os dos. capitães-mores e dando prompto remédio a esta matr^a. foi servido resolver fossem trienaes e não perpetuos p.^a deste modo se desempenharem nas obrigações de seus cargos por ordem expressa de 4 de janeiro de 1701 recomendando por outra sua real ordem de 5 de janeiro de 1702 não conservasse q' acabado os d. os Capitães-mores seu triênio houvessem de continuar por mais tempos nelles: a q' tendo p. ar consideração e dando intr^o cumprimento as ordens do d^o Sn. r mandei ao capitão-mór da V.^a de São Vicente e São Paulo, Thomaz da Costa Barbosa q' não servisse mais q' o tempo de trez annos por que estava provido e porque se lhe tem acabado e hora está vago este pasto, o qual se deve prover em pessoa benemerita, e que tenha os requizitos q' S. Mag. e manda tenham as pessoas q' occuparem semelhantes postos q' todos se achão em Antonio Correa de Lemos, morador na mesma V.^a de São Paulo assim de ser pessoa das principais nobrezas daquellas Capitánias de São Vicente e São Paulo como por ter servido a S. Mag. e em Capitão de Infantaria da ordenança por eleição dos officiaes da Camera de V.^a de São Paulo no anno de 1677 por se achar com prática da disciplina militar, e exercitando o d^o posto de Cap.m no bairro de Cahaguassú; e no tempo que o exercitou ser mandado por ordem do Cap. mór q' então servia Thomaz Fernandes de Oliveira com ordens m. to importantes do real serv^o. as cameras daquellas Capitánias p.^a o descobrimento das minas de prata o q' tudo fez a sua custa na chegada do thenente geral Jorge Soares de Macedo; ser mandado no ano de 96 impedir a passagem da gente que vinha de Santos p.^a São Paulo em razão do contagio que então havia".

Em 2 de março de 1703 como capitão-mór, sucedera a Thomaz da Costa Barboza.

Um outro documento, datado de 6 de março de 1705 sob o título: "Carta de D. Alvaro da Silveira de Albuquerque a Antonio Correa de Lemos, o capitão-mór de São Vicente e São Paulo, sobre os indios maripaqueres apresados pelo Borba Gato". O teor é o seguinte:

"Pela noticia q' fis prez. e a S. Mag. e q' Deos g.e de que hũ Antonio Machaco havia decido de hucerra no destrito de Mogi a hũs indios chamados Maripaqueres foy o d^o S^a. servido que estes se aldeassem e os mais que quizecem desser p^a assim se doutrinarem e industriarem na ffee as quaes ja hão tendo este principio e exercicio estando aldeados e como agora me chegue noticia q' hũ Ant^o Borbas com seu primo Fran.co Borbas Gato e hũ irmão seu todos de Villa de São Paulo vierão a esta Cid.e e a desemquiar hũ dos ditos indios que a ella tinham chegado por nome Antonio Grande casado com sua molher chamada Margarida, com três filhos dois machos e hũa femea, Antonio Mirim com sua molher chamada Branca com hã filha, Pedro Asú com sua molher chamada Maria com três filhos duas femeas e hũ macho, e Franc.co com seu filho e os levarão induzidos encontrando-se desta sorte a ordem de S. Mag.e logo que VM. e receber esta mandara fazer, toda a dilig^a. possivel por estes indios prendendo os que effeito e remetendo-os com sigurança a esta Cid.e a minha ordem entendendo VM e faz nisto p.ar serviço a S. Mag. e (que me recomenda m.to o augm.to destes indios) o qual espero se empregue VM. e com aquele prestimo que considero na sua pessoa e da p. to de S. Mag. e recomendo a VM. e m. to este negócio pois determino dar lhe conta de quem VM. e obrar nelle, e também fará VM^a dilig^a. por prender a estas pessoas que levarão os indios p^a serem castigados no que e no mais obraça VM. e com industrial e prudencia inquerido donde possão estar p.^a com mais sagacide os haver e eremeter prezos os ditos indios na forma q' lhe encarrego dando me conta com toda a brevidade fiando do zello, com q' VM. e serve a S. Mag. e lhe faça VM. e nsito hũ grande serviço, Deos g. e a VM. e m.s. an.s, Rio de janeiro 6 de março de 1705".

Até 1707 se conservara no posto de capitão-mór, governador da Capitania.

Por uma questão de jurisdição, durante o seu governo, teve grande luta com o ouvidor geral desembargador João Saraiva de Carvalho que mais tarde acabou prendendo-o em nome de El-Rei, quando este já havia deixado o cargo e se achava em seu sítio de Caguassú, onde se efetuou a diligência, a 2 de junho de 1708. Essa prisão foi logo mandada tornar sem effeito (Documentos da Curia Metropolitana-São Paulo - Pesquisas de Wanderley dos Santos).

MARCO HISTÓRICO

Apesar das várias versões e dúvidas sobre a construção da Capela de Nossa Senhora do Pilar, não existem dúvidas de que ela é o principal marco histórico de toda a região, pois ao seu redor surgiram os primeiros núcleos habitados.

Com base em pesquisas efetuadas, conclui-se, que no local o Padre Leonardo Nunes, a pedido de Braz Cubas e do Padre Manoel da Nobrega, construiu uma pequena igreja em taipas que deu origem a um pequeno povoado às margens do Rio Guapituba e próximo a sua nascente, que alguns denominavam de Geribatiba, sendo a citada igreja construída entre 1549 e 1550 e sofrendo posteriormente várias reformas e modificações.

Por ocasião da fundação de Santo André da Borda do Campo, constam dados de que próximo "Já existia a esse tempo, aldeia onde residiam os Padres Francisco Pires e Vicente Rodrigues e alguns irmãos": (Carta de Nobrega-1553).

No livro "História de Abadia Antiga de São Paulo" de Afonso de Taunay, o autor em documentos da Curia de São Paulo, encontrou as seguintes referências à "Confraria de N.S. do Pilar" e a Capela do Pilar:

"43. - Muitas vezes, como pelos benefícios recebidos, nasce nos homens, que mostrarão ser verdadeiramente catholicos, obrigação de saber-os conhecer, gratificando com as suas obras as promessas que, ou por devoção sua haviam feito, ou por obrigação das graças já recebidas, se mostrarão agradecidos: teve esta nossa igreja naquelle tempo, em que existio, antes de se desfazer toda pelo M. R. Pe. Miguel de Santa Cruz, D. Abade, que foy deste Mosteyro, um altar abaixo das grades, no qual estava colocada N. Sra. do Pillar.

44. - Esta Santa imagem como a collocasse Antonio de Oliveira Leitão, pelo livrar-se de um tiro de bacamarte, no caminho das minas, indo a cavallo, de que livrou millagrosamente, e collocou nesta Igreja comprindo a promessa que lhe havia feito na ocasião daquelle successo; e como se divulgasse por todo este paiz os favores que desta Santa Imagem, recebiam os seus devotos, que a ella recorrião nas suas enfermidades, e molestias, se foi de tal sorte augmentando a sua capella com a ajuda dos devotos, e suas offeras que foi uma das melhores capellas, que este mosteyro, e a maior devoção que havia nesta cidade, pelos muytos milagres, que obrava a Sra. nos seus devotos.

45. - Por esta causa concorrião todos para a feitura e ornato de sua capella, e entre todos se distinguio muito José da Silva de Goys, natural da Vila de Santos e cazado nesta cidade, que toda a capella mandou dourar a sua custa, e deu mais outro para se dourar o frontal da talha, que ainda hoje se conserva, fazendo-se antigamente por provedor e mais officiaes de que se compunha uma grande Irmandade, tanto as obras como as festividades da Sra. em dia 25 de março de cada anno, que pela Santa Sé Apostolica, é destinado dia para a festividade desta S. ma Sra. como se pode ver uma taboa que está pendendo na sacristia deste Mosteyro, e assim se observa em todo o orbe catholico por haver indulgência plenaria nesse dia.

Continuação de mais obras, e benefícios nesta Capella de N. Sra. do Pillar.

46. - Como se o povo era muito, a devoção grande a N. Sra. do Pillar, e as offeras, e as esmoladas avultadas não se contentavam com o retabulo e frontal dourado os Irmãos desta Irmandade, senão por detraz do altar lhe mandarão uma tribuna, em que jazia a Santa Imagem collocada, a qual por ella deram a este Mosteyro, a quantia de cincoenta mil reis e pelo logar da Capella, e Sacristia, Cem mil reis, como consta do livro velho dos conselhos deste Mosteyro, sendo D. Abade delle o M. R. do Prg. Fr. Jacintho do Rozario, no anno de 1713.

47. - A Irmandade como era grande e rica conservava também um capellão, o qual era um religioso deste Mosteyro, como ainda hoje é costume, com a differença, que naquelle tempo, que era mais florente, era pago e para isso lhe davão trinta e dois mil reis cada anno pela missa que todos os sabbados dizia pelos vivos e Irmãos defuntos desta Irmandade, cantando no fim da ladainha de N. Sra. como ainda hoje se observa, inda que com menos estipendio; porque hoje apenas pode a Irmandada, por não ser já aprimeira, que intitulavão "Irmãos de Roda" e ao presente pela cadeia que se costuma dar "Escravos da Sra.", como mandar dizer uma missa cada mez pelos vivos e defuntos, que até o presente sem fallencia persevera.

48. - Aquelles irmãos desta Irmandade como se mostravão nimamente zelosos, e a muitos de N. Sra. do Pillar, não só pedirão ao Sto. Convento e ao Prelado delle licença para abrirem na Igreja Mayor area para esta Capella, o que lhes concedeu então, mas também dos chãos, que havia comprado formarão pela parte de traz da Capella, uma formoso casa que servia de Sacristia toda forrada por cima e por baixo de taboado, aquelle todo pintado, este dividido com sepulturas, com suas campas, para os Irmãos, que fallecessem, e quizessem neste

lugar o seu jazigo; tendo então a Irmandade obrigação de lhe mandar dizer, por todos os que fallecessem, quinze missas, que praticavão naquelle tempo; porem como não fosse esta Irmandade fundada, estabelecida por compromisso, pouco estabelecimento teve, a permanencia porque hoje já não existe esta obrigação, ainda que legrão o privilegio das sepulturas.

Ampliação de benefícios nesta Capella e patrimônio della.

49. - Tam grande era o zelo que naquelle tempo conservavão aquelles Irmãos da roda para augmento da Capella da sua Sra. do Pillar, que não contentando-se com o referido progresso da devoção, com o acrescentamento da área e sacristia, onde estava uma caza com todo o necessario para o Provedor, e mais irmãos fazerem meza, e na mesma sacristia tudo que era necessario como cazulas, turibulo, naveta, castiças e o mais que requer uma sacristia, e tem e pode ter uma Igreja, fazendo-se todos os anos já a festa da Sra. a trez de Janeiro.

50. - Porem agora como seja de muitos annos costume fazer-se a festividade da Sra. a seis do mesmo mez de Janeiro, conserva-se sempre neste dia o fazer-se a festa pelos irmãos devotos, e escravos da Sra. com grandeza por ter de patrimonio uma morada de casas, que lhe deyxou um devoto por seu fallecimento, e ter mais um preto escravo da mesma Senhora que também lhe havião dado, o qual com o officio que tem de rebocador, e ser pedreyro da o jornal costumado, com que ajuda a fazer-se as festividades, além de outras mais esmoladas, com que concorrem os devotos de irmãos desta irmandade.

51. - Tem mais esta santa Imagem para seu ornato dado pelos benfeitores e devotos duas coroas de ouro, uma de prata e ricos mantos de seda com que se orna no seu dia, e em todos os sabbados, e que senão falta com missa a ladainha no fim cantada, como sempre foi costume e hoje já nesta nova Igreja, ha poucos refeita pelo M. Rd. Pe. Fr. Miguel de Sta. Rita, tem novo altar feito, a romana, de talha, ao qual se deve aos zellos dos cappellões, da Sra.: o prº o Pe. Preg. Fr. Angelo do Sacramento, que deu principio aos materiais desta obra, e o segundo o Pe. Fr. Felisberto Antonio, que lhe deu fim até ficar toda assentada, feyto o altar no mesmo logar antigo onde sempre foy a capella da Sra., primeira, que houve e hoje fica de todo acabado neste trienio e neste anno de 1766. Tem mais esse uma Sacristia preparada a sua custa onde tem um caixão com seus ornamentos, e um armário onde guarda a sua prta e nessa sacristia e por detraz do altar é o cemitério onde se enterrão os Irmãos dessa confraria que hoje mais é devoção, que Irmandade porque só existem os Irmãos da Correntinha.

54. - Este pulpito foy o seu logar o fronteiro ao altar de N. Sra. do Pillar, por ser a Igreja pequena, e muito baixa e os altares todos muito juntos um do outro; que estando já bem paramentada de altares por serem bastantes, quantos ficam rellatados, estava a Igreja, posto que formozeada, sem a ordedem de se requerer nos templos; e por isso e pela obra ser muito antiga já necessitava de reformação, e por ameaçar ruinas, como que naquelle tempo em que o M. Rdo. Pe. Preg. Fr. José da Encarnação, D. Abade que foy deste Mosteyro no anno de 1722 mandou extrahir as noticias, que se achão lançadas em um caderno que se conserva no archivo do Mosteyro, e isto mesmo delle consta necessitava de reforma".

Como podemos observar anteriormente a 1714 e muito antes o Capitão-Mór Antonio Corrêa de Lemos se instalar na região, já existiam referências à Igreja de N. S. do Pilar, a não ser que as citações se referiram a alguma outra Igreja cuja padroeira fosse N. S. do Pilar.

Porém, pelo fato do Capitão-Mór se instalar na região, bem como todos os seus familiares, e bem provável que já existissem moradores no local, e convém ressaltar que todos os núcleos habitados surgiam ao lado ou arredores de alguma capela ou Igreja.

Em outra versão do historiador e pesquisador Wanderley dos Santos, vamos encontrar as seguintes referências à Igreja do Pilar Velho: -

- "Em consequência de um evidente milagre, que lhe restituira a vida que de uma grave enfermidade já a tinha quase perdida, resolveu o Capitão-Mór Antonio Corrêa de Lemos, em cumprimento à promessa que havia feito, anteriormente, levantar uma capela em honra de sua salvadora Nossa Senhora do Pilar.

De cuja devoção, sabe-se que tivera origem, quando orando em uma noite um apóstolo e seus discipulos, às margens do Rio Ebro, em Zaragoza, Espanha, encontraram uma imagem de Nossa Senhora, Mãe de Deus, entre alguns anjinhos, sobre uma coluna de mármore, em forma de Pilar. Por isso a denominaram de Nossa Senhora do Pilar.

E assim, através de pessoas que dominavam seu artesanato, taapeiros e entalhadores, com a ajuda dos escravos do instituidor, erigiram dita capela sob uma colina que certamente havia sido escolhida para este especifico fim. Foi construída pelo sistema de taipa com pilares de madeira trançados de esteiras de palha e barro, tendo suas paredes aproximadamente 50 cm de espessura.

Assim conforme provisão do bispo Dom Francisco de San Jeronimo e respectiva benção do guardião frei pacífico da Igreja de São Francisco e ainda por despacho deste mesmo, fundou-se no então chamado bairro de Caguassú, a Capela de Nossa Senhora do Pilar, em 25 de março de 1714.

Conforme descrição que existia na ocasião em uma tábua que estava pendente na sacristia do Mosteiro de São Bento em São Paulo, destinava-se o dia 25 de março a esta santa "por haver indulgência plenária nesse dia".

A partir de então tomou novo rumo este longínquo ponto da serra recebendo de imediato algumas famílias que para lá se transfeririam, isto é junto da pomposa ermida.

Foi portanto nesta referida data que Ribeirão Pires iniciou seu povoamento.

Os desfechos das cartas de sesmarias setecentistas eram bem expressivos, no que se diz a povoamento, vejamos: - "As quaes terras lhe concedo ao suplicante para que as haja, logre e possua como cousa própria tanto elle como todos os seus herdeiros ascendentes e descendentes sem pensão, nem tributo algum mais que os dizimos N. S. dos frutos que nellas tiver a qual concessão lhe faço não prejudicando a terceiro e reservando os paus reais que nas ditas terras houverem para embarcações e cultivará as ditas terras de maneira que dem fruto e dará caminhos públicos e particulares aonde forem necessários para fontes, pontes, portos, pedreiras como é estillo e S. Mag. E não venderá as terras sem expressa ordem do dito senhor e será obrigado a cultivá-las demarcá-las e confirmá-las dentro dos dois ditos annos com declaração".

Temos também a versão do saudoso carmelita Frei Timóteo Van Den Broek, o qual veio da Holanda com a finalidade de fazer o levantamento das terras da Igreja do Carmo de Santos e Mogi das Cruzes.

As pesquisas de Frei Timóteo nos levam a cerer que a atual Igreja do Pilar Velho é remanescente da construída por Leonardo Nunes em 1549, a pedido de Braz Cubas e do Padre Manoel da Nobrega, a qual seria a Ermida de Santo Antonio, tendo durante o dominio da Espanha acontecido a mudança do nome e a troca do padroeiro de Portugal pela Santa espanhola.

A respeito Frei Timóteo assinalou: - "O Brasil foi descoberto pelos portugueses, e seu Santo predileto na época era Santo Antônio e jamais iriam por o nome de uma Santa de origem espanhola. São Vicente foi o primeiro lugar a ser povoado, nos meus estudos conclui que para conhecerem o que havia após a serra, faziam a viagem de canoa de São Vicente a Piaçaguera. Subiam a serra a pé até Paranapiacaba e dali continuavam a viajar pelo Rio Grande de canoa até alcançarem o atual Rio Ribeirão Pires e daí subiam até sua nascente perto da Igreja do Pilar, pois o seu objetivo era o Rio Tamanduatei que nasce na divisa de Ribeirão Pires e Mauá.

Nesta região construíram casas, igreja, fizeram plantações, pois eles não se aventuravam ir para a frente porque sabiam que na Borda do Campo existia perigo de índios, que eram comandados por um branco, João Ramalho. Só anos após com entendimentos havidos com João Ramalho e as tribos por ele dominadas é que avançaram para a Borda do Campo e mais tarde para São Paulo de Piratinga, acompanhando sempre o rio Tamanduatei. Esse era o único modo de viajar mais fácil naquele tempo".

O escritor Nuno Santana, por sua vez em uma de suas obras, fala o seguinte sobre a região do Pilar: - "Já dissemos da dificuldade de se localizar com exatidão a fazenda do Piqueri, esse aldeamento não poderia ser outro senão o que deixou as ruínas ainda hoje existentes à margem do ribeirão Guapituba, perto do Tamanduatei. Ai tinha Braz Cubas, muito antes das sesmarias, uma fazenda de mantimentos, de criação, casas fortes e uma ERMIDA COBERTA DE TELHAS sob a invocação de SANTO ANTONIO. (Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo - Volume XIII - pág. 207).

... Antônio Cubas zelava os interesses de Braz Cubas no Planalto, pois aos sete de maio de 1576, registrou a marca do gado de Braz Cubas. Embora residindo em Santo André da Borda do Campo, poderia administrar a fazenda Piqueri onde se levantara a Ermida de Santo Antônio. UMA DAS PRIMEIRAS DE QUE SE TEM NOTÍCIAS NOS FATOS PAULISTAS. (Fls. 281. Tomo I - Livro III)... faltam nesse documento os nomes de locais, de pessoas e datas. Mas pelas distâncias ainda que não rigorosas, pode-se talvez situar uma das paragens de Leonardo Nunes por altura de Santo André, outra na taba de Tibiriçá. Na verdade, Thome de Souza ao fundar com João Ramalho em 1553, uma Vila no Campo, resolveu chamar-lhe

Santo André, porque onde a situei estava uma ERMIDA desse Apóstolo (?) A única Ermida dessa região segundo documentos da época é a Ermida de Santo Antônio".

Conclui-se, pois, que as margens do Rio Guapituba existiu uma capela construída em 1549, a qual ou por contínuas reformas ou reconstrução deu origem a hoje existente Igreja do Pilar Velho, um dos mais antigos marcos históricos de toda a região do Grande ABC.

O ABANDONO DO NÚCLEO

A fim de impedir o acesso às minas de ouro de Cuiabá, em Mato Grosso, em 13 de maio de 1722 o Rei de Portugal ordenou a vedação do caminho que atravessava a serra de Jurubatuba e que servia de ligação entre Mogi das Cruzes e Santos, e um ramal interligava-a com o núcleo de Caguassú, cuja picada havia sido aberta no quinhentismo.

Um mandado da Câmara de São Paulo, de 16 de outubro de 1737, esclarece que Francisco Homen del Rey, logo substituído pelo Capitão Estevão Raposo de Siqueira, foram os cabos "dos Moradores da Conceição (Guarulhos) para a factura do aterrado do Rio Grande (Tietê) e caminho desde onde acabão os de Caguassú até o Pico da Serra".

Este caminho que, de Guarulhos atravessava a região da Penha, é novamente referido em mandado camarista de 8 de outubro de 1740. Nomeou-se Salvador da Cunha por cabo dos moradores de Guarulhos para o conserto do dito caminho, "exceto a varge grande que para ella vão indios com cabos fazê-la. Para isso, o cabo "apenara os moradores do mesmo bairro para que concorram com negros e mais necessário cada qual conforme suas possibilidades".

O núcleo principal de Caguassú, perdeu em 1739 seu senhor principal, Capitão-mor, Antonio Correa de Lemos, que fora sepultado dentro da Capela que fundara, o que também deve ter acontecido com sua esposa em 1721.

Por algum tempo, além do negro Ignácio, ficou cuidando da Capela do Pilar, o filho do falecido, de nome Francisco Corrêa de Lemos.

Conforme decreto assinado por Dom João V, em 29 de abril de 1745, que criou o Bispado de São Paulo ficou esta localidade integrada no vastíssimo território da Freguesia da Sé, cujo primeiro bispo Dom Bernardo Rodrigues Nogueira, chegou a S. Paulo, em 8 de dezembro de 1746.

Quando em 1748, o bispo organizava a diocese, visitou todas as igrejas da Freguesia da Sé, e a esta localidade que recebera sua visita também, descreveu-se o seguinte.

"No bayrro do Pillar distante desta igreja (Sé) oito léguas pouco mais ou menos, há freguezes della, q' necessitão hum sacerdote q' lhe diga missa em hua Cappella de n. Snar. do Pillar ahy sita; mas como no bayrro não vive sacerdote e não possuem os moradores, por pobres, com q' se sustentem, por q' lhes falta ainda o necessário de q' vivão, a sua summa pobreza, os faz passar a ouvi-la alguns dias do anno em alguá Capp. * ou a esta Cidade (S. Paulo) donde-à-tem sem dispendio, e ordinariamente só, vem cada anno à receber os sacramentos, q' nas enfermidades não perdoão ao parochio a jornada trabalhoza p.* lá lhes administrar".

E pouco depois o referido bispo, descreve o "Título da Ereccção e Instetuições da Capella de Nossa Snar. do Pillar". Vejamos:

"Sete léguas pouco mais ou menos distante desta Cidade esta a Capella de Nossa Snar. do Pillar no Bayrro de Caguassú, Costa da Serra do Mar:

Foy instetuida pello Cappitam Mór Antonio Corrêa de Lemos do mesmo bayrro, com provizã do Snor, Bispo D. Franº de S. Yeronimo no anno de 1714: foy benta pello goardiam no mesmo anno, de S. Franº Fr. Pacifico por despacho do mesmo Snor. Acha-se com bastante roina e mto. falta de ornamentos q' só tem duas cazullas velhas, e frontais. Tem mais hum negro por nome Ignácio, q' deo o mesmo Cappitam Mór, por nelle obrar a Snar. hum ividente milagre restetuindo-lhe a vida, q' de hua grave enfermidade a tinha quaze perdida. Não tem portector inda q' dizem ficara hum filho do fundador por nome Franº Correa de Lemos, ora assistente nas minas de Cuiabá. Tudo consta por informação, q' tive de pessoas fidedignas, q' virão a porvizão, e assestirão a benção da dita Cappella. Não consta tenha patrimonio; por q' ainda q' dizem alguns lhe dera. O sobre dito portector cem brasas de terra no Rio Grande, afirmão outros q' dava o q' não tinha pois nenhuma'sa possuioa.

Está esta Cappella destetuida sem ter quem nella cuide, ou administre, e falta de toda a veneração, por não ter ornamentos suficientes, e com iminente roina se acha pouco digna".

Nesta mesma época de 1748, os vereadores de Mogi das Cruzes pretendiam incluir em seu território a maior parte da região de Caguassú, que também era conhecida como Pilar. Entretanto tudo não passou de pretensões.

No censo populacional feito pelo Morgado de Mateus em 1765 constatou-se no então "Cagoassu" a existência de 112 pessoas entre 62 mulheres e 50 homens. Porém a sua maioria, residia na parte que depois de desenvolveu Itaquera e Guaianases.

O bairro, célula mater de Ribeirão Pires de nossos dias se resumia em algumas casinhas abaixo da colina da Capela de Pilar, e outras espalhadas pela vasta mata.

Consta que em 1809 foi acrescentada à construção original da Capela de Nossa Senhora do Pilar, a torre que lá está.

Presume-se que nesta época passou o dito templo por reforma conforme colaboração de fazendeiros da região, como os capitães: João Franco da Rocha e João José Barbosa Ortiz.

Com a desmembração do território da Sé em 1818 esta localidade passou a jurisdição da Freguesia do Senhor Bom Jesus de Matozinho do Brás, conforme alvará régio datado de 8 de junho.

Conforme provisão do bispo Dom Mateus de Abreu Pereira, de 27 de agosto de 1819, foram assim descritas suas divisas:

"Divide com a Freguesia da Sé pelo ribeiro Tamanduathey, dividindo onde elle faz barra no Rio Tietê, seguindo pelo mesmo rio acima até divisas com a Freguesia de São Bernardo, ficando pertencendo os moradores da parte de quem do dito ribeirão a Freguesia da Sé e os da parte dalem a nova freguesia do Senhor Bom Jesus, e com a Freguesia da Nossa Senhora da Penha de França, fica dividida pelo ribeirão Aricanduva principiando onde ele faz barra no Rio Tietê, seguindo o mesmo ribeirão por elle acima até a sua vertente onde principia. E daí por diante seguindo o mesmo direito a leste FICANDO EM CONSEQUÊNCIA COMPREENDIDO TODO O BAIRRO DO PILAR A DITA NOVA FREGUESIA".

E de vez em quando, vinha celebrar a santa missa em Pilar, o Reverendo Padre Joaquim José Rodrigues.

O chamado Bairro do Pilar, abrangia além de Ribeirão Pires, toda a área da atual Mauá.

O Comendador da Ordem Cristo e Bispo de São Paulo, Dom Joaquim Gonçalves de Andrade, em 5 de setembro de 1831 anexou o Bairro do Pilar a Freguesia de São Bernardo, visto se situar o mesmo à três léguas sendo que distava do Brás, sete léguas.

Assim, em 1831 unificara-se com o território que futuramente se transformaria na famosa região do ABC.

Nesta ocasião, a denominação RIBEIRÃO PIRES já se popularizava, porém era sitio e não bairro ou cidade.

Daí por diante, a ligação de Pilar com outros núcleos, foi prevalecida com o caminho de São Bernardo, do qual há ainda vestígios no município de Santo André, que o denomina de "Rua Caminho do Pilar".

O Sítio Ribeirão Pires que pertencia a Feliciano José Rodrigues foi em 1830 transferido com aspecto de abandono. (Documentos de Curia Metropolitana - Pesquisa de Wanderley dos Santos).

O antigo caminho que ligava Mogi das Cruzes a Santos, encontrava-se quase totalmente abandonado, devido ser estreitíssimo. Entretanto, a Lei nº 8 de 19 de maio de 1862, determinou que o governo contrataria, com o engenheiro Mackinson Daniel Fóx, as explorações e estudos necessários, para a construção de uma estrada de rodagem, para cavalos, desde a freguesia de Escada, na margem do Paraíba até a Senzala no Caminho do Mar, passando por Piedade do Baruel.

Esta reabertura foi passo decisivo para o desenvolvimento de Piedade do Baruel, que iria se revestir de suas características, de núcleo principal da região, bem como impulsionaria o desenvolvimento do já conhecido Ribeirão Pires. No ano de 1850, devido a movimentação entre São Paulo e Rio de Janeiro, já era notável o progresso do Bairro do Guaió nas vizinhanças de Inhazinha, este último local de que nunca mais se ouviu falar, esteve localizado na divisa de Suzano com Ribeirão Pires.

A Câmara de Mogi das Cruzes informava ao Governo Provincial, em 24 de setembro de 1863 que, antigamente, existira uma mina de ouro de 21 quilates na Fazenda do Baruel, situada num vale, distante três léguas ou dezoito quilômetros, daquela cidade, pertencente ao Capitão João José Barboza Ortiz e que, há muitos anos, se achava em abandono. Esta parte da vasta propriedade foi pela lei nº 23 de 19 de julho de 1867 anexada à Freguesia de São Bernardo. O desmembramento constituiu o bairro de Ouro Fino, do atual município de Ribeirão Pires.

Nas primeiras décadas setecentistas, as minas auríferas encontradas em solo às margens do rio Taiacupeba e seus afluentes, bem como as existentes na região do atual Ouro Fino, fez com que melhores atenções se voltassem para os referidos lugares. Com a exploração do ouro crescia o número de moradores e, com esses, a necessidade de uma assistência religiosa, pois os únicos templos existentes ficavam em Mogi das Cruzes, além da tosca Capelinha de Nossa Senhora do Pilar em Ribeirão Pires.

No dia 20 de setembro de 1750, o visitador Antonio de Medeiros Pereira empossa na

região o administrador Antonio Frazão de Meireles, devido a ausência já prolongada do titular. Para garantir o controle sobre a exploração do ouro regional, dez dias depois é também nomeado a capitão da mesma, Bruno Neves. O sentimento religioso, tão importante na época, centralizava nas Capelas do Pilar e de N.S. da Piedade (atual Baruel), os mineiros e faisqueiros.

A região se desenvolvia, o ouro em abundância era por todos explorado e, em consequência, o povoado conhecido por Taiacupeba e o do Pilar tinham aumentado o número de seus moradores, havendo grande desenvolvimento porém logo haveria um período de estagnação até a construção da ferrovia que iria ligar Santos a Jundiá.

ORIGENS

Como já pudemos observar nos capítulos anteriores, em princípios do século XVIII esta região fora atingida pelo povoamento disperso, oriundo de São Miguel e da cidade de São Paulo, era então denominada de "Cassaguera".

Era atravessada por um caminho, que foi o primitivo de ligação entre o planalto e litoral, que passava aproximadamente nas vizinhanças do atual leito ferroviário, margem esquerda do rio Tamanduateí, isto é na parte mais alta.

Parte deste território foi concedido em 24 de março de 1716 ao Mestre de Campo Antonio Pires de Ávila, que residindo em chãos do atual município de Santo André, pede prolongamento de sesmaria, entrando mato a dentro, rumo à atual "Ribeirão Pires". "As quais terras começavam na barra de um ribeirão chamado Saracantam (em São Bernardo), correndo por este acima para o sertão e da barra do dito ribeirão pelo rio dos Meninos, abaixo até a barra do Itororó e por este acima até o caminho velho do mar, e correrá a rumo pelo mesmo até o Rio Grande ou Jurubatuba. Fora este apenas sesmeiro na região, até então inculta."

Não tardaria muita, para que nesta áreas também se fixasse um povoador. Desta feita, Antonio da Silva Caldeira Pimentel, Governador e Capital Geral da Capitania de São Paulo e das Minas de Paranapanema e Cuiabá, despachou o seguinte:

- "Faço saber aos que esta minha data de terra e carta de sesmaria virem que tendo consideração ao que por sua petição me enviou a dizer o Coronel Alexandre Barreto de Lima uma das principais pessoas desta Capitania que ele se achava situado com casas e roças em uns matos que se achavam devolutos na paragem chamada CASSAGUERA districto, que teria legua e meia de terra a qual queria haver por carta de sesmaria na forma da Real Ordem que apresentava começando a sua demarcação no Caminho velho que servia para a Praça de Santos servindo de pião um março que se acha no dito caminho o qual lhe servirá de testada até fazer a dita legoa e meia e do mesmo marco cortaria para a parte do dito sitio rumo direito até perfazer a dita legoa e meia de fundo, pedindo-lhe fizesse mercê conceder em nome de Sua Magestade que Deus guarde por carta de data de terra de sesmaria atendendo no referido da dita legoa e meia em quadra com as confrontações que declarava e atendendo as razões que alegava, o ao que respondeu o procurador da Corôa a quem se deu vista. Hei por bem conceder em nome de Sua Magestade por carta de data de terras de sesmaria ao dito Coronel Alexandre Barreto de Lima, uma legoa de terra de largo, e legoa e meia de fundo ou começando a sua demarcação do seu sitio aonde se acha um marco correndo pelo Caminho Velho até inteirar a dita legoa de largo e do mesmo marco cortando para a parte do dito sitio rumo direito até perfazer a legoa e meia de fundo com as confrontações que declarava - 27 de Agosto de 1727".

O mesmo Cel. Alexandre, ampliou sua área em 20 de Dezembro de 1764, conforme patente de Capitão de Ordenanças do Caguassu. Pelo povoamento, recebeu-as para que as houvessem e possuíssem como coisa própria, tanto a ele como a todos os seus herdeiros ascendentes.

O Coronel Alexandre, fora portanto o primeiro civil que se fixou no território mauaense.

A esta altura, a localidade servia de passagem obrigatória entre duas nascentes povoações: Pilar e São Bernardo. A primeira se desenvolvia através da Capela de Nossa Senhora do Pilar (atual Pilar Velho - Ribeirão Pires); e a segunda com outra capela, ereta entre 1717 e 1720 pelos Monges Beneditinos, dentro da fazenda homônima de São Bernardo (atual São Bernardo Velho).

Através do Pilar atingia-se também a vila de Mogi das Cruzes, passando pelos campos de Taiacupeba e Guaió. Pelo lado norte, onde hoje descortinamos a verdejante paisagem ao fundo da cidade, em seu espigão, passava o chamado Caminho de Caguassu, que no ano de 1737 foi estendido até o alto da serra de Paranapiacaba.

Intimamente ligada ao pequeno núcleo desenvolvido em torno da Capela do Pilar, em fins do setecentismo e princípios de oitocentismo, transformou-se a área mauaense em uma povoação totalmente dispersa.

Em 3 de Outubro de 1785 o capitão João Francisco da Rocha, tornou-se possuidor de uma vasta área, nesta localidade (abrangia os atuais morros ao fundo) que ampliada no período de 1796 a 1804, atingiu até o morro Votussununga ou Pelado, de um lado e Oratório de outro, onde construiu sua sede (território andreense).

O empenho deste motivou a vinda de alguns parentes entre estes seu sobrinho Capitão Bento Barbosa Ortiz, Este, obtivera no dia 1º do mês de fevereiro de 1802 do Alferes de Ordenança de São Bernardo e Caguassu, a área vinha do Tamanduateí, onde muito depois desenvolveria a cidade de nossos dias.

E como era de praxe o Capitão Bento Ortiz, ampliou sua fazenda com terras em 7 de março de 1812 que lhe foram concedidas e pouco depois transferidas para seu pai: Tenente Francisco Barbosa Ortiz, casado com Dona Maria Joaquina da Conceição.

Construíram então o célebre casarão (conhecido atualmente como Casa do Barão de Mauá), na várzea do lendário Tamanduateí. E lá viviam juntamente com seus filhos: Cap. Domingos Manoel Barbosa, Cap. José Ortiz da Rocha, Escolastica Joaquina Ortiz, Catarina Maria Ortiz e Ana Francisca Ortiz.

No ano de 1817 a fazenda que provavelmente já era conhecida por BOCAINA, do tenente Francisco, se constituía de 35 escravos. E seus vizinhos ainda que muito distantes eram: Ozabel Barbosa de Lima e seu irmão Capitão João da Rocha, que tinha 39 escravos.

Nesta época, naquele casarão nasceu uma criança, que seria futuramente o Capitão João José Barbosa Ortiz ou seja aquele que se popularizou num logradouro denominado Rua CAPITÃO JOÃO.

Em obediência a lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, todos os proprietários registravam seus imóveis na Paróquia de Nossa Senhora da Boa Viagem de São Bernardo a quem se subordinavam desde 23 de setembro de 1812.

Conforme documento de registro, foi possível o levantamento dos moradores da região em 1856, o do documento em questão constituía-se dos seguintes termos: – “Eu abaixo assinado nesta freguesia um sítio de terras lavradas denominada “Capuava” que pela frente divide com terras de outro sítio meu e de minhas irmãs Dona Escolastica Joaquina Ortiz e Dona Catarina Maria Ortiz, para o lado direito com terras dos herdeiros de Manoel Joaquim Pedroso, para o lado esquerdo com terras de Antonio Francoda Rocha e os fundos pelo rio Grande cujo sítio houve por herança de meu finado pai o Tenente Francisco Barbosa Ortiz”.

“Possuo mais conjuntamente com minhas manas Dona Escolastica Joaquina Ortiz e Catarina Maria Ortiz, um sítio de terras lavradas, e campos que na frente parte com terras de João Cardoso de Siqueira, e Antonio Franco da Rocha pelo Rio Tamanduateí para o lado direito com terras dos herdeiros de Ana Maria Nobrega, e os herdeiros de Manoel Joaquim Pedroso, para o lado com terras de Antonio Franco da Rocha, para o fundo com terras do sítio denominado Capuava, cujo sítio houvemos por heranças da nossa finada mãe Dona Maria Joaquina da Conceição. A rógo das minhas irmãs Dona Escolastica Joaquina Ortiz, Dona Catarina Maria Ortiz. – a) João José Barbosa Ortiz.”

“Possuo mais um terreno com matos, e campos que pela frente parte pelo mesmo RIO DO TAMANDUATEÍ com as terras do sítio acima para o lado direito com terras de José Barbosa de Siqueira para o lado esquerdo dos herdeiros de Ana Maria Nobrega e para o fundo com José Cardoso, e Leandro Soares, cujo terreno houve por herança de meu finado pai o Tenente Francisco Barbosa Ortiz, 5 de abril de 1856. – a) João José Barbosa Ortiz”.

“Antonio Franco da Rocha possui nesta freguesia um sítio, que na frente parte com João Cardoso de Siqueira, Cap. João José Barbosa Ortiz e Ignácio Antonio de Carvalho, pelo lado direito com o Capitão João José Barbosa Ortiz, e para o lado esquerdo com Joaquim Rodrigues da Cunha, Antonio Rodrigues do Nascimento e Manoel José da Silva, e para os fundos com Salvador Cardoso da Silva, e com Manoel José Domingues, cujo sítio, e terras possuem por herança de seu finado pai, 2 de janeiro de 1856”.

Como vemos, eram Antonio Franco da Rocha e Capitão João Ortiz, os maiores proprietários da localidade, onde pouco depois se desenvolveria esta povoação.

A FERROVIA

O dia 27 de setembro de 1825 abriu um vasto campo de progresso ao mundo, e para George Stephenson e a sua “Locomotion” foram reservados lugares de honra na história das comunicações humanas.

Desta mesma maneira que a invenção da Locomotiva impulsionou o progresso em todo o mundo, um dos fatores do desenvolvimento de Mauá, foi sem dúvida, a construção da estrada de ferro. Partindo do porto de Santos, subiu a Serra do Mar e no planalto seus trilhos foram assentados nas depressões do Rio Grande e Tamanduateí, seguindo as normas das demais estradas de ferro construídas na época.

O decreto que aprovou as condições de formação de uma companhia para a construção desta estrada, é de 26 de abril de 1856, que concedeu ao Marquês de Monte Alegre, ao Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, depois Marquês de São Vicente, e ao Visconde de Mauá, o privilégio para a organização da mesma.

Mas só a 15 de maio de 1860 foram inaugurados em Santos os trabalhos da construção para uma companhia formada em Londres, e a 24 de novembro do mesmo ano foram inaugurados em São Paulo.

A ferrovia inglesa, da São Paulo Railway, redescobriu o povoado que aos poucos desaparecia.

Referindo-se a linha projetada desta estrada de ferro, o presidente de São Paulo, José Antônio Saraiva, em 1855 diz sobre as vantagens imediatas desta. Eram na opinião dele entre outros aspectos o seguinte: – “Desenvolvimento de trabalho livre e colonização espontânea, redução dos preços dos transportes a uma terça parte do que se pagava então, o que realizaria para a agricultura uma economia extraordinária, melhoramento dos processos industriais, aumento excessivo no valor das terras, cessação das despesas avultadas que se faziam parte da estrada, que seria substituída pela estrada férrea, influência da facilidade de comunicação, sobre o estado moral e político da província, e finalmente criação de espírito de empresa.

Graças aos esforços de Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, fora o privilégio cedido a São Paulo Railway Company, que foi organizada em – Londres. E a empreitada dos serviços coube a firma Robert Sharp & Sons, que incumbiu o engenheiro James Brunless, para completar o projeto, o que foi feito pelo Dr. Daniel Mackinson Fox.

Esta várzea do Tamanduateí, permaneceu pacata com poucos habitantes, até a concretização das obras ferroviárias, que certamente atravessaria a região.

Sua construção fora solicitada ao Governo Provincial, na longínqua data de 23 de outubro de 1832. Tratava-se de uma iniciativa particular de interessados ingleses, que se fizeram representar no Brasil pela firma de Samuel Philips & Cia, sediada no Rio de Janeiro e representando São Paulo pela Casa Aguiar, Viuva, Filhos & Cia. da qual era sócio-gerente o prussiano Frederico Fomm.

Aquele prussiano que operava no comércio de café em Santos, depois de contratar o engenheiro de Mornay, obtém carta de privilegio através da lei nº 51, de 18 de Março de 1836 da Assembléia Legislativa de São Paulo.

Singular história é a da “The São Paulo Railway” que manteve a denominação estrangeira durante 90 anos de exploração modelar. Sua Concessão acabou quando entrava no outono o império britânico. Foi a primeira ferrovia paulista e suas linhas entrelaçadas tornaram-se símbolo de prosperidade. Durante quase um século latejou nas suas linhas o pulso da economia do Estado. Essa estrada opulenta, que se tornou um exemplo sempre citado de eficiência e audácia técnica, custou, no entanto, a miséria de seu realizador. A construção foi uma grande batalha travada contra a serra do Mar. Traçou o destino de São Paulo, elevou Santos à categoria de primeiro porto brasileiro e abateu a pretensão de Campinas em erguer-se a capital paulista. Já existira, no entanto, uma estrada de rodagem que merecera elogios de visitantes ilustres.

Nada do que havia antes se lhe podia, porém, comparar. A SPR ia coordenar a distância ao tempo, libertando o transporte do passo moroso das cavalgaduras. Mas devido à serra, o que em outras circunstâncias se apresentaria como aplicação lucrativa de capital, assumia o aspecto de uma aventura. A produção limitava-se dos centros mais populosos. O café andava distante, pelo vale do Paraíba. A província de São Paulo tinha a sua maior riqueza no açúcar, para cuja produção existiam seiscentos engenhos conhecidos e localizados em sua maioria para os lados de Itu, Piracicaba e Pôrto Feliz. As perspectivas econômicas do êxito eram precárias.

Acontecia, porém, que os homens do segundo quarteirão do século eram excepcionalmente cultos e tinham uma visão de grande amplitude. Eram realmente ousados empreendedores. A evolução econômica no nosso País deve-se-lhe na quase totalidade. Basta confrontar fatos e datas. Em 1829 era inaugurada a primeira estrada de ferro no mundo, com locomotivas a vapor. Ligava Liverpool a Manchester. A muita gente aquilo pareceu uma curiosidade digna de registro apenas. No entanto, seis anos depois, no dia 31 de outubro de 1835, a Assembléia Geral Legislativa, por influência do regente Feijó, autorizava o governo brasileiro a conceder o privilégio de exploração a uma ou mais companhias de estrada de ferro, com o fim de efetuarem a ligação do Rio de Janeiro às capitais das províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, passando por São Paulo. Que era gente de grande visão prova-o ainda o fato de ficar estabelecido que não devia ser permitida a cobrança de mais de 20 réis por légua e arroba de carga, nem mais de 90 réis por légua e passageiro.

O Brasil na época lutava com falta de recursos. Vivia o drama dos capitais ausentes capazes de fomentarem riquezas latentes e conhecidas.

O Visconde de Barbacena foi incumbido de angariar libras de que a Inglaterra estava com as arcas cheias, aprestando-se para a conquista econômica do mundo. Partiu para Londres com um programa no sentido de interessar os capitalistas britânicos. Iria sofrer grande decepção.

Não obteve o que desejava.

Foi então em 1838 que Frederico Fomm, deixou-se empolgar por um grande empreendimento no qual depositava as maiores esperanças de sua vida. Realizado, seria um homem rico. Na sua imaginação via já concretizado o que para muitos não passava de um sonho de visionário. Era uma estrada de ferro ligando Santos a São Paulo. Conseguiu o concurso técnico de um engenheiro inglês chamado Mornay. Acabaram desanimando ambos. O projeto ficou.

Enquanto isso, no Rio de Janeiro, Thomaz Cochrane obtinha a concessão por oitenta anos para um caminho de ferro, como então se dizia, entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Corria o ano 1840. Uma companhia fôra constituída com o capital de 8 mil contos. Mas o dinheiro não entrava e, em 1843, ainda as obras não tinham começado.

Em São Paulo o Marquês de Monte Alegre conseguira a concessão de uma estrada de ferro entre Santos e São João do Rio Claro. Mas também os seus esforços para levantar capitais tinham sido baldados. Em 1854, estava tudo ainda por fazer e, um ano depois, João Evangelista de Souza surgia em campo. Juntamente com o marquês de Monte Alegre pediu e obteve a concessão para uma ferrovia de menor extensão, entre Santos e Campinas, depois reduzida para Jundiá, somente passando pela Capital paulista ou suas proximidades. O decreto 1.759, de abril de 1856, concedeu-lhes o privilégio por trinta e três anos. Os desânimos e malogro de anteriores tentativas evidenciariam a conveniência de concessão por maior prazo e de garantias mais duplas aos capitais aplicados. Foi assim, assegurado aos concessionários o juro de sete por cento sobre o capital de dois milhões de libras, aumentado mais tarde para 2.650.000 esterlinos, reconhecidos pelo decreto 5525, de 7 de janeiro de 1874 para cálculo dos juros. O prazo foi aumentado para 90 anos.

Como Cochrane havia falhado no Rio de Janeiro ao pretender levantar Capitais no País, autorizou o imperador Pedro II que o marquês de Monte Alegre, João da Costa Cabral: o barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza e o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, mais tarde marquês de São Vicente, pudessem incorporar a companhia fora do País para "construir, usar e custear uma estrada de ferro que, partindo de Santos, terminaria em Jundiá"

Então o Barão de Mauá passou a desenvolver intensa atividade. Tinha gênio empreendedor, capacidade administrativa e fecundo prestígio social. Já organizara a primeira ferrovia brasileira, fundara a companhia que iluminava a gás o Rio de Janeiro, montara estaleiros donde tinham saído em dez anos 72 navios, vários dos quais estiveram presentes na guerra do Paraguai. Ele se atirou com entusiasmo ao empreendimento. Era um espírito inquieto, dominado por uma espécie de furia criadora, torturado pela tentação pelas coisas novas, as realizações difíceis, excepcionais. Onde outros hesitavam, ele entrava sem medo. Ora, dois milhões de esterlinos representavam para a época cerca de dez mil contos, quantia que tinha algo de fabuloso dado o elevado poder aquisitivo do mil-réis. Representava fortuna difícil de reunir. Conseguiu Mauá que seus amigos subscrevessem grande parte das ações e obteve dos banqueiros londrinos interesse pelo empreendimento. Queriam, porém, novas garantias. O governo do Império responsabilizou-se por cinco por cento dos juros sobre o capital empregado, entrando o governo da Província de São Paulo com os dois por centos restantes.

Mauá adiantou 29 mil libras para as despesas iniciais do traçado e fez posteriores suprimentos no montante de 415.762 esterlinos. Nunca mais iria receber o dinheiro. A dívida foi-lhe contestada pelos banqueiros que recorreram aos tribunais, exigindo a devolução do que adiantara. O desembargador Cândido Rocha, apoiado na cláusula 26 do contrato, pelo qual a companhia responderia perante o governo brasileiro pelos atos praticados no País, despachou favoravelmente ao Barão de Mauá. Mas a companhia recorreu da sentença e, no Rio de Janeiro, o Juiz Paulo R. Silva opinou que a sede da empresa era em Londres, onde a questão devia ser julgada. Para ali a questão se deslocou. Mas devido ao atraso dos documentos que deviam passar pelo Itamarati e embaixada inglesa correram os prazos processuais. Os juizes ingleses deram ganho moral da causa a Mauá, mas teve a decepção de não ter reconhecido o seu crédito. Indo então a falência. A lenda acrescentou-lhe o pormenor de que até entregou os óculos de aros de ouro. Deve haver exagero, pois informou-se, recentemente, que morrera pobre em relação a imensa fortuna que tivera. 415 mil esterlinos equivaliam hoje a mais de 200 bilhões de cruzeiros. Mas sua pobreza fôra relativamente amena. Tivera o fim de um homem remediado.

O traçado na baixada do Cubatão foi fácil. Ali existia, consolidado por uso secular, antigo e largo aterro, pisado pelos cascos das tropas. Foi aproveitado com ágil presteza técnica. Representou certa e vantajosa economia. A companhia encontrava geral cooperação. Tudo lhe era facilitado em face das perspectivas que representava uma estrada de ferro. Mas a fascinante aventura já começara na serra. Impunha-se vencer aquele paredão hostil a caminhos que se erguia a vinte quilômetros de Santos. A aderência direta não era possível sem um desdobração de quarenta quilômetros de Santos. A aderência direta não era possível sem um desdobração de quarenta quilômetros mais. Impunha-se a vencer oitocentos metros de desnível na curtíssima distância de oito quilômetros. Esse era o maior embaraço a uma solução técnica econômica. Faltavam operários especializados.

As ferrovias constituíam uma realização técnica recente no mundo. Da Inglaterra chegara o engenheiro Daniel M. Fox para dirigir os trabalhos. Era de grande competência, apesar de muito jovem. Tinha 26 anos. Sugeriu a solução dos planos inclinados, com tração por meio de máquinas fixas e cabos, processo que fora adotado com êxito em montanhas européias para vencer os aclives fortes. Houve, no entanto, grande cepticismo sobre a eficiência do sistema que passou mais tarde a ser motivo de admiração e exagerado elogio. Oito quilômetros de rampas de dez por cento em que os trens se deslocavam por um sistema de cabos de duas pontas, conhecido por "tail-end", cada um acionado por máquina fixa com carga máxima de 60 toneladas numa extremidade e 30 toneladas na outra. O trabalho diário foi calculado para 2.500 toneladas para cima e 1800 toneladas no sentido do mar. A capacidade anual teórica era de um milhão e setecentas mil toneladas, limite considerado suficiente. ao cabo de trinta anos, a expansão econômica paulista iria demonstrar a modéstia do cálculo máximo.

Aproveitando o contraforte do rio Mogi, dividida a linha em várias seções de planos inclinados, as obras começaram na cota 4,50 para atingirem a cota 800 no alto do planalto. Era vedado o emprego do braço escravo. O artigo 8º do contrato de concessão estabelecia: "É proibido empregar na construção o braço escravo". A razão, segundo foi explicado mais tarde, era evitar que os senhores da época desviassem da lavoura sua gente para ir alugá-la na construção da ferrovia.

O traçado serpenteava entre encostas, transpando fundos grotões, sobre estruturas metálicas. O viaduto da Grota Funda era uma fileira de pequenas torres "Eiffel" sustentando o comprido tabuleiro. Em dezoito pontes e viadutos foram gastos 3.947 toneladas de aço. Embora atacado nas duas direções, era o trecho da serra o que corria com mais lentidão por exigir maiores esforços. No entanto, a 28 de julho de 1864, era inaugurado o primeiro plano inclinado com a presença do Barão Homem de Melo, presidente da Província. O serviço de tração funcionou com excelente resultado.

Não havia túneis. Mas por isso as rampas eram muito fortes. A linha serpenteava a céu aberto acompanhado a encosta ou sobre pontes metálicas.

Fora construída num trecho de montanha de singular glória, onde mais chove no mundo, com precipitações que, em 1929, atingiram a impressionante máxima de 5,57 m. Na estação de Paranapiacaba, denominação que significa vista do mar, ou visão ampla do mar, é raro fazer bom tempo por várias horas. Se o sol brilha gloriosamente de manhã, já à tarde o aspecto do céu mudou. Normais são as variações climáticas súbitas, as quatro estações num só dia. A diferença de nível, a necessidade de rigorosos balanços da tonelagem tornavam aqueles oito quilômetros de linha uma dura prova. A vigilância tornava-se condição primordial do tráfego. O menor descuido e sobreviria uma catástrofe.

Foi um esforço titânico. Numa placa de bronze, a antiga "The São Paulo Railway" registrou os nomes dos britânicos construtores sob a data 1863-5, quando os trilhos galgaram a encosta. Era a nova rota em substituição à antiga trilha dos Tupiniquins. Lá se destacam os nomes de "Daniel M. Fox, residente engineer, Robert Sharp & Sons, contractors".

Para o dia 6 de setembro de 1865 ficou marcada a inauguração. Chegaria à estação da Luz o primeiro trem procedente de Santos.

Esperam-no em vão. Descarrilou no caminho. Foi o primeiro desastre ferroviário do continente.

No dia 6 de setembro de 1865 brilhava o sol. Assim o registrou um cronista da época ao descrever a festa preparada para o Jardim Botânico, como então se chamava aquele bosque da Luz, cercado de altas grades de ferro, com soberbos e cautelosos portões. Um banquete para trezentas pessoas fôra organizado. Ia ser festivamente acolhido o primeiro trem a chegar à estação da Luz. O comboio inaugural trazia passageiros ilustres.

Enquanto uma banda de música apresentava, no coreto, os últimos sucessos de Straus das valsas, senhoras, vestidas com elegância e austeros cavalheiros de chapéu de coco e fraque, passeavam solenemente pelas ruas do jardim. Uma claridade loura descia do alto, justificando as sombrinhas de rendas abertas como flores e delicadamente manejadas pelo elemento feminino que tinha então gestos comedidos e exteriorizava nas roupas grande recato. A municipalidade organizara uma festa e tanto, e a gente mais importante da cidade fôra convidada para embarcar no trem inaugural. Um pormenor pitoresco e expressivo: entraram os convidados na estação da Mooca para desembarcar na Luz. Nenhum Conselheiro do Império ou cônego da catedral fôra esquecido. E ao som de charangas desciriam das carruagens, indo tomar parte no banquete preparado com esmero e abundância. Mas o tempo ia passando e o trem não chegava. Devia entrar na Luz ao meio dia. E a impaciência crescia, marcada pelo risco cada vez mais fundo e comprido das bengalas de castões de ouro. Quando já a estranheza degenerava em inquietação, chegou um moço informando que o trem descarrilara no Pari. Havia muita gente ferida. E foi um sobressalto geral. Todo o mundo largou o Jardim da Luz e procurou chegar ao local do desastre. Acontecera realmente coisa grave. Havia gente seriamente ferida, recebendo socorros médicos de urgência.

O trem saíra fora dos trilhos. E a causa apontada era excesso de velocidade. Onde se vira correr a trinta quilômetros por hora? Mas a verdadeira causa fôra outra e essa ficou evidenciada no inquérito. Não se fizera a prévia prova de lastro, para verificar a consolidação da linha. Fôra uma omissão lamentável.

Para cumulo do azar do engenheiro responsável, os vagões estavam repletos, como transbordando, de conselheiros do Império e gente da mais importante. O governo agiu com imperial firmeza e diligência. O engenheiro fiscal viu-se responsabilizado por ter permitido a infração do regulamento permitindo a inauguração com um trem de passageiros em vez de ter mandado uma composição de lastro. Não adiantaram justificações nem pedidos, nem a explicação de que a Câmara Municipal insistira para que fossem admitidos passageiros. O engenheiro Dinis Strut foi demitido e designado para substituí-lo o engenheiro Antonio Augusto Monteiro de Barros.

O desastre tornou-se o assunto das conversações da semana. A composição fôra tracionada por duas locomotivas. Na primeira, sobre o limpa trilhos, em bancos ali instalados, viajavam o presidente da Província, conselheiro João da Silva Carrão e seu ajudante de ordens. Ao transpor a tórre próxima do Tamanduatei, a segunda locomotiva pulou fora dos trilhos provocando o descarrilamento. O susto e o choque foram grandes. O maquinista da segunda locomotiva morreu esmagado. O conselheiro Carrão ficou ferido num dedo e machucado o tenente-coronel Antonio José Osório da Fonseca, presidente da Câmara Municipal, conselheiro Ramalho, Pires da Mota e Barão de Itapetininga. Hoje até nos parece uma colisão de ruas importantes da capital. No trem viajava o famoso conselheiro Brotero, professor da Academia e que tinha o costume de trocar parte das sílabas das palavras, o que era sempre motivo de riso. "Bolaram as trocas", por "trocaram as bolas", coisas assim. Chamavam-lhes os estudantes a tais ditos "broteradas". Quando foi assistido, declarou que nada sofrera no acidente, e afirmou:

- Meus amigos, milagrei escaposamente!

Alguns aspectos da construção da ferrovia ficaram mal conhecidos. Na placa de inauguração não figura o nome do engenheiro Welby que dirigiu a instalação das máquinas fixas, considerado trabalho de grande responsabilidade para a época e levando em consideração a topografia hostil. A montagem de quatro grupos de máquinas fixas de 500 cavalos, respectivas

caldeiras e pertences, apresentava-se como magnífica proeza. Terminado o trabalho, o engenheiro Welby ficou prestando serviço como chefe da tração. O engenheiro Fox regressou a Londres, a fim de servir de superintendente da companhia. Era-lhe atribuído o êxito do traçado da serra com seus planos inclinados.

Aparece também James Brunlees, que estudou os planos da estrada e em setembro de 1866 informava a alta administração sobre as obras "de vossa estrada de ferro, geralmente em estado adiantado". Encontrou a estação de Santos acabada e a de São Paulo em vias de conclusão. Conversou com Mr. Handersen, agente dos empreiteiros, e o dr. Passos, engenheiro fiscal. Falou com o imperador. "Sua Magestade, salienta, pareceu satisfeito com a exposição que fiz e exprimi o desejo de que realizássemos o serviço na linha com toda a segurança para o público. "Refere-se a Mr. Fox, engenheiro residente a quem coube terminar os estudos da estrada. Os mecânicos e peritos vinham da Inglaterra contratados a cento e oitenta mil réis por mês. Um carapina ganhava 5 mil réis por dia, os trabalhadores comuns 1.500 réis e 500 réis os aprendizes. Daniel Makinson Fox, escolhido por Brunlees, que o treinara no Velho Mundo, trabalhara nas regiões montanhosas da Escócia e dos Pirineus, onde aprendera espanhol, que lhe facilitou posterior aprendizagem do português. Espantou-o desde logo o regime de chuvas. O máximo da Grã-Bretanha eram 9,56 polegadas por dia e na serra do Mar encontrou precipitações de 7,5 polegadas por hora.

O que depois se passou é uma história de grande prosperidade. A evolução da "São Paulo Railway" foi rápida. Rendeu tantas libras que mereceu a denominação de estrada de trilhos de ouro. Começou cobrando 12 mil réis por passageiro de primeira classe entre Jundiá e Santos, 10 mil réis por passageiro de segunda classe e 5 mil réis por passageiro de terceira classe. Acabou excluindo a última categoria que na época, e a até bem pouco tempo, ainda era o forte dos trens de passageiros do Velho Mundo. Mas doze mil réis na época tinham um poder aquisitivo elevadíssimo, algo equivalente a dez mil cruzeiros nos dias que correm. Por aí se pode avaliar a renda conseguida. Em 1867, transportava 28.707 passageiros e 26 mil toneladas de carga. Três anos depois, 70.930 passageiros e 71.531 toneladas de carga.

O planalto transformava-se com o café e a imigração. A prosperidade era tal que uma carta de trabalhador trentino determina a deslocação de cem famílias para São Paulo. O café ao preço de 50 shilings os 50 quilos apresentava-se como a lavoura mais próspera do universo. O estado enriquecia e povoava-se. Aumentava a produção que procurava escoadouro para o mar. A "São Paulo Railway" significava os simbólicos portões de bronze abertos ao Atlântico. Em 1836 contava a Província de São Paulo com 231 mil habitantes. Em 1854, estava com 321 mil e, em 1886, com 1.036.000. Sucediam-se as grandes levas de imigrantes. Por isso a Lei Aurea foi aplaudida. A economia paulista repousava no braço livre.

Dessa evolução é espelho o movimento na velha S.P.R.

Considere-se o seguinte quadro estatístico:

Ano	Toneladas	Passageiros
1880	171.945	125.439
1890	537.381	346.804
1900	1.965.920	1.059.761
1910	2.103.882	1.858.756
1920	3.070.302	4.586.141
1930	3.724.296	10.767.653
1940	5.875.777	16.847.497

A direção da estrada de ferro descobriu que, nas peculiares condições da linha, o passageiro era uma mercadoria que deixava lucro. Reduzira as tarifas e corria com suas composições repletas entre a capital e o mar. Organizava trens de excursão que trafegavam superlotados. Introduzira também o conforto dos carros "Pullman" e dos carros-restaurantes com refeições a preços modestos. Esses requintes ainda são recordados com honra para a antiga direção britânica.

Essa evolução teve expressão monetária em Libras. Antes da inauguração da ferrovia, os banqueiros já receberam o juro do capital empregado por intermédio da embaixada brasileira em Londres. O governo Imperial entrou com cinco por cento dos juros devidos e o gover-

no da província de São Paulo com dois por cento. Para cobrir a insuficiência da exploração, houve entregas de esterlinos na seguinte proporção:

Ano	Libras
1867	45.000
1868	120.338
1869	105.208
1870	81.474
1871	73.439
1872	81.722
1873	11.259

Mas, a partir desse ano, o lucro passou a cobrir os encargos e o governo participou dele recebendo de 1874 a 1890 a quantia de 934.457 libras. Mas aí a S.P.R. invocou a cláusula do contrato que lhe facultava declinar da garantia de juro, devolveu ao governo da República as quantias anteriormente recebidas por insuficiência da renda e ficou sózinha. Considerou suficiente a garantia de 7 por cento de lucro mínimo sobre o capital empregado ao câmbio de 27 dinheiros (da época). O governo ficava apenas com o direito de fazer baixar as tarifas desde que proporcionassem dividendos superiores a 12 por cento em dois exercícios consecutivos. Cabia ao Estado de São Paulo a participação na devolução de 2/7 já que entrara durante anos com dois por cento para cobrir a insuficiência do juro.

O século XIX evidenciara a expansão econômica de São Paulo já antes de terminar a insuficiência do sistema adotado. Impunha-se ampliar a capacidade de tração. E entre 1896 e 1901, foi levada a cabo a grande transformação conhecida como "Serra Nova". A extensão da linha foi aumentada em dois quilômetros. O trecho da serra foi dividido em cinco seções de dois mil metros, com rampas máximas de 8 por cento. Túneis perfuraram a encosta num total de treze e com extensão de 1.350 metros. Grotas de 43 metros foram transpostas por vigas de 190 metros. Soluções de elevado custo não amedrontaram, dessa vez. Um talude de cinquenta metros de altura resultou de um corte que deslocou trezentos mil metros cúbicos de terra. Na raiz da serra foi construído um atêrro que exigiu duzentos mil metros cúbicos de terra. Os trabalhos de consolidação e conservação obrigaram a perpétua e dispendiosa vigilância. As chuvas pesadas eram captadas de maneira a evitar o desmoronamento das barreiras. O asfalto e o alcatrão tiveram difundidíssimo emprêgo. A chamada operação ferroviária obrigava a manter turmas de serviço sem interrupção e numeroso pessoal da via permanente. Para cuidar das máquinas e da linha ficaram ali concentrados 1.400 homens, o que dava a elevadíssima média de 140 homens por quilômetro. Nas máquinas fixas de 1.000 HP instaladas em cavernas da montanha passaram a consumir-se 28 mil toneladas de carvão. As locomotivas, nesse trecho, estavam no ventre da montanha. Quando os trens passavam ouviam-se os roncões profundos do vapor nas profundezas da terra. Nas máquinas instaladas nas entranhas da serra repousava o esforço de tração enquanto as pequenas locomotivas que seguravam os cabos apitavam continuamente, dando a impressão de que era a sua fragilidade que deslocava os vagões pesadamente carregados. As lépidas maquininhas limitavam-se, no entanto, a largar um cabo e a pegar noutro com segurança e rapidez. Mal passavam de tenazes em movimento. A capacidade bruta anual devido à Serra Nova passou para 12 milhões de toneladas brutas.

Chegou, afinal, o fim do contrato. Em 1945, movimentou 7 milhões de toneladas de carga e 21 milhões de passageiros. Fechou o balanço com 365 milhões de cruzeiros de receita e 340 milhões de cruzeiros de despesa. Em 1946, o governo federal, invocando a cláusula do contrato que previa a encampação, tomou conta da empresa. Pelo contrato deveria pagar "pelo termo médio do rendimento líquido dos últimos cinco anos". Mas acabou aceitando o capital nominal reconhecido e que convertido em cruzeiros, perfez Cr\$ 531.104.240,00 em títulos da Dívida Pública Federal, a juros de 7 por cento ao ano. Ficaram de fora a empresa rodoviária conhecida como CGT, fazenda Belém e outros bens da S.P.R., passando para o Estado os encargos da ferrovia Bragantina que explorara durante muitos anos e era deficitária. Por isso na ocasião se comentou que o governo federal adquirira por altíssimo preço uma ferrovia velha, desgastada, carecendo de radical reforma.

Tanto assim, destacaram os críticos da encampação, que a velha S.P.R. propusera, em setembro de 1920, a substituição do traçado. Os planos inclinados seriam substituídos por um sistema de cremalheira com locomotivas elétricas acionadas pelo sistema trifásico. Em 1923 apresenta novo projeto de uma linha por aderência direta, via dupla e eletrificada. A companhia financiaria as obras por meio de empréstimo contraído sob sua responsabilidade. Não afetaria o capital reconhecido pelo governo. Em estudos e debates se passaram anos. Entrou 1930. Sobreveio a revolução e a desconfiança. Nada foi feito.

Em 13 de outubro de 1946, pelo decreto 8.969, o governo federal desapropriava a "The São Paulo Railway Company" e logo irrompeu misteriosamente o incêndio da estação da Luz. Passou no dia seguinte a denominar-se Estrada de Ferro Santos a Jundiá e operou-se o início da esperada transformação. Projetou e construiu o oleoduto. Iniciou sem demora a eletrificação entre Jundiá e Paranapiacaba. a eletrificação concentrou esforços e recursos. Passou a consumir energia elétrica diminuindo progressivamente o carvão e a lenha. 25 milhões de Kwh consumiu em 1952 e 45 milhões em de Kwh, em 1956. O consumo de lenha caiu de 30 mil metros cúbicos em 1952 para cerca de 1.000 metros cúbicos somente em 1956. Substituiu o vapor por máquinas Diesel onde era possível, tendo o governo federal determinado sucessivas transformações, culminando em nossos dias com um sistema ultramoderno, novos trens de aço, e o sistema de aderência na serra por meio de cremalheiras.

Fundação do povoado

Durante as obras iniciais da ferrovia que iria ligar Santos a São Paulo, cuja execução principiou em novembro de 1860, e devido a problemática topografia do alto da serra, muitas vezes era exigida a presença do Barão de Mauá em solo paulista. E foi assim que por ocasião da construção da estrada de ferro, entre tantos outros locais, o Barão escolheu este que hoje tem seu nome para nele se fixar temporariamente. Adquiriu a princípio, no ano de 1862 a fazenda que pertencia ao Capitão João, que possuía uma então excelente casa Grande (ainda existente na Avenida Dr. Getúlio Vargas esquina da Rua Almirante Tamandaré).

Casarão de construção sólida, com paredes de sessenta centímetros de espessura, possuindo madeiras no meio, sendo interligadas por fibras vegetais cobertas por barro socado. Seu piso é de tábuas largas e o teto é sustentado por grossas vigas de madeira, e as janelas não são fixadas por dobradiças; encaixam-se diretamente nos batentes. Abrigara antes o tenente Francisco e seu filho Capitão João.

Se os negócios ferroviários ocorressem sem problemas, Mauá naturalmente permaneceria na localidade, onde como veremos adiante adquiriu outro sítio para aumento de sua fazenda, em 8 de abril de 1862 por compra feita a Jesuino Soares de Moraes e outros, nos seguintes termos:

“São senhores e possuidores de um sítio entre os terrenos da Vargem do Tamanduathy e fazenda que foi do Capitão João José Barbosa Ortiz, que hoje pertence ao comprador e são a beira do Tamanduathy, e que pertencia a falecida Anna Maria, cujo sítio assim e da mesma forma que possuía vendeu como vendido tem ao Barão de Mauá pela quantia de Rs. 500:000 (Quinhentos Mil Réis)”. Passados alguns anos, estão os empreiteiros ingleses, às portas da falência, e para salvar a ferrovia, o Barão resolveu ainda subsidiar os serviços quase paralisados pelos desabamentos na serra em fins de de 1864 e princípios de 1865 pelas chuvas e que foram abandonados desde 1º de outubro de 1866. A dívida já se eleva então a mais de duzentas mil libras. Começam assim as negações dos ingleses, atraindo os empreiteiros, pelo engodo de liquidações rápidas, com o pagamento de trinta mil libras de imediato, e mais trinta mil libras no fim do serviço; em seguida já combinados com eles para negarem todos os pagamentos devidos ao barão. E a única saída que tinha era a de, desde essa hora concluir a estrada de ferro e sua custa desde 1º de outubro de 1866 até 26 de julho de 1867, para se pagar com a própria renda. Estes acontecimentos fizeram com que Mauá se desinteressasse por seu imóvel local. Tanto que ao ser inaugurada a Estrada de Ferro “The São Paulo Railway” (atual Santos a Jundiá) em 16 de fevereiro de 1867 (provisoriamente, porque oficialmente fôra no mês de setembro), não foi construída nenhuma estação ou parada nesta localidade, e também não contou com a presença do Barão.

Os sitiantes e fazendeiros que quisessem se utilizarem deste meio de transporte, eram obrigados a irem até a Estação de São Bernardo (atual Santo André) que era a mais próxima, pois para o lado do litoral existiam apenas as estações de Rio Grande e Alto da Serra (atual Paranaipacaba).

O casarão que pertenceu ao Barrão de Mauá passou muito depois a pertencer a José Grande.

A fundação da cidade, esteve intimamente ligada a fatores políticos da Freguesia de São Bernardo. Tudo começou no ano de 1878, quando o médico e republicano ituano, Dr. José Luiz Flaquer, conheceu o Capitão Antonio Franco da Rocha, tio-avô de sua esposa Dona Elisa de Meneses Camargo.

A fundação, dependia obviamente de uma Estação, e as ligações do Dr. Flaquer com a ferrovia eram bastante intensas, já que era médico oficial da mesma, a partir 1879.

Em princípios de 1880 aquele defensor do abolicionismo e republicano, recebendo um vantajoso convite para se localizar na cidade de São Carlos, onde exerceria sua profissão médica, comunicou o fato ao seu amigo Cap. Antonio Franco da Rocha, sua resolução de aceitar tão honroso convite. Pediu o Capitão Franco da Rocha, que era um fervoroso monarquista, que o dr. Flaquer aguardasse alguns dias para dar a sua resposta, com o que concordara aquele. Achava o Cap. Antonio, um dos chefes conservadores e grande proprietário local, que não poderia de modo algum prescindir dos serviços profissionais aquele. E assim pensando o Cap. Antonio Franco da Rocha (senhor dos chãos onde nasceria a povoação), principiou através das pessoas de destaque da freguesia de São Bernardo como: políticos, fazendeiros, negociantes, padre, escrivão de paz etc., formando uma comissão os quais pessoalmente foram a casa do médico pedir-lhe sua permanência na região. E a condição imposta pelo inte-

ressado (dr. Flaquer) foi que ficaria, se os membros daquela comissão libertassem seus escravos. Os quais concordaram, e bastou para que ele recusasse o convite de São Carlos.

Desta forma, honrosamente afirmou que fora através desta localidade, que toda a freguesia de São Bernardo, deixou de possuir escravos, nove anos antes da Lei Áurea.

A importância do Capitão Antonio Franco da Rocha, e de outros grandes fazendeiros, conseguiu também eleger o Dr. Flaquer, em Juiz de Paz da freguesia, em 1881.

Estas movimentações políticas, atraíram novos moradores para a localidade, que lentamente se desenvolvia. E foi aí que a Superintendência da “The São Paulo Railway Co”. decidiu presentear a população da vila do Pilar com uma estação oficial. Assim no domingo dia 1º de abril de 1883 foi fundada a povoação através da inauguração da então denominada ESTAÇÃO DO PILAR, que era toda de madeira e se localizava onde hoje estão as porteiras, sendo o primeiro agente o sr. Samuel Prado.

Portanto das propriedades do Capitão Antonio Franco da Rocha, dos herdeiros do Capitão João e do Barão de Mauá, em função desta Estação Ferroviária, nasceu este povoado que recebeu primitivamente o nome de PILAR, em lembrança ao antigo núcleo desenvolvido em torno da Capela de Nossa Senhora do Pilar (atual Pilar-Velho em Ribeirão Pires).

Era próspero o estado desta ferrovia, cujo tráfego de dia em dia aumentava com o desenvolvimento da viação férrea provincial ligando a Capital a Santos, era naturalmente o vínculo de maior parte da população agrícola, assim como das mercadorias de importação, que quase toda era feita por aquele porto. E sua prosperidade, portanto, estava perfeitamente garantida, sendo o movimento de tráfego entre o dia 1º de janeiro e 31 de agosto de 1883 o seguinte em toda a ferrovia:

Receita	3.450.408.600 RS
Despesa	1.197.855.120 RS
Saldo	2.342.523.560 RS.

O movimento de passageiros foi de 89.999 pessoas, sendo 27.068 de primeira classe e 62.931 de segunda classe.

Na ocasião governava a Província de São Paulo o 43º Presidente, Sr. Francisco de Carvalho Soares Brandão.

A estratégica situação da Estação do Pilar propiciou grande desenvolvimento em toda a região, que dois anos depois, exigiu a construção de nova estação para os lados de Rio Grande, junto do “Sítio Ribeirão Pires; onde em 1887 foi criada a Colônia de Imigrantes Italianos, a qual caracterizou-se tanto na região que a povoação da nova estação superou a do Pilar, que ficou sendo desde então como uma espécie de distrito subordinado ao referido Ribeirão Pires.

Em 1888 os preços das passagens entre as estações do Pilar e São Paulo (Luz) eram 2.200 Rs. de primeira e 1.000 Rs. de Segunda.

Por esta época, Gustavo Pacca se instalou na povoação com sua serraria a vapor, porque a exploração de madeira era constante em toda a região.

Seis anos após sua fundação, Pilar deixou de pertencer a Capital de São Paulo, para se anexar conforme lei nº 38, de 12 de março de 1889 ao Município de São Bernardo (antiga freguesia), que foi somente instalada em 2 de Maio de 1890, já no regime republicano.

A lei nº 401, de 22 de junho de 1896, anexou considerável parte do Pilar ao distrito de paz de Ribeirão Pires, a quem já pertencia também no aspecto policial desde o ano de 1890.

Junto da Estação se desenvolveu a povoação, atingindo locais que hoje são as ruas Capitão João, Santa Cícilia e Rui Barbosa. De lá partiam duas estradas: uma seguindo o leito aproximado da atual Barão de Mauá rumava até a Bocaina e ao Pilar Velho, onde no casarão que pertenceu ao Barão se bifurcava em duas vias, uma rumo as paragens de Pereiras e Limoeiros e a outra rumo ao Morro de Votussununga ou Pelado; e a outra estrada seguia trecho da atual Dom José Gaspar, atingindo o ribeirão da Pedra Branca (adiante do sertão dos Bebers).

DESENVOLVIMENTO

Os primeiros moradores da localidade, sentindo muitas dificuldades para participarem ativamente de sua religião, pois tinham que ir até São Bernardo (onde havia a única Paróquia), decidiram levantar um templo próximo da Estação ferroviária.

Assim nasceu na Rua Capitão João esquina da Avenida da Saudade, o primeiro templo católico local, através de uma tosca Capela dedicada ao popularíssimo culto de Santa Cruz.

Aos 9 dias do mês de setembro do ano de 1909 foi pelo Vigário da Matriz de Nossa Senhora da Boa Viagem de São Bernardo, concedida pela primeira vez, provisão para celebração de santas missas na então denominada "Capela de Santa Cruz do Pilar". renovou-se a provisão dois anos depois no dia 21 de setembro.

Os sacramentos religiosos realizavam-se apenas aos domingos por missionários da Congregação de São Carlos, como: Padres Faustino Consoni, Carlos Pedrassino e João Raviolli.

No dia 21 de novembro de 1911 passou a jurisdição da Matriz de São José de Ribeirão Pires. De lá, vinham celebrar missas até 1918 os padres: Tarcizio Zanotti, Francisco Navarro, Luiz Capra e José Chiappa, ambos da referida Congregação de São Carlos.

O primeiro melhoramento exigido pela população e que o progresso tornou realidade, foi sem dúvida a iluminação pública, sendo a pequena vila beneficiada com a iluminação à querosene no ano de 1909.

No ano seguinte, fez-se pequena ampliação, que custou 432.000 Rs. (Quatrocentos e Trinta e dois Mil Réis). Em janeiro de 1912 requisitou-se a Light a substituição deste sistema, o que não foi feito, porque um mês antes a municipalidade bernardense, já havia aberto concorrência pública no antigo sistema. E Pilar ganhou mais doze combustores (lâmpadas).

Possuindo iluminação e templo religioso já no ano de 1910, Pilar tomou novo aspecto na vida política do Município de São Bernardo, Até então pouco faziam para introduzir reformas e melhoramentos no povoado.

E em número de prédios construídos, naquele ano, Pilar fora o menor de todos; veja-mos os respectivos números:

SANTO ANDRÉ	(Ex-Estação de São Bernardo).	381
ALTO DA SERRA	(Atual Paranapiacaba)	265
SÃO BERNARDO	(Atual São Bernardo do Campo)	242
RIBEIRÃO PIRES		144
RIO GRANDE	(Atual Rio Grande da Serra)	67
SÃO CAETANO	(Atual S. Caetano do Sul)	99
PILAR	(Atual MAUÁ)	39

Sendo Pilar verdadeiro ponto de entroncamento de caminhos, foi-lhe atribuído por lei municipal nº 66, de 11 de junho, um Zelador. Estabeleceu-se imediatamente vencimentos de 720.000 Rs. anuais para conservação da via que se comunicava com Santo André.

Sua necessidade urgentes eram: duas pequenas pontes na estrada que do Tanque seguia para Ribeirão Pires, exigindo consertos e reparos assim como nas demais ruas.

A povoação desenvolvida ao lado da Estação, conforme lei Estadual nº 1222-A, de 14 de dezembro de 1910, foi anexada ao distrito de paz de Santo André, cujos limites iam até, a Barra do Ribeirão Capitão João no Tamanduateí; e daí para diante permaneceu pertencendo a Ribeirão Pires.

Quando a Câmara de São Bernardo era presidida por Vicente Contenti, na sessão de 2 de setembro de 1911, o vereador Antonio Thomaz, indicou que fossem denominadas as poucas ruas do povoado do Pilar e, que aprovadas no dia 16 seguinte conforme lei nº 98, constou do seguinte:

- a - Avenida Morélli - a rua paralela à face nascente;
- b - Rua Capitão João - a rua paralela à face poente;
- c - Praça Antonio Franco - ao largo que liga à rua acima e a estrada de ferro.

Estes logradouros públicos que foram os primeiros a serem oficializados na localidade, são respectivamente as atuais: Rio Branco, Capitão João e Conde Matarazzo. E lembravam os senhores: Dr. Bernardo Morélli, Cap. João José Barbosa Ortiz e Capitão Antonio Franco da Rocha.

No final do ano seguinte necessitou-se reconstruir uma ponte situada no caminho que ia para a Fazenda Bocaina.

Situando-se a margem da ferrovia, Pilar não fugiu da regra da região e desde cedo começou a se industrializar, isto sem falar nas serrarias já então existentes.

A municipalidade de São Bernardo, através da lei nº 179, de 21 de julho de 1914 concedeu a Viúva Grande & Filhos, os favores constantes da lei nº 95, de 16 de setembro de 1911 para montar nesta localidade "uma fábrica de louças" a primeira do gênero em toda a região.

Em agosto de 1916 o engenheiro Bernardo Morélli requeria a Comissão de Justiça e Contas da Câmara, a isenção de todos os direitos municipais relativos a indústria que estava sendo montada em Pilar, destinada a valorização do "Café" e outras necessárias para o mesmo fim, durante o prazo de quinze anos.

Em 10 de outubro de 1919, Francisco de Oliveira e Silva pedia licença para construir uma linha de tração animada ou a vapor (bitola estreita) para transporte de pedras das pedreiras dos Irmãos Dell'Antonia, no prazo de vinte anos.

Pouco depois principiava a instalação de diversas cerâmicas espalhadas por toda a área vizinha a Estação de Pilar, cujo chefe era Benedito Fidelis.

O considerável desenvolvimento, exigiu o estabelecimento do perímetro topográfico urbano, que era totalmente subordinado ao distrito de Santo André, conforme lei nº 230, de 30 de outubro de 1923. Situou-se então dentro das seguintes divisas:

"A partir da foz do ribeirão Taboão; por este acima até a estrada de Santo André ao Pilar; por esta estrada até o córrego do Capitão João; por este córrego abaixo, atravessando o tanque do Dr. Morélli, até a foz do Taboão, onde tem o seu ponto de partida, ficando o perímetro assim fechado".

Um ano antes, em 1922 a firma Perez & Tacconi de que fazia parte o sr. Antonio Perez Romero fundou ali perto da Estação, o estabelecimento comercial denominado Mercadinho de Mauá. E a esta época já existiam também a Cia. Cerâmica Mauá e a Fábrica de Louças de Pó de Pedra Paulistana de Manetti & Pedotti & Cia. Ltda.

Embora reivindicada a muito tempo, somente depois de 1920 é que começou-se a pensar definitivamente no assunto, quando a lei nº 208, de 16 de março de 1920, declarou de utilidade pública com a Light, terrenos necessários a instalação da linha transmissora de energia elétrica de alta tensão em Pilar e adjacências.

Já passados seis anos, o Prefeito de São Bernardo, Cel. Saladino Cardoso Franco, por força da lei nº 246, de 10 de fevereiro de 1926, assinou contrato com a "The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited", para iluminação pública e eletricidade nas ruas adjacentes a Estação.

Assim naquele mesmo ano de 1926 quando Pilar se beneficiou da iluminação elétrica domiciliar e pública, passou definitivamente a denominação de Mauá com a mudança do nome da Estação, porque a localidade já o era a nove anos.

Através da lei nº 260, de 24 de agosto de 1927 vários proprietários foram desapropriados, devido o prolongamento da rede transmissora de energia elétrica em faixa de largura de dez metros. Os quais foram: Maria de Queiroz Pedroso, Asthrio e Maria Pupo de Moraes, dr. Bernardo Morélli, dr. Otto Pupo de Moraes, Assunta e Constanza Mauro (órfãos), Paulo Meira e Francisco Viola.

Em 1929 foi beneficiada com mais dezoito lâmpadas no valor de 2:350:800 Rs.

A ORIGEM DO NOME MAUÁ

A localidade desde sua fundação, deveria se chamar Mauá, porque o homônimo, autor da ferrovia e proprietário nas vizinhanças merecia a simples homenagem de seu nome na Estação e daí para o povoado. Entretanto na ocasião, a situação entre o Barão de Mauá e a São Paulo Railway Company, era das piores, porque a última foi a autora da falência ocorrida em 1878 com aquele que deveria ser homenageado cinco anos depois.

Completamente retirado da política e da labuta comercial, Mauá, falacera em Petrópolis, província do Rio de Janeiro em 21 de outubro de 1889. Mas o povo ciente que eram da presença de Mauá, na localidade no século passado, onde dava início as obras da ferrovia, ao inaugurarem seu novo templo religioso em 1917 outorgaram seu nome, que não se propagou muito devido a permanência de Pilar na Estação.

Finalmente no ano de 1926 quando se completava: 13 anos de nascimento, 64 da presença na localidade, 37 do falecimento e 9 de conhecimento local, foi definida a denominação de Mauá na antiga Estação do Pilar.

O nome Mauá é de origem indígena que aludia "a terra erguida entre baixas alagadiças" e que designava um rio no fundo da Baía da Guanabara e, que apesar de insignificante teve a glória de ter sido o ponto inicial das ferrovias brasileiras; daí o fato daquele empreendedor ser agraciado com o título de Barão de Mauá em 30 de abril de 1854 por ocasião da inauguração da referida ferrovia carioca. Desde então o nome se popularizou por todo o Brasil, América do Sul e parte da Europa, devido a presença do então Banco de Mauá.

O Barão nasceu em 28 de dezembro de 1813 na freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Arroio Grande - Município de Jaguarão - Província do Rio Grande do Sul, filho de João Evangelista de Souza e de Mariana de Souza e Silva.

Aos nove anos já se encontrava em São Paulo, onde cursou escola primária aprendendo as primeiras letras. Em 1822 chegou a Corte, a fim de cursar os bancos colegiais, para, em 1825, empregar-se como caixeiro num estabelecimento que faliu algum tempo depois, forçando-o a procurar emprego com o negociante inglês Ricar Carruthers, que foi seu generoso protetor e que lhe propiciou ascender ao mundo das finanças nacionais. Chegando ao posto de gerente da firma, em 1º de janeiro de 1836, obteve do patrão a almejada sociedade, e com a retirada deste para a Inglaterra, ficou inteiramente a testa dos negócios, ampliando-os com o máximo carinho. Em 1840 viajou para a Europa, onde fundou a firma Carruthers na cidade de Manchester, depois disso iniciando um grande plano de negócios na sua terra natal, convido lembrar-se que foi de sua exclusiva criação a construção do Canal do Mangue, os serviços de bondes tracionados a burros, ambos no Rio de Janeiro, além da iluminação a gás. Deve-lhe também o assentamento do cabo submarino transatlântico, e a navegação do rio Amazonas.

Representara sua Província natal na Assembléia Geral das legislaturas de 1853 a 1875.

Era sócio do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e pertencia também a numerosas sociedades humanitárias, literárias e científicas como: Grande do Império, Comendador da I Ordem de Cristo e dignatário da I Orxem da Rosa.

Havia-se casado no dia 11 de abril de 1841 com Maria Joaquina de Souza, sua sobrinha que faleceu em Petrópolis em 15 de março de 1904, filha de sua irmã Guilhermina de Souza e Lima casada com José Machado de Lima.

E vinte anos depois de obter o título de Barão, recebeu o de Visconde em junho de 1874.

Na escritura que deu posse da Fazenda Oratório a Nestor de Barros datada de março de 1929, aparece entre os confrontantes o Barão de Mauá (sucessores ligicamente), vejamos a parte que nos interessa: - "com sítio Jaçatuba de propriedade de José de Leite Franco e Dr. Erasmo Teixeira de Assunção (sucessores de herdeiros de Manoel Leandro Soares; daí por diante sobe pelo rio Tamanduateí, leito antigo até confluência do córrego Barracão de Cedro, próximo a fábrica de Caolin, confrontando com os herdeiros de Antonio Queiroz dos Santos, sucessores do Barão de Mauá, o Dr. Bernardo Morélli (sucessor de Antonio Franco da Rocha. Sobe pelo córrego Barracão de Cedro, até a sua nascente onde começa uma cerca, a qual termina num pequeno córrego Carumbé, confrontando com sucessores de Luiz Melleone (anteriormente pertencente a Pedro Marabone). Sobe por este córrego Carumbé subindo pela barroca e espigão, onde existe um marco de ferro, daí em diante acompanha o espigão, o qual é atravessado pela estrada do Carumbé, até alcançar o Morro Votussununga e confrontando com a Companhia Industrial de Pilar (sucessores de Viuva Grande)".

O DISTRITO POLICIAL

Quando o Estado de São Paulo era governado pelo Presidente Dr. Julio Prestes de Albuquerque, a localidade foi elevada a categoria Distrito Policial.

Pela primeira vez Mauá recebeu seus limites, independentes de Santo André e de Ribeirão Pires, de quem se desmembrara.

Este importante acontecimento se verificou por ato da Diretoria de Justiça, datado do dia 7 de janeiro de 1930.

O então "distrito policial de Mauá" no Município de São Bernardo e Comarca da Capital, ganhou as seguintes divisas:

"Partem da cabeceira do ribeirão Carumbé, no Morro Pelado ou Votussununga, daí pelos espigões das águas dos ribeirões Capitão João e Taboão e seus afluentes até descerem em frente ao Km. 54 da Estrada de Ferro São Paulo Railway Co., atravessando aí esta Estrada de Ferro subindo o espigão divisor das águas do ribeirão Carumbé até o seu ponto de partida, abrangendo esse perímetro toda bacia dentro da qual se forma o rio Tamanduateí."

O subdelegado nomeado era o Sr. Mario Cruz.

Neste mesmo ano, Mauá foi beneficiada com uma Agência Postal, que ficava sob os cuidados de Dona Isabel Savietto.

O DISTRITO DE PAZ

O Dr. Mario Pereira Munhos, Interventor Federal interino em São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas (pelo decreto federal Nº 19.398, de 11 de novembro de 1930), pelo decreto estadual Nº 6.780, de 18 de outubro de 1934 eleva esta povoação a categoria de Distrito de Paz. E da mesma forma que em 1930 iria agora se constituir de áreas pertencentes aos distritos de Ribeirão Pires (datado de 1896) e o de Santo André (datado de 1910). Discriminaram suas divisas assim:

"A partir do Kil. 55 da São Paulo Railway; deste ponto e pelo espigão que divide as bacias dos ribeirões Itrapoá (Cassaquera) e Taboão da do rio Grande até o Kil. 48 da mesma Estrada; deste ponto e pelo espigão divisor das bacias dos rios Tamanduateí e Carumbé das de Ribeirão Pires até o Morro Pelado ou Votussununga; deste ponto, pela linha divisória dos Municípios de São Bernardo e São Paulo até frontear o espigão divisor das bacias dos ribeirões Oratório e Tamanduateí das do Carumbé, por este espigão até o Kil. 55 onde começa ram."

Sua instalação se realizou aos 2 dias do mês de fevereiro de 1935, com a posse de Arnaldo Dall'antonio como escrivão e de Afonso Thomaz Junior como juiz de paz.

Neste ano inaugural houveram no Cartório de Registro Civil: 175 nascimentos, 73 óbitos, 32 casamentos, 67 escrituras e 34 procurações.

MAUÁ NO ANO DE 1936

Pouco mais de um século de vida, Mauá já possuía os seguintes melhoramentos:

CASAS COMERCIAIS: 2 bares, 8 botequins, 11 pedreiros, 5 de lenha e carvão, 6 secos e molhados, 3 sapatarias, 3 barbearias, 20 chácaras de verduras, 2 bombas de gasolina, 2 quitandas, 1 extração de Caolim, 1 açougue, 1 padaria e 1 de fazendas.

ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS: Manetti, Pedotti Cia. Ltda. (louças), Gomes, Chiarotti Cia. (cerâmica), H. Poel Ltda. (bonecas), Konecny, Braga Cia. Ltda. (metalúrgicas), Stall, Telles Cia. (fogos e dinamite), Atlantis Brasil Ltda. (tintas), Binci Sinzatto (aguardente), A. Mendes Cia. (nitrato potassa), João Jorge Figueiredo S.A. Fábrica Nacional (louças e porcelanas), Standacker, Schmidt Cia. (porcelana), Antonio Garcia Vilella (porcelana e terra-cota).

OLARIAS: Walter Schaper, José Camilo Filho, Paulo Lore e Nicola Perrella.

FISCAIS: Eloy Genofre e Batista Branco da Silva, sob administração da então municipalidade bernardense.

Possuía 63 lâmpadas elétricas nas vizinhanças da Estação.

E além do Grupo Escolar de Mauá, haviam outras quatro escolas municipais que eram regidas pelas Professoras: **Sebastiana Braga, Maria de Conceição Carvalho Franco, Lavinia de Oliveira Gaia** e o Professor **Wladimir Rodrigues de Arruda**.

A Estação Ferroviária mantinha-se de um chefe e de quatorze auxiliares, tendo no primeiro semestre de 1936 este movimento: Passagens singelas de 1ª, emitidas 1.562 e recebidas 1.569; de 2ª, emitidas 23.204 e recebidas 23.605; ida e volta de 1ª, emitidas 1.865 e recebidas 902; e de 2ª, emitidas 21.497 e recebidas 19.583; passes mensais, emitidos 268. Houve também, 108 telegramas expedidos e 20.040 toneladas emitidas de mercadorias despachadas e recebidas 109 toneladas.

A Associação Atlética Industrial sediada na Rua Barão de Mauá, nº 47, contava com 253 sócios e era administrada pela seguinte diretoria:

Presidente - Egidio Pantano

Vice Presidente - Alberto Branco da Silva

Secretário Geral - Armando Amarante

Primeiro Secretário - Angelo Giannoni

Segundo Secretário - João Perrella

Primeiro Tesoureiro - Vitorino Thomaz

Segundo Tesoureiro - Alfredo Bechelli

Primeiro Diretor Esportivo - Amaro Correa

Segundo Diretor Esportivo - Batista Branco da Silva

Entre as vitórias alcançadas por esta Associação, até aquele ano de 1936, salientava-se que foram obtidas contra os seguintes adversários: S.C. Mauá, Sul Americano de Itatiba, Corinthians de São Bernardo F.C., Primeiro de Maio de Santo André, Light and Power S.C. de São Paulo, Primeiro de Maio de Santos e Extra Juventus de São Paulo.

CEMITÉRIO

Entre outros benefícios prestados a população de Mauá, pelo Prefeito Dr. Felício Laurito (ribeirão preense) o de maior destaque foi o Cemitério.

Foi, no dia 30 de julho de 1937 que em meio de verdadeira mata virgem se realizou o primeiro sepultamento, cujo falecido era Amaro Branco da Silva.

Pouco antes do Dr. Decio de Toledo Leite deixar a municipalidade andreense inaugurou ali uma Capela, em 1º de julho de 1939.

Quando Mauá se emancipou, o Prefeito Ennio Brancalion ofereceu um Mausoléu para aquele que inaugurou a necrópole. Era então, 2 de novembro de 1955.

ESTAÇÃO DE CAPUAVA

A localidade de Capuava tão antiga quanto a sede municipal, somente foi percebida pela direção ferroviária na segunda década deste século.

Devido a provável expansão de Santo André, foi ali inaugurado inicialmente a 15 de setembro de 1920 o "Posto Fiscal de Capuava", onde ostensparavam por um minuto.

O topônimo Capuava de origem indígena por corruptela de Coaa-Poaba, significa "Abrigo na Roça".

Em 1935 foi criada a Empresa Capuava (ônibus), que, indo deste trecho mauauense se dirigia para São Paulo passando por Santo André, Utinga e São Caetano.

No dia 5 de março de 1937 o Posto Fiscal desapareceu e foi inaugurada a ESTAÇÃO DE CAPUAVA. Entretanto levou muito tempo para progredir.

Na realidade seu desenvolvimento se prende as instalações da Petroquímica União.

CALÇAMENTOS INICIAIS

Na previsão orçamentária da municipalidade de São Bernardo para o ano de 1938, aprovada em novembro do ano findo, consignou-se verba para o serviço de calçamento de dois mil metros quadrados de logradouros de Mauá.

Era portanto a primeira vez que Mauá receberia calçamento, nas vizinhanças do núcleo comercial formado ao lado da Estação.

INTEGRAÇÃO COM O MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ

Desde sua fundação Mauá pertencia São Bernardo (freguesia desde 1812 e município a partir de 1889), muito embora o fosse completamente desligada devido a distância. E quem ficava no lugar daquela sede municipal no aspecto comercial e administrativo, era o "bairro da Estação São Bernardo", que depois se chamou Santo André. Neste sim havia grande ligação, devido a proximidade e a ferrovia.

Porém para efeitos legais até 1938 Mauá pertenceu ao Município de São Bernardo. Entretanto pelo decreto estadual Nº 9.775, de 30 de novembro daquele ano, foi integrada ao Município de Santo André, que ficou definitivamente com a sede daquele dito Município, com 1º de janeiro de 1939.

A única mudança e, que de certa forma beneficiara Mauá, foi que a Câmara Municipal, havia se tornado mais próxima, porque a Prefeitura e as outras repartições já se faziam presentes há muito tempo no solo andreense.

CENTRO TELEFÔNICO

Pouco depois da instalação do Distrito de Paz, Mauá começava a se preocupar com um outro melhoramento, que lhe era indispensável e tratava-se da linha telefônica.

Em virtude disto o Prefeito de então Dr. Felício Laurito conforme ato Nº 155, de 17 de setembro de 1935 aprovou o crédito de Cr\$ 6.500,00 para que as linhas telefônicas atingissem Mauá e Ribeirão Pires.

Transcorridos nove anos, foi instalado no prédio que serviu de residência ao Barão de Mauá, em 19 de novembro de 1944 o Centro Telefônico de Mauá.

EXPANSÃO DEMOGRÁFICA

Possuidora como já era na década de 1940 de inúmeros atrativos, destacando-se o fator industrial, Mauá passou a ser procurada pela classe proletária da Capital e de outras cidades adjacentes.

As pequenas ruas vizinhas da Estação tornando-se insuficientes obrigou a abertura de alguns arruamentos, que foram duplicados na década seguinte. E uma planta do ano de 1945, já aparecem alguns loteamentos, constituídos de uma série de ruas que hoje as chamamos pelas seguintes denominações: Barão de Mauá, Rui Barbosa, Dr. Justino Paixão, Canarias, Japão, Caravelas, Santa Helena, Dom Pedro II, Getúlio Vargas, Princesa Isabel, Santos Dumont, Alvares Machado, Almirante Barroso, Bras Cubas, Almirante Tamandaré, Bandeirantes, Manoel Pedro Junior, Campos Sales, General Osório, Regente Feijó, Oswaldo Cruz, Amador Bueno, Vitério Veneto, Saudade, Riachuelo, Matriz, Sete de Setembro, Onze de Junho, Ang. Della Betta, Alberto Branco da Silva e Fausto.

Posteriormente, a família Campos Povia empreendeu diversos loteamentos, vizinhos e distantes da Matriz.

ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS

O incremento principiado no início deste século, no período de 1923 a 1944, deu à Mauá a verdadeira vocação industrial, que constou dos seguintes estabelecimentos:

Companhia Cerâmica Mauá (tijelas e pratos) fundada em 1923 pertencia a firma Manetti & Pedotti & Cia. Com seus oito alqueires e meio, quatro pavilhões que cobria dois mil e novecentos metros quadrados, era administrada pelo gerente Guido Monteggia.

Fábrica Nacional de Porcelana Brasilusa fundada em 1925 por Antonio Garcia Vilella na rua Santa Helena.

Fábrica de Louças Mauá (Luso) da Com. Ind. João Jorge Figueiredo (pratos, xicaras, pires), fundada em 1926 na Av. Barão de Mauá em área de quatro mil metros quadrados. Foi por muito tempo dirigida por Genor Freire de Moraes.

Sebastião Brisanti & Lippi (artefatos de cantaria), fundada no dia 1º de janeiro de 1926 no bairro Itapeva.

Em fevereiro de 1927 Carlos Martins da Rocha solicitava da Câmara Municipal de São Bernardo, isenção total de impostos municipais, durante dez meses, para uma fábrica de tecidos de lã nesta localidade. E a lei nº 261, de 29 de outubro do mesmo ano o isentou do imposto de indústria e profissões, como solicitara, para sua fábrica de lã e juta, denominada Nossa Senhora da Vitória.

Laboratório Cléo fundado em 1929 na Farmácia Santa Terezinha da Av. Morelli, pertencente a Antonio Braga. E seus produtos eram: anti-epilético, drenobil para a drenagem das vias hepato-biliares, cléo para a higiene das senhoras e etc.

Metalúrgica Mauá, da firma Koneckny Braga & Cia. de que faziam parte Antonio Braga, Alberto Koneckny, José Lacerda e João de Azevedo, foi fundada na Av. Barão de Mauá em janeiro de 1930.

Cortume Mauá Ltda. (cortume, correias) da Rua Dr. Justino Paixão, datada de 1932.

Padaria São Geraldo, de Inocêncio Rodrigues, fundada em janeiro de 1933 na Av. Barão de Mauá.

Assad Miguel (conserto de calçados) na mesma Av. Barão de Mauá, em 1933.

Nicolau Perrella (olaria) na Av. Barão de Mauá, de 1934.

Henrique Poel & Cia. Ltda., Fábrica de Artefatos de Cerâmica, fundada em 1935 na Rua Rui Barbosa.

Cerâmica Santa Helena, na rua homônima e pertencente a Gomes Chiarotti & Cia. de José Gomes e João Chiarotti fundada em 1º de dezembro de 1935.

Silvio Milans & Irmão (cantaria), fundada em 20 de janeiro de 1936 na Av. Barão de Mauá.

José Anselmi (pães) em 1936 na Rua D. Dr. Justino Paixão.

Porcelana Mauá S.A. (chicara, pratos e pires) na Av. Barão de Mauá, fundada no dia 11 de fevereiro de 1937.

Miguel Agnello (artefato de pedra), datada de 31 de fevereiro de 1937.

Soc. Prog. Agrícola & Ind. S.A. (álcool de milho, farinha e tc.) na Várzea do Capitão João, em 1937.

Cerâmica Mauá Ltda. (louças) em 1º de junho de 1938 na Av. Barão de Mauá.

J. de Cerqueira Leite, Fábrica de Artefatos de Porcelana, de 1º de julho de 1938

1938. Pedreira Granito Miguel Cascaldi (artefatos de cantaria), datada de 30 de outubro de

Lázaro Ferreira Melo, Olaria da Fazenda Oratório, datada de 1º de outubro de 1939.

Albrisi & Talento (cortume), Rua Dr. Justino Paixão e datada de 1939

João Batista de Godoi (tijolos) no sítio do Sertão de 1939.

Mauá. Indústria Metalúrgica Arte Nova (torneiras), de 18 de janeiro de 1940 na Av. Barão de

Maria de Paula Lopes (olaria) de 17 de agosto de 1940.

Luiz Antonio Sorrentino, de 1941 na Av. da Saudade (pedras).

Luiz Nobi (pães) em 1941 na Av. Barão de Mauá.

Antonio Mariano (conserto de calçados), na Rua Capitão João, de 1941.

Américo Perrella (tijolos) de 1942 na vila Morélli.

Irmãos Milanezi (paralelepípedos) na Av. Barão de Mauá, de 1942.

Vicente Agnello (paralelepípedos) na Rua Capitão João, de 1942.

Hugo Liebert (extração de areia e pedregulhos), fundada em 1943 no bairro Itapeva.

Irmãos Muzetti (desdobro de pedra), Bairro de Guapituba em 1943.

Beber Fenotello & Cia. (acessórios para luto) em 1943 na Rua Dr. Justino Paixão.

Porcelana Real Ltda. (louças e porcelana) fundada no dia 23 de outubro de 1943 e situada na Rua Capitão João nº 1915 ou simplesmente Estrada de Ribeirão Pires como era chamada. O prestígio de seu produto cognominou expressivamente a MAUÁ, a credencial de "CIDADE PORCELANA", muito tempo depois.

Naoki Okada (extração de lenha), de 1944 na Fazenda Oratório.

Companhia de Produtos Químicos Indústria Mauá (químico para cortume) de 1944 na Av. Barão de Mauá.

Rodolfo Rossi (conserto de calç. calçados) na Av. Barão de Mauá, de 1944.

Angelo Zolli (reguladores para chocadeiras) em 1944 no sítio Bocaina.

EMANCIPAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO

O Distrito de Mauá evoluiu tanto que percebendo que sua grande arrecadação não lhe era correspondida no aspecto executivo e julgando-se potente entrou na grande luta cívica pró-emancipação.

Já no ano de 1943 falava-se em sua emancipação, assim como os demais distritos andressens de: Ribeirão Pires, São Bernardo e Paranapiacaba.

Na realidade, Santo André que por si só, já possuía inúmeros problemas, pouco fazia por Mauá, embora este tivesse arrecadação suficiente para conseguir seus melhoramentos necessários.

Em 1949 quando Mauá, reclamava sobre iluminação pública e ajardinamento, houve uma arrecadação de Cr\$ 921.050,70, e 528 rélios foram lançados pelo imposto predial.

Em 1950 possuía 1280 eleitores e no ano seguinte verificou-se que possuía 115 logradouros públicos.

No ano quinquenal de 1953, Mauá reuniu seus principais homens e foi procurar seus direitos em luta para o desmembramento daquele Município a quem pertencia desde 1938. E já no dia 30 de abril entregou sua representação à Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo. E referindo-se ao fato o historiador Dr. Octaviano Armando Gaiarsa, textualmente disse que: "Egmont Fink, defendendo a autonomia de Mauá, declarava que o movimento nada tem contra Santo André. A faculdade de poder um município receber ajuda direta do Estado para a realização de Obras vedadas a um distrito, já é razão mais do que suficiente para que o povo de Mauá queira a sua emancipação".

Depois de alguns meses chegou finalmente o importante domingo de 22 de novembro de 1953 quando todo o Distrito foi mobilizado para a realização do plebiscito para resolução da autonomia.

E como fora previsto a maioria votou pelo SIM, cujos resultados foram os seguintes:

COMPARECIMENTOS	670
SIM	658
NÃO	7
NULOS E EM BRANCO	5

Esta memorável data, eternizou-se através da principal "praça pública da cidade".

LIMITES DO MUNICÍPIO DE MAUÁ

Emancipada publicamente a 22 de novembro, foi oficialmente elevada a categoria de MUNICÍPIO, pelo Governador Estadual Lucas Nogueira Garcez, através da lei Nº 2.456, de 30 de dezembro de 1953. A qual outorgou os seguintes limites:

Com o Município de São Paulo.

"Começa no rio Oratório, na foz do córrego da Cipoada; sobe pelo rio Oratório até sua cabeceira mais oriental no espigão Tamanduati-Aricanduva; segue por este espigão entre as águas do rio Tamanduati, a direita, e as do rio Aricanduva-Guaió; prossegue pelo divisor que deixa a direita, as águas do rio Guaió, a esquerda, as do rio Aricanduva, até o Morro do Corrêa".

Com o Município de Ferraz de Vasconcelos.

"Começa no Morro do Corrêa, no divisor Guaió-Aricanduva, de onde vai, em reta na foz do córrego da Estiva no rio Guaió".

Com o Município de Ribeirão Pires.

"Começa no rio Guaió, na foz do córrego da Estiva; sobe pelo rio Guaió até a cabeceira mais ocidental de seu galho sudoriental; continua pelo divisor entre as águas do rio Tamanduati e ribeirão do Taboão, a direita e as do Ribeirão Pires e Rio Grande, à esquerda, até cruzar com o contraforte da margem esquerda do ribeirão do Pedroso".

Com o Município de Santo André.

"Começa no divisor entre o ribeirão do Taboão e o Rio Grande, no ponto de cruzamento com o contraforte da margem esquerda do ribeirão do Pedroso; segue pelo divisor entre o ribeirão do Pedroso, à esquerda, até o divisor entre os ribeirões do Taboão e Guarará; continua por este divisor até cruzar com o contraforte entre as águas do ribeirão do Taboão, à direita, e as do ribeirão Cassaquera, à esquerda, em demanda do córrego Itrapoá, pelo qual desce até sua foz do ribeirão Cassaquera; desce por este ribeirão até sua foz no rio Tamanduati, pelo qual sobe até a estrada de rodagem que vai à Estação de Capuava; daí segue em reta, até a foz do córrego da Cipoada no rio Oratório, onde tiveram início estes limites".

A lei nº 8.092, de 28 de fevereiro de 1964, descreveu da seguinte forma os limites com Santo André: "Começa no espigão entre o ribeirão do Taboão e rio Grande, no ponto de cruzamento com o contraforte da margem esquerda do ribeirão do Pedroso, segue pelo espigão entre o ribeirão do Taboão, a direita, e o ribeirão Grande, à esquerda, até o divisor entre ribeirões Taboão e Guarará; continua por este divisor até a cabeceira do ribeirão Cassaqueira; desce por este ribeirão até sua foz no rio Tamanduatei, pelo qual sobe até a foz do primeiro córrego da margem direita, à montante da ponte da avenida que vai para a Estação de Capuava; sobe por aquele córrego até sua cabeceira no divisor Tamanduatei-Oratório, segue por este divisor até a do primeiro córrego da margem esquerda do rio Oratório abaixo da foz do córrego Cipoadá; desce por aquele córrego até sua foz no rio Oratório, onde tiveram início estas divisas".

INSTALAÇÃO DO MUNICÍPIO

Durante todo o ano de 1954, embora Mauá já fosse Município, ficou ainda subordinada a administração andreense através do Prefeito Fioravante Zampol.

Para a instalação de Repartição da nova administração municipal a lei nº 898, de Santo André datada de 16 de junho de 1954 locou um prédio da Av. Barão de Mauá nº 158 pertencente a Miguel Agnollo.

No final daquele ano o prefeito andreense, conforme lei nº 982, de 22 de dezembro concedeu o crédito especial de Cr\$ 355.000,00 para pagamento das despesas de instalação deste Município.

Assim no dia 1º do mês de janeiro de 1955 é solenemente instalado o MUNICÍPIO DE MAUÁ, ocasião em que tomou posse: prefeito vice-prefeito, e vereadores eleitos no dia 3 de outubro de 1954.

O Executivo fora entregue ao Prefeito ENNIO BRANCALION ao lado do Vice-Prefeito ELIO BERNARDI. E o Legislativo presidido por JORGE PASCHOALICK, constituiu-se ainda de mais doze vereadores.

COMARCA

Pela lei estadual Nº 2.420, de 18 de dezembro de 1953, MAUÁ; foi anexada a Comarca de Santo André, onde permaneceu ainda por mais de uma década.

A lei Nº 8.050, de 31 de dezembro de 1963 em conjunto com a lei Nº 8.092, de 28 de fevereiro de 1964 criou a Comarca de Mauá, em Segunda Entrância.

Sua instalação se deu em 30 de dezembro de 1966, iniciando porém suas atividades no dia 1º de janeiro de 1967, e o Dr. Arnaldo Teixeira Mendes foi seu 1º Juiz de Direito.

Na ocasião, era Governador do Estado, Laudo Natel, Presidente do Tribunal de Justiça Desembargador Rafael de Barros Monteiro, e o Corregedor Geral de Justiça Desembargador Alceu Cordeiro Fernandes.

A partir de então o município de Mauá que atualmente possui uma população estimada em 300.000 habitantes e que no ano de 1979 completa 25 anos de Emancipação Político-Administrativa, alcançou grande desenvolvimento, surgindo no cenários dos municípios brasileiros como um dos seus grandes expoentes.

Curiosidades

1º - O grande progresso da cidade, deve-se à descoberta na região, de minas de caolim e argila, que trouxeram para Mauá as grandes indústrias de porcelana.

2º - Não só a cerâmica artística de Mauá alcançou grande mercado. Também as peças de porcelana empregadas nas indústrias são consideradas uma das melhores do mundo. Os grandes isoladores de porcelana para a eletricidade, empregados pelas empresas elétricas do país sempre foram fornecidas pelas indústrias de Mauá.

3º - Em 19 de novembro de 1944, Carvalho Sobrinho, prefeito de Santo André na ocasião, foi quem inaugurou o primeiro telefone público de Mauá.

4º - Entre os primeiros motoristas de táxi figuram os srs. Felício Sansalone e Francisco Lopes, os quais quando dirigiam seus veículos pelas ruas da cidade, que nem calçamento ainda possuíam.

5º - A agência Postal de Mauá funciona desde 1930, era na época de 4ª classe, tendo como agente a srta. Isabel 1 Savietto.

6º - Em 1937 Mauá tinha como sub-delegado o Sr. Mário Cruz; Juiz de Paz era o sr. Affonso Thomas Junior; no serviço de fiscalização atuava o sr. Batista Branco da Silva e como escrivão de paz o sr. Arnaldo Dell'Antonia.

7º - Após intenso trabalho emancipador, em janeiro de 1955 Mauá dá posse aos autonomistas Ennio Brancalionm (Prefeito), Elio Bernardi (Vice) e Jorge Paschoalick (Presidente da Câmara).

8º - A partir de 1948 a estação de Capuava começou a se desenvolver como um bairro de futuro promissor, pois na época fora cogitado a instalação de uma refinaria de petróleo naquela região de Mauá. Em 14 de fevereiro de 1951 a Refinaria e Exploração de Petróleo União, adquiriu a gleba de 1.200.000 metros quadrados, junto a Estação de Capuava, pela importância de Cr\$ 10.000.000,00.

9º - Em dezembro de 1926 a Comissão de Obras e Higiene da Comarca de S. Bernardo, representando os moradores de Guapituba solicitava subvenção para a escola particular que, era regida pelo professor Antonio Nunes Vieira. Na época Guapituba possuía uma pequena parada de trem, representada por um pequeno estrado de madeira, próximo a pedreira hoje paralisada.

10º - Em fevereiro de 1927, o sr. Isaltino Celestino dos Santos solicitava à municipalidade de Santo André, isenção de impostos para o seu pequeno Cine Ideal, de Mauá.

11º - Em 1934 era fundada a primeira Banda Local, A Corporação Musical Lira de Mauá.

12º - O sr. Augusto Turko, de nacionalidade alemã, funda em 9 de abril de 1934 o Bar da Estação, localizado ao lado da ferrovia na Av. Barão de Mauá.

13º - Em 1º de dezembro de 1938 surge a Agremiação Esportiva Mauá.

14º - Em 1940, o Padre Eduardo Roberto Batista, responsável pela Juventude Operária Católica, dá início à construção de uma Colônia de Férias na Av. D. José Gaspar. Entre os anos de 1946 a 1947 o famoso pintor EMERIC MARCIER, pintou murais na referida capela, durante a noite Marcier a luz de velas retratou sob a luz de velas certas passagens bíblicas, destacando-se os afrescos da "Santíssima Trindade" e "Adoração ao Bezerro de Ouro".

15º - Em 28 de setembro de 1949, pela lei nº 515 a Prefeitura de Santo André desapropriou terreno de propriedade do sr. Benedito Leme Brisola, com a finalidade do alargamento da Av. Barão de Mauá.

16º - Em 1957 circulavam em Mauá, dois jornais, "A Folha de Mauá" e o "Imparcial", atualmente o município conta com o jornal "A Voz de Mauá" de propriedade do Sr. Geraldo Antão Piedade, recebendo também a cobertura jornalística do "Diário do Grande ABC".

17º - Com a estruturação do policiamento na região do ABC, foi criada no ano de 1956 a Delegacia de Polícia de Mauá da 5ª Classe. Até então funcionava apenas um posto policial originado vinte e seis anos antes.

18º - Na década de 1940 o futebol toma impulso em toda a região, na cidade Mauá despontam grandes clubes rivais, entre eles destacamos a Agremiação Esportiva Mauá, o Esporte Clube Industrial e a A.A. Independente.

19º - Em junho de 1946 através de comissão de obras constituída de Manoel Pedro Junior, Cícero Campos Povoá, Liberale Polizelli, o Padre Antonio Negri como Vigário Cooperador de Ribeirão Pires e outros, inauguraram a parte da frente da nova Igreja de Mauá.

Tendo em vista o desenvolvimento desta localidade o Cardeal Arcebispo de São Paulo,

Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos Motta, elevou-a a categoria de Paróquia em 29 de maio de 1954 cujo decreto constou destes termos:

“Fazemos saber que exigindo o aumento da população de nossa arquidiocese a multiplicação dos centros de vida espiritual que são as paróquias, a fim de que possam os fiéis frequentar a respectiva Matriz para nela receberem os sacramentos e assistirem aos Divinos Ofícios, temos deliberado, depois de ouvir nossa jurisdição ordinária e de conformidade com o Código de Direito Canônico, tendo em vista principalmente os cânones 1546 e 1427, havemos por bem criar e canonicamente erigir, pelo presente decreto, a Paróquia amável da Imaculada Conceição em Mauá, formada com território desmembrado das paróquias de Santo André e de São José de Ribeirão Pires, a qual terá as seguintes divisões:

Com a Paróquia do Senhor Bom Fim do Parque das Nações – Da Foz do córrego da Cipoada no ribeirão do Oratório, seguem por uma linha reta norte-sul, até atingir o rio Tamanduateí; descem por este último até alcançar a foz do ribeirão Cassaquera.

Com a Paróquia de Santo André – Da confluência do rio Tamanduateí com o Ribeirão Cassaquera, sobem por este até suas nascentes, e daí, pelo espigão divisor do ribeirão Guarará e ribeirão Taboão, seguem até a cabeceira mais ao norte do Ribeirão dos Pedrosos.

Com a Paróquia de São José, em Ribeirão Pires – Partindo da cabeceira mais ao norte, do ribeirão dos Pedrosos, seguem pelo espigão divisor do ribeirão do Taboão e ribeirão Pires, passando pela Estação de Guapituba (que fica pertencendo a Mauá) continuam até atingir a nascente do rio Guaió descendo por este até a foz do córrego da Estiva.

Com a Paróquia de Nossa Senhora da Paz, em Ferraz de Vasconcelos – Da confluência do rio Guaió com o córrego da Estiva, seguem por uma linha reta até o Morro do Correa.

Com a Paróquia de São Benedito, em Guaianases (S. Paulo) – Partindo do Morro do Correa em direção sul-oste, seguem pelo espigão até atingir o Morro Pelado ou Votussununga.

Com a Paróquia de Nossa Senhora do Carmo, em Itaquera: – Do Morro Pelado ou Votussununga, seguem pelo espigão até a cabeceira do ribeirão do Oratório, descendo por este até a foz do córrego da Cipoada, ponto onde tiveram início estes limites.

Assim delimitada, a nova Paróquia, ficará submetida a jurisdição e cuidado espiritual do Pároco para ela for nomeado e dos que canonicamente lhe sucederem no cargo. Mandamos aos habitantes da referida Paróquia que tanto o Rev. Pároco, como para a Fábrica da Igreja, contribuam religiosamente com os emolumentos e oblações que lhes sejam respectivamente devidos pelo Direito, pelos estatutos, leis e costumes da Arquidiocese. Ordenamos outrossim, que funcione o Pároco, e seus legítimos sucessores, na IGREJA DA IMACULADA CONCEIÇÃO EM MAUÁ, a qual por isso, gozará de todos os privilégios, insígnias, honras e distinções que em Direito lhe couberem, como a Igreja Paroquial. Pelo que a dita Igreja concedemos pleno direito e faculdade para ter sacário, em que se conserve o Santíssimo Sacramento com o necessário ornato e decência, bem como a faculdade para aí estabelecer-se Batistério e Pia Batismal, ter os livros de Tombo, de Assentamentos de Batismos, e de Casamentos e Óbitos abertos, rubricados e encerrados em nossa Curia Metropolitana e escriturados em duplicada, tudo na forma do Direito, a fim de ser um dos exemplares conservados no arquivo da Cúria, depois de completo”.

Naquela mesma data de 29 de maio de 1954 foi a Matriz entregue ao seu primeiro vigário: Padre Aleksandras Venancio Arminas (Monsenhor desde 1962), que a encontrou quase sem nada, estando tudo por se construir.

Em 12 de outubro do mesmo ano a Matriz foi anexada ao Bispado de Santo André, instalado no mês seguinte com a posse de Dom Jorge Marcos de Oliveira.

Mais tarde, Dona Haydée Pedroso Pova, filha da saudosa Mariquinha Queiroz Pedroso, doou a grande imagem branca de quatro metros e quinze centímetros de altura, com peso de cinco toneladas da Padroeira desta Matriz, situada na Rua Santa Cecília nº 750.

Com a expansão que Mauá recebeu nestes últimos anos fora esta, perdendo território para formação de outras paróquias como:

SÃO JORGE – Avenida Quatorze nº 1 – Vila Zaira, criada em 28 de fevereiro de 1962.

SÃO PEDRO APOSTOLO – Rua São Pedro nº 80 – Vila Guarani, criada em 19 de março de 1962.

NOSSA SENHORA DAS VITÓRIAS – Avenida da Saudade – Vila Vitória, criada em 16 de agosto de 1966.

SÃO VICENTE DE PAULA – Rua Vicente Cinco nº 88 – Parque São Vicente, criada em 7 de outubro de 1970.

20º – O caminho que antigamente ligava Santo André a Mauá e Ribeirão Pires, vivia em

más condições em certos trechos, por isso aparecia de vez em quando sugestões para mudança do leito carroçável.

Ainda em maio e 1927 Francisco Lavino Aprile e Luiz Molla, solicitavam da Câmara a deslocação de um trecho da estrada de rodagem de Mauá à Ribeirão Pires.

A lei municipal nº 298, de 8 de abril de 1930 autorizou a Companhia Nacional de Artefatos de Cobre Conac, a mudar um trecho da Estrada entre Santo André e Mauá, desde o cruzamento com a Light até proximidades do ribeirão Itapoá, além do morro de propriedade de Luiz Cereja. Isto porque a estrada antes de penetrar o território de Mauá, vindo de Santo André atravessava a ferrovia na altura de Capuava e depois atravessava-a novamente tomando rumo da rua Capitão João.

Por mais de duas décadas nada se cogitou a respeito desta importante estrada.

Sendo expressivo o número de candidatos desta região, na Câmara Municipal de Santo André, no ano de 1952 surgiu a idéia de seu alargamento, e já no mês de maio as suas margens foram desapropriadas quarenta e oito mil metros quadrados. Em 14 de janeiro de 1953 foi aberta concorrência pública para fornecimento de pedra britada para seus serviços de pavimentação.

No segundo semestre de 1954 efetivou-se novas desapropriações, rumo a Ribeirão Pires. Com isso o primeiro templo religioso de Mauá, a Capela de Santa Cruz caiu para dar lugar a nova estrada.

Em 1956 foi finalmente concluída com o serviço de pavimentação que custou Cr\$ 2.800.000,00. No trecho mauaense mantém atualmente as denominações de: João Ramalho e Capitão João.

21º – O Grupo Escolar Visconde de Mauá da Rua Santos Dumont nº 26, comumente chamado de “VISCONDINHO”, fora outrora o Grupo Escolar de Mauá que se instalou em 16 de agosto de 1935 num casarão existente junto de uma grande paineira na Av. Barão de Mauá, esquina da Rua Prefeito Ennio Brancalion.

Sua direção estava entregue ao Professor Argemiro Tondella e o Corpo Docente se compunha das seguintes professoras:

Maria Amelia Evora
Lirys Espindola de Castro
Guiomar Rodrigues de Moraes
Mariana Mascagni
Ana Maria Prado Sampaio

Mudou-se para o atual endereço no ano de 1957.

22º – BRASÃO DE ARMAS E BANDEIRA

O brasão de armas de Mauá foi instituído na administração de Élio Bernardi conforme lei municipal nº 267, de 20 de agosto de 1959 e, sua elaboração deve-se ao heraldista Salvador Thaumaturgo, que, com este completou o centésimo de sua execução. Cujas simbologia escudo é a seguinte:

“Escudo redondo, e tradicionalmente usado no Brasil. O azul simboliza o céu e o clima ameno do Município, por analogia, a crença religiosa dos munícipes. No chefe, a roda dentada de ouro com vinte e quatro dentes, representa a indústria bem desenvolvida do Município, colocando Mauá no rol das cidades mais progressistas do Brasil. A faixa ondata de prata lembra o rio Tamanduateí, que nascendo no Município de Mauá, desliza gracioso por municípios vizinhos, como que mensageiro a apregoar a fé a tenacidade e o amor pelo trabalho e justiça, apanágios dos naturais de Mauá e dos a ele vindos. A locomotiva a vapor, de ouro, simboliza o Barão de Mauá que é o verdadeiro Patrono do Município e o pioneiro da viação férrea no Brasil podendo-se mesmo dizer que, ao construir a paragem de trem que hoje tem o seu nome, construiu também a cidade de Mauá, por ter o antigo povoado de Pilar crescido em torno de Estação Ferroviária. A Coroa mural de ouro, encimando o Escudo, e o símbolo universal de emancipação política municipal. Os pilares de mármore, em cor natural cinzenta, lembram a antiga Capela de Nossa Senhora do Pilar, início do povoado que, cedendo as vantagens das proximidades da Estação Ferroviária, se deslocou aos poucos, vindo formar o antigo Distrito de Mauá, hoje Município de Mauá. No listel de vermelho, as datas 1-4-1883 e 1-1-1954, lembram: aquela, o dia, o mês e ano em que foi inaugurada a Estação de Mauá, e, esta também o dia, mês e ano em que o Distrito recebeu os foros de Município. A palavra MAUÁ é, bem a denominação da Cidade, servindo também para identificar o escudo”.

Quanto a bandeira, heraldicamente descreve-se:

“Cortada no primeiro de branco, com o escudo do Município; no segundo de azul pleno.

Sendo confeccionada com tecido "Filelé-Pradrão" aprovado oficialmente, obedecendo as proporções estabelecidas em módulos, sendo a largura 14 módulos e o comprimento 20 módulos".

23º - O primeiro banco a se instalar em Mauá, foi o Banco Popular do Brasil, sua sede localizava-se na Av. Barão de Mauá.

24º - Em abril de 1960, entrou em funcionamento a Coletoria Estadual de Mauá.

25º - **PREFEITOS DE MAUÁ (1955 a 1979)**

1º - Enio Brancalion (1955 a 1958)

2º - Élio Bernardi (1959 a 1962)

3º - Amélio Zuliani (1962)

4º - Edgar Grecco (1963 a 1965)

5º - José Mauro Lacava (1965 a 1966)

6º - Élio Bernardi (1967 a 1970)

7º - Américo Perrella (1970 a 1973)

8º - Amaury Fioravante (1973 a 1977)

9º - Dorival Rezende da Silva (atual)

26º - **VICE-PREFEITOS (1955 a 1979)**

1º - Elio Bernardi (1955 a 1958)

2º - Guilherme Primo Vidotto (1959 a 1962)

3º - José Mauro Lacava (1963 a 1964)

4º - Américo Perrella (1967 a 1970)

5º - Leonel Damo (1967 a 1973)

6º - Manoel Moreira (1973 a 1977)

7º - Eden Brazil da Paz (atual).

27º - Pela Câmara Municipal de Mauá, desde sua emancipação político-administrativa em 1955 até 1979, passaram os seguintes vereadores:

1 - Legislatra 1955-58

Laurindo Callegari, Clayton Fernandes, Angelo Gianoni, Pedro Chiarotti, Waldemar Grecco, José Mauro Lacava (Presidente em 1956 a 1957), Anselmo Harald Walendy, Jorge Paschoalick (Presidente em 1955 a 1958) Silvio Polisel, Mário de Agostinho, Pedro Madeu, Inocência Pedro e Guilherme Primo Vidotti.

II - Legislatra 1959-62

Clayton Fernandes (Presidente em 1959), Inocência Pedro (Presidente em 1960), Arsidio Fernandes (Presidente em 1961), Vicente Orlando (Presidente em 1962); Dimas Chiarotti, Edgard Grecco, Antonio Polisel, Alberto Ratti, Alberto Zamignani, Anselmo Haraldt Walendy, Ennio Brancalion, José Mauro Lacava e Pedro Madeu.

III - Legislatra 1963-66

Antonio Polisel, Arsidio Fernandes; Carlos Della Betta, Edson Teixeira Tavares, Harry Horst Walendy, Ildefonso Avanzi, Inocência Pedro, José Benedito Schikanowski; José da Silva Messias, Laurindo Callegari (Presidente em: 1963-64-65-66), Mario Cordeiro, Pedro Madeu, Benedito Cardoso de Araújo e Sérgio Adalberto Viola.

IV - Legislatra 1967-69

Alcides Teodoro Bozelli, Anselmo Harry Walendy (Presidente em 1967), João Sasaki (Presidente em 1968), Luiz Gonzaga do Amaral Júnior (Presidente em 1969), José dos Santos Almeida Filho, Benedito Loiola Lima, Francisco Moacir Garcia, José Eurico da Motta, Manoel Lopes, Mário de Agostinho, Leandre Jorge, Aparecido Sanvidotti e Leonel Damo.

V - Legislatra 1970-72

Antonio Polisel, Arsidio Fernandes (Presidente em 1970-71), Benedito Loiola de Lima, Cláudio Montanari, Edson Ferreira Lopes, Francisco Moacir Garcia (Presidente em 1972), Guilherme Primo Vidotto, João Sasaki, José Carreiras, José dos Santos Almeida Filho, Lidio Lippe, Luiz Irineu Bassetti, Manoel Moreira, Amaro Prado, Aparecido Sanvidotti.

VI - Legislatra 1973-77

Admir Jacomussi, Antonio Ceccon, Aparecido Sanvidotti, Benedito Loyola de Lima, Geraldo Cavalcante Pereira, Cláudio Montanari, Francisco Alfredo de Souza, João Lopes Jr., João Sérgio Rimazza, Leonel Damo, Luiz Irineu Bassetti, Manoel Monteiro Hauck, Milton Augusto do Nascimento, Orlando Francisco, Renzo Fávero, Sebastião Raimundo da Silva, Adelson Alves Silva, Manoel Lopes, Nelson João Polydoro.

VII - Legislatra 1977-80.

Admir Jacomussi, Alexandre Maciano Ratti, Almerinda Leivina de Araújo Silva, Antonio Aparecido da Silveira, Cláudio Montanari, Cícero Romão de Araújo, Edgard Grecco

Filho, Francisco Alfredo de Souza, Lúcio Antonio Madureira, Luiz Alesina, Manoel Monteiro Hauck, Milton Augusto do Nascimento, Orlando Francisco, Raimundo Galindo dos Santos, Renzo Fávero.

28º - O Morro Votussununga ou "Morro Pelado" como é mais conhecido é o ponto mais alto do Município de Mauá. Com 900 metros de altitude acima do nível do mar, serve de ponto limítrofe de outros municípios. É denominado "Pelado", devido ter uma face coberta de mata virgem e a outra sem vegetação. A sua primitiva denominação de "Votussununga", fora provavelmente dada pelos gentios de Caguassu no século XVII.

29º - A Gruta de Santa Luzia localiza-se próximo a divisa com o município de Ribeirão Pires (Jardim Itapeva), formada por duas pesadas rochas de ambos os lados e um gigantesco rochedo, formando com as demais rochas um local interno de grande beleza. Na caverna há uma pequena ponte de pedra, tendo um riacho subterrâneo que desemboca no Rio Tamanduateí.

30º - Eugenio Bonnadio instalou em Mauá a primeira fábrica de louças, sendo também uma das primeiras indústrias do ramo a produzir louça no Brasil, dirigia a firma Viúva Grande e filhos.

31º - O primeiro caminhão que circulou em Mauá era de propriedade das Indústrias Matarazzo, foi no ano de 1919 que o veículo iniciou parte do transporte de mercadorias da indústria, que inicialmente era feito exclusivamente pela ferrovia.

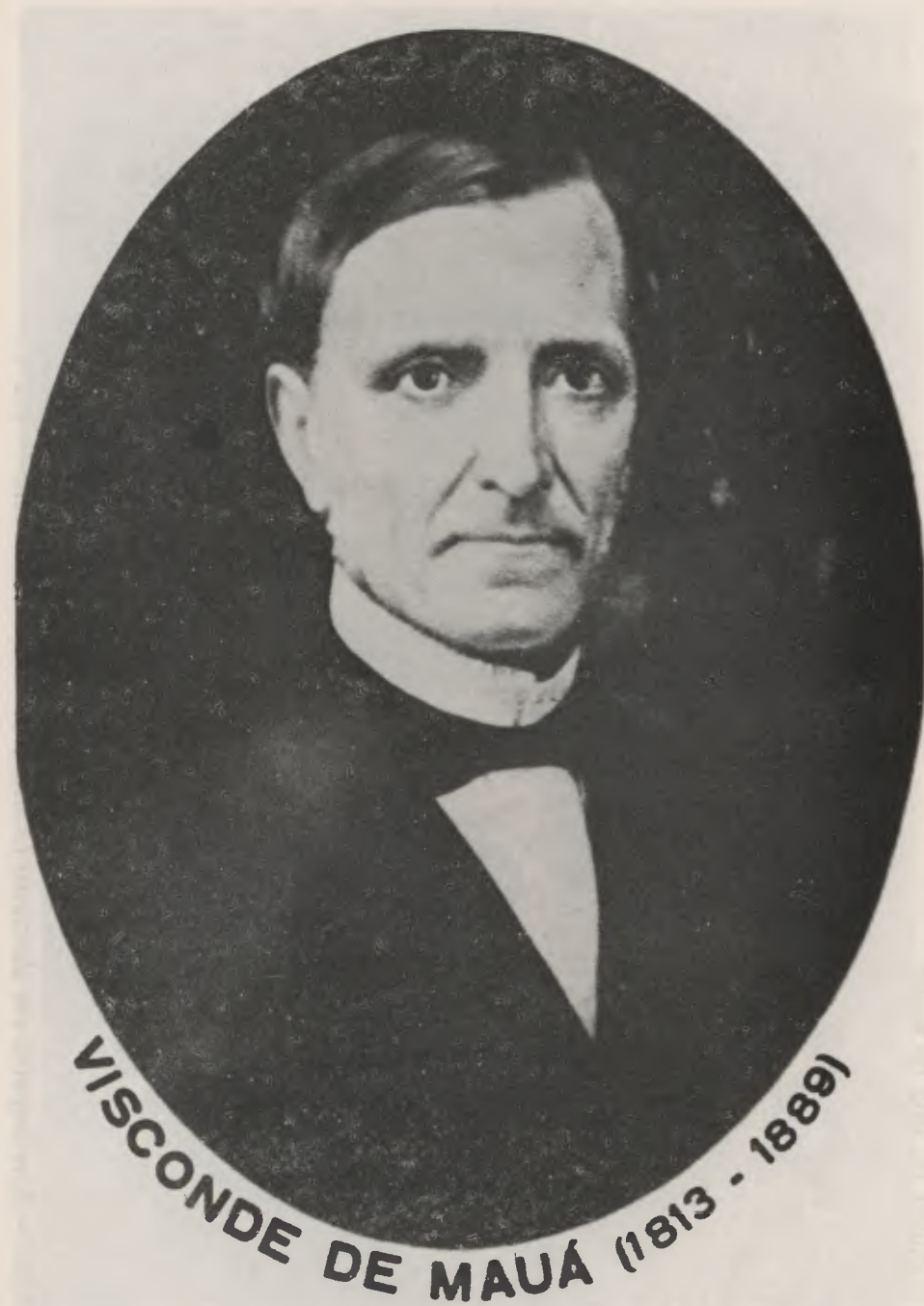
32º - No ano de 1908 quando o sr. Reinaldo Chiarotto chegou em Mauá, as famílias aqui estabelecidas eram as dos srs.: João Clara, Pedro Chila, Vitorino Dell'Antonia, Vitório Mariani, João Pantano, David Boscarior, Albertino Branco, Paulo Vieira, família Forte, família Guazzelli, Domingos Agnello, Família Matroni, família Cirilo, Francisco Viola, família Piçardão, família Moreli, Luiz Merloni, Vitorino Chiarotti, Inocência Gianoni, Aristides Jordão, Emílio Perrella, Vicente Contente, Sebastião Pedroso, Francisco Escudeiro, Francisco da Paz, Jacinto Fiorelini, Bonafé Torelli, Domingos Fanelli, Vicente Chiarotti, João Rodrigues, João Barboza, Manuel Ferreira, Eugenio Bonnadio, Juca Cardoso, família dos Godoys, Antonio Negrini, Constantino Rossi, família Carpeta, Domingos Bernardi, Francisco de Souza, família Asturio, Luiz Bizuti, Vitorino Thomas, família Xavier.

33º - **FAMÍLIAS ANTIGAS E OUTRAS QUE COOPERARAM PARA O DESENVOLVIMENTO DE MAUÁ:** - Correa de Lemos, Barreto, Barreto de Lima, Franco da Rocha, Ortiz, Ortiz da Rocha, Barbosa de Lima, Siqueira, Pedroso, Cardoso, Soares, Cunha, Carvalho, Rodrigues do Nascimento, Silva, Cardoso da Silva, Domingues, Soares de Moraes, Grande, Flaquer, Prado, Passos, Pacca, Beber, Pereira, Thomaz, Contenti, Morelli, Oliveira, Oliveira e Silva, Dell'Antonia, Fidelis, Perez Romero, Manetti, Pedotti, Queiroz Pedroso, Pupo de Moraes, Mauro, Meira, Viola, Queiroz dos Santos, Maloone, Marabene, Cruz, Savietto, Thomaz Júnior, Gomes, Chiarotti, Poel, Braga, Telles, Garcia, Vilella, Sinzatto, Mendes, Figueiredo, Lore, Schaper, Camilo, Perrella, Genofre, Batista Branco, Oliveira Gaia, Arruda, Pantano, Clara, Chila, Forte, Matroni, Cirilo, Piçardão, Moreli, Merloni, Jordão, Contente, Fiorelini, Torelli, Fanelli, Bonnadio, Negrini, Carpeta, Asturio, Bizuti, Branco da Silva, Amarante, Giannoni, Bechelli, Correa, Campos Povia, Monteggia, Freire de Moraes, Brisanti, Lippi, Koneckny, Lacerda, Azevedo, Miguel, Rodrigues, Poell, Chiarotti, Gomes, Milans, Anselmi, Agnello, Cascaldi, Ferreira Melo, Albrisi, Talento, Godoi, Lopes, Sorrentino, Nobli, Mariano, Milanezi, Liebert, Muzetti, Fenotello, Bernardi, Okada, Rossi, Zolli, Santana, Brancalion, Paschoalick, Sansalone, Turko, Celestino dos Santos, Nunes Vieira, Batista, Brisola, Pedro, Polizelli, Lavino, Aprile, Molla, Cereja, Mascagni, Castro, Zuliani, Damo, Grecco, Lacava, Callegari, Fernandes, Gianoni, Chiarotti, Walendy, Polisel, Torres Agostinho, Madeu, Primo Vidotti, Orlando, Ratti, Zamignani, Della Betta, Teixeira Tavares, Avanzi, Schikanowski, Messias, Cordeiro, Cardoso de Araújo, Bozelli, Sasaki, Bozzato, Gonzaga, Almeida, Loiola de Lima, Garcia, Motta, Jorge, Sanvidotti, Montanari, Vidotto, Carreiras, Santos Almeida, Bassetti, Moreira, Prado, Moreira da Silva, Jacomussi, Ceccon, Rimazza, Kauck, Nascimento, Favero, Polydoro, Francisco, Silveira, Ratti, Romão, Madureira, Alesina, Galindo dos Santos, Boscaiol, Ferrari, França, Azevedo, Tacconi, Adão, Abe, Delli, Aguenta, Alarcon, Albuquerque, Alcantara, Aletto, Alexandre, Allit, Alonso, Alsina, Alves, Alvarez, Amann, Arca, Arce, Archilha, Arenales, Argasuku, Arida, Armelin, Assumpção, Hauck, Araújo, Amaral, Amarante, Andrade, André, Andreoli, Andreozzi, Angelo, Anticão, Antonio, Aoki, Aquino, Aragão, Augusto, Avansi, Badessa, Baesa, Bagio, Baiani, Balan, Baldi, Balteiro, Bandeira, Banhara, Baraldi, Barbero, Barbier, Barbirato, Barbosa, Barboza, Barbuza, Barradas, Barreta, Barros, Basilio, Bassetto, Basso, Basten, Bataini, Batista, Bauman, Bedeschi, Begliomini, Beil, Beinhofer, Beichior, Bellini, Bello, Bellucci, Belluco, Beluco,

Benedetti, Benetti, Beraldo, Berelli, Bereta, Bernardo, Bertoni, Bertuqui, Betini, Bianchi, Bettini, Biazon, Bim, Binhardi, Biscaro, Bischof, Blanco, Boaro, Bolcke, Boldrin, Bonazza, Bonfante, Bonilio, Bonomo, Boralli, Borges, Borghetti, Borowski, Borri, Bortolotto, Boscario, Bosel, Boselli, Boyago, Bozato, Braack, Bradna, Brait, Brancalião, Brancalion, Braz, Bressani, Breton, Briandi, Brinchi, Brisida, Brito, Bronzatti, Bruzzamolino, Brancalhão, Bueno, Buzzato, Cabrelon, Caccioli, Caetano, Calchi, Calvitti, Camasão, Camioli, Campo, Canale, Canassa, Candeias, Candido, Caschi, Canhão, Canhoella, Cano, Cardoso, Carijó, Carioli, Carlos, Carneiro, Carofalo, Carrijo, Carvalheiro, Carvalho, Camargo, Casquero, Casagrande, Castabelli, Castelucci, Castilho, Castro, Catão, Cavalari, Cavenaghi, Caviquioli, Cavallari, Ceravolo, Cerra, Cesario, Cezar, Cezário, Chaves, Chefer, Chiaroti, Chiarotte, Che, Chiarotto, Chicrott, Chincio, Chiozari, Christovam, Clemente, Colombo, Coloret, Conceição, Conde, Contreiras, Copolla, Coppini, Coregliano, Corradini, Correa, Correira, Corticeiro, Cossa, Costa, Courel, Crepaldi, Crespo, Crivellaro, Cruz, Cunha, Cutarelli, D'Avila, Dalibera, Daloia, Daniel, Davenis, David, Davo, Del Vecchio, Delpoio, Denis, Denk, Depieri, Deus, Di Berto, Dian, Dias, Dais, Diniz, Domingues, Donadel, Donardelli, Donatelli, Donatiello, Donolato, Doninho, Drudi, Duarte, Ducerxi, Dova, Eda, Elias, Endo, Engel, Enomoto, Ervedeira, Escobar, Estevez, Fanelli, Fargiani, Faria, Favero, Favoreto, Felice, Felipe, Felix, Ferle, Fernandes, Ferracioli, Ferrarin, Ferraz, Ferreira, Figlia, Figundo, Ferreira dos Santos, Finamore, Finelli, Fioravanti, Fischer, Flaustino, Florentino, Fortunato, Foschiani, Fracasso, Franchi, Francisco, Franco, Frare, Frazão, Fosquiani, Frazilio, Frederico, Freira, Freitas, Frey, Frota, Fugimoto, Fugishoge, Fukasawa, Fumoto, Furini, Furushima, Fuzati, Fuzzo, Gabini, Gabionetta, Gabriel, Galego, Galli, Gallo, Galvano, Galvão, Gambini, Gameiro, Garcia, Gareia, Gaspar, Gaza, Gelaim, Gelamos, Gerardo, Gheler, Germano, Gervazoni, Giampietro, Giannocario, Gimenes, Girollo, Gitti, Guingi, Gonçalves, Gonçalves, Gonzaga, Gonzalez, Gos, Goz, Graça, Grave, Grechi, Greece, Grio, Grima, Grudziwski, Guedes, Guadagnin, Gubitoso, Gueratto, Guerra, Guglielmoni, Guilarducci, Guilherme, Guirro, Haubauer, Hallsr, Hass, Hazoff, Heneit, Henriques, Hermann, Hidaka, Hidalgo, Higaki, Higari, Hiluany, Hirose, Hoenhe, Holderbach, Homma, Honorato, Houck, Iasoghí, Ibanez, Ichikawa, Iglesias, Inagaki, Isaki, Ishikawa, Ito, Itokawa, Iwasaki, Jacinto, Jaloretto, Jansen, Jenny, Jesus, Jimenez, João, Jojanovic, Jordão, Jorge, Juliani, Juvenio, Kamasiro, Kanashiro, Katekaru, Kawamura, Kempkes, Keimel, Kikuti, Kimerling, Kleiman, Klibis, Koasne, Koja, Kojima, Kokiso, Kondo, Koschak, Koschnik, Kosloshi, Kotsubo, Kuba, Kurtis, Kuroda, Kushida, La Becca, Lage, Lanfranchi, Laranjeiro, Lários, Lasman, Laurato, Lazarini, Lazzarini, Leal, Lardini, Leite, Leme, Leon, Leonardo, Leone, Lima, Lippe, Lisboa, Lobo, Lohmann, Lojudici, Lopez, Lorenzo, Loro, Loureiro, Lourenço, Lourenço, Louzada, Lucato, Luiz, Lunardelli, Maeda, Macedo, Machado, Macia, Madeira, Madeu, Maebata, Maganha, Magdaleno, Magnani, Magnusson, Maia, Maida, Mairena, Malheiro, Malosso, Malta, Manochio, Manoel, Mantoan, Mantovani, Manzatto, Manzi, Mao, Marani, Marcelino, Marcheto, Marchini, Marchieri, Marcilio, Marcolino, Marcos, Marcondes, Marczewski, Mariani, Marianno, Marin, Marinheiro, Marostica, Marques, Marronatto, Marsi, Marta, Martin, Martinez, Martins, Marum, Masaki, Massa, Massagardi, Matias, Matos, Matosinho, Matsuo, Mattos, Meinen, Meirelles, Mello, Melchides, Melinsky, Melhem, Mello, Melo, Mendes, Menegusso, Menezes, Markis, Mezadri, Miada, Milanelli, Milanese, Minei, Minguês, Minomiya, Miranda, Mitsunaga, Miyake, Mojen, Monteggia, Monteiro, Montouto, Moraes, Morais, Morales, Morali, Morelli, Moreno, Morgado, Moromizato, Mortelari, Moura, Mrocowski, Muller, Munhoz, Muraguchi, Murakami, Murata, Mutafi, Nacandacari, Nagatomi, Nagayama, Nakamatsu, Nakandakare, Nakazoni, Napoli, Nakanejo, Narciso, Nascimento, Natele, Naufal, Navarro, Nazari, Nazario, Neri, Nery, Neves, Nicolai, Ninção, Nishiyama, Nóbrega, Nocete, Nogueira, Noim, Norte, Novi, Novo, Nunes, Octaviano, Oka, Okama, Oliva, Oliveira, Oliveiro, Onizuka, Onodera, Ortega, Oyakawa, Pacheco, Pagnilo, Palma, Papal, Pardal, Parmejani, Parmeziane, Parmejani, Parmeziani, Parpinelli, Paschoal, Pascui, Paschgalick, Passianot, Passador, Pastorelli, Patapanian, Paula, Paterli, Paz, Pederiva, Pedreira, Pedro, Peduzzi, Pegoraro, Peixoto, Peperão, Pepi, Peralta, Pereira, Perozzetto, Person, Pertrini, Pesenti, Peruzzetto, Pessoa, Personi, Petigrosso, Picitelli, Pinheiro, Pietro, Pinotti, Pinto, Policastro, Polizel, Poloni, Polydoro, Potada, Povia, Prado, Prando, Putini, Priesbsch, Rachid, Ranck, Ramalho, Rangel, Regalado, Reichhart, Reis, Rescia, Ribeiro, Rico, Rico, Rigamonti, Risonho, Ritschel, Riul, Rizzo, Rocha, Rodriguez, Roitman, Roque Romano, Romero, Rosa, Rezende da Silva, Rosinelli, Rossi, Roxo, Ruban, Ruiz, Salto, Sakugawa, Salgueiro, Salomão, Salvador, Salvato, Sanches, Sanches, Santinelli, Sanfins, Sant'Ana, Santos, Saranti, Sarro, Sasaki, Sato, Scabia, Scapinelli,

Scarpini, Schmidt, Schwartz, Scilla, Scudeiro, Scudeler, Scutari, Second, Sedi, Segal, Seifer, Sene, Sekitani, Serafini, Serikiyaku, Serra, Seto, Setolim, Seyfried, Shigematsu, Shimabuco, Shinohara, Shuiz, Silva, Silveira, Sinka, Simãozinho, Simionato, Simões, Simon, Simone, Singami, Sinoraza, Slava, Sitkauskas, Solorzano, Souto, Souza, Splandorello, Stella, Stephane, Stevanato, Stoppa, Sudatti, Suffredini, Sugiara, Tadima, Tagliari, Takigami, Takiishi, Talvacchia, Tamagnini, Tanque, Tasque, Tavares, Tavernaro, Teixeira, Telles, Terra, Timm, Tiro, Tobioka, Tobe, Tocchet, Tognollo, Toledo, Tomazetti, Tonarelli, Toneiotti, Torres, Torneiro, Trinchinato, Tripicchio, Tritta, Trombaiole, Tsuyama, Tuha, Tulio, Tuyama, Ubeda, Uchida, Uehara, Uematsu, Val, Valize, Varela, Velasco, Ventorini, Verdoliva, Veronez, Veronez, Veronezi, Veزارro, Vianna, Vieira, Vigo, Vilarlo, Villamarim, Virginelli, Viola, Vitalis, Vitalli, Vitorino, Vó, Volpi, Wagner, Waisberg, Walendy, Wanderley, Weise, Wildmann, Wirsching, Xavier, Yamaguchi, Yamura, Yano, Yamauchi, Yokota, Yonemura, Yoshida, Yoshioka, Youn, Zacarelli, Zalaoum, Zambelli, Zambon, Zamprogna, Zanella, Zaramella, Zattola, Zeni, Zenke, Zibordi, Zilli, Ziola, Zuim, Zuliani, Zutin, Zwar, Zwar, Paiva, Carlini, Francischetti, Pastorelli, Gheler, Minzoni, Gualberto, Arnaud, Russi, Merino, Camata, Gavioli, Zottola, Pagano, Milanesio, Livramento, Szczerbowski, Schlaegl, Pehrsson, Koslosky, Sztot, Berti, Come, Leutewiler, Magine, Chinellato, Lorenz, Alvarenga, Ambross, Abreu, Acunzo, Affonso, Aguena, Agostinho, Agostino, Aguiar, Ahlers, Alba, Ando, Ando, Andonacci, Anciloto, Anjos, Andrucio, Angelo, Arida, Ataíde, Auada, Baessa, Bagatini, Baldani, Baldo, Balieiro, Ballaminut, Balsan, Barbieri, Bariquello, Barrosa, Bassalobre, Bassetti, Bassi, Bastos, Bazani, Begeh, Beneduzzi, Benyhe, Berlanga, Bernacci, Bernardinelli, Beronheiro, Bertalan, Bertelli, Bertoncin, Binder, Bizutti, Boiago, Borelli, Borkar, Bortholusi, Bortolani, Botelho, Botoni, Bozelli, Bozzato, Bragato, Bravo, Brevigliere, Brianti, Brizoti, Bruno, Buzutti, Borghesi, Cagni, Caldeira, Campos, Canhe, Capato, Capra, Cardenuto, Cardinalli, Carini, Caroto, Carrenho, Casal, Casini, Cassaro, Castão, Cavalcanti, Cavreti, Ceccon, Cellini, Cherri, Chiamonti, Chirimelli, Cipola, Cipriano, Cirillo, Cirilina, Coguetto, Colucci, D'Ambrosio, Daberto, Dadario, Del Cortivo, Dalla, Dancona, Dantas, Dabartolo, Del Carlo, Delmolin, Dente, Dieguez, Dionizio, Dogo, Dorez, Duriguetto, Engelmann, Eno-be, Enzenberg, Erbert, Estrella, Evaristo, Farias, Farina, Fasioli, Fotoretto, Feotoza, Ferragi, Ferrasoli, Fidelles, Fidelis, Figueiredo, Folego, Fonseca, Forfirio, Fração, Fracari, Fracarolli, França, Frank, Fridman, Frigo, Frutoso, Fruxo, Fuzinelli, Gabira, Galeta, Galan, Galhego, Galo, Gamba, Gavião, Gelabert, Genaro, Geremias, Gerke, Giante, Gioppo, Gobo, Godoy, Gomes, Gonçalves, Gotardo, Gouveia, Gracioso, Graff, Grana, Granado, Gravalos, Grosso, Guazzelli, Gusmão, Gutierrez, Guzdinskas, Habu, Hansen, Hayaski, Hazoff, Hirai, Hypolito, Ichiura, Ichihara, Inhesta, Inoue, Inque, Izidoro, Jacó, Jacóia, Jardim, Joaquim, Jomo, Joseph, Julio, Kajitani, Kanamoto, Kato, Kawamoto, Kawaoka, Kayano, Kimoto, Kirol, Kiss, Kobayashi, Komesu, Komoda, Kuabara, Kubo, Kukiis, Kuwaoka, Lacerda, Lamin, Lamfredi, Laurentino, Lean, Leardini, Leiros, Leo, Leonardí, Lind, Limp, Lira, Liviero, Livramento, Lofredo, Lombardi, Lopo, Lucas, Lucatelli, Lúcio, Ludovico, Luz, Maeda, Magno, Mandelli, Marchitello, Marconato, Mardegan, Marinelli, Marocci, Marquezini, Martini, Massarelli, Matiello, Matrone, Matsumoto, Máximo, Mayer, Medicina, Medina, Meira, Meirelles, Melhem, Melinsky, Mendonça, Miguel, Milanelo, Milanezi, Mitake, Missio, Miyassaki, Mobile, Moglieri, Molina, Molinari, Moliterno, Monaro, Montanari, Monteggia, Montoro, Motta, Mourão, Movio, Mrocowski, Mucci, Murozaki, Nakandakari, Nakanejo, Nakano, Nakazone, Najdek, Nanaia, Negri, Nemet, Nicoletti, Nihei, Nino-miya, Norbiatto, Nosch, Novais, Ochoa, Oda, Odashima, Okutani, Orlando, Padovan, Padre, Pajaro, Palmieri, Palubinskas, Pampuch, Papa, Parente, Pareschi, Parola, Pascal, Passagem, Passoni, Passos, Paterlli, Pavin, Pedreshi, Pelegrini, Pelison, Pena, Penha, Penhaiver, Pennella, Penteado, Perez, Perozin, Perusseto, Piero, Pimentel, Pilatos, Pirani, Pires, Pirralha, Placêncio, Plácido, Pontes, Preiss, Primo, Purner, Raimundo, Rafael, Ramos, Rasga, Ravanelli, Reder, Regina, Rito, Rocco, Romagnollo, Ronchi, Rondelli, Rozabone, Rudi, Russo, Sá, Sabbatine, Sabino, Sabo, Saito, San Roman, Sanino, Sant'Anna, Santana, Sasahara, Sasaki, Sato, Schikanowski, Sebastião, Sena, Seraphin, Serra, Serikiyaku, Serrano, Setolim, Slav, Solder, Sonohara, Soos, Sperendio, Spindola, Stamato, Stampini, Stefani, Sulato, Sztot, Taba, Tadano, Tasca Tate, Tadeschi, Tersetti, Teruya, Testa, Tetziaf, Thiago, Thomaz, Thomé, Tigi, Tinsley, Tomaselli, Tomassetti, Tosta, Trevisan, Trevizan, Udovic, Ullan, Utsunomiya, Vairolette, Valente, Valério, Varga, Varin, Vasconcelos, Vasquez, Vecchi, Venturini, Veratti, Vergilio, Vial, Viale, Vilanova, Voltolino, Weldenmuller, Yamamoto, Yamamura, Yano, Zamorogna, Zaratini, Zerbino, Zucatelli, Ricieri, Sampaio, Pacheco, D'Am, Bagnara, Loro, Neves, Aranha, Morelli, Gazolla, Zanella, Anuzutto, Colalilo, Capucci, Binotti, Mar-

colino, Pigrais, Passin, Romano, Brizante, Maltroni, Pegoraro, Nardini, Galindo, Santos Almeida, Galindo dos Santos Andrade, Amaro, Dalva, Theodoro, Madeira, Alves da Silva, Castelo Hanssen, Mendes, Regis, Ferreira e o artista plástico Aluizio que divulgou Mauá internacionalmente.





1827 - *Um tropeiro em descanso* (Pintura de Charles Landsser - 1827).



1860 - *Obras na raiz da serra.*

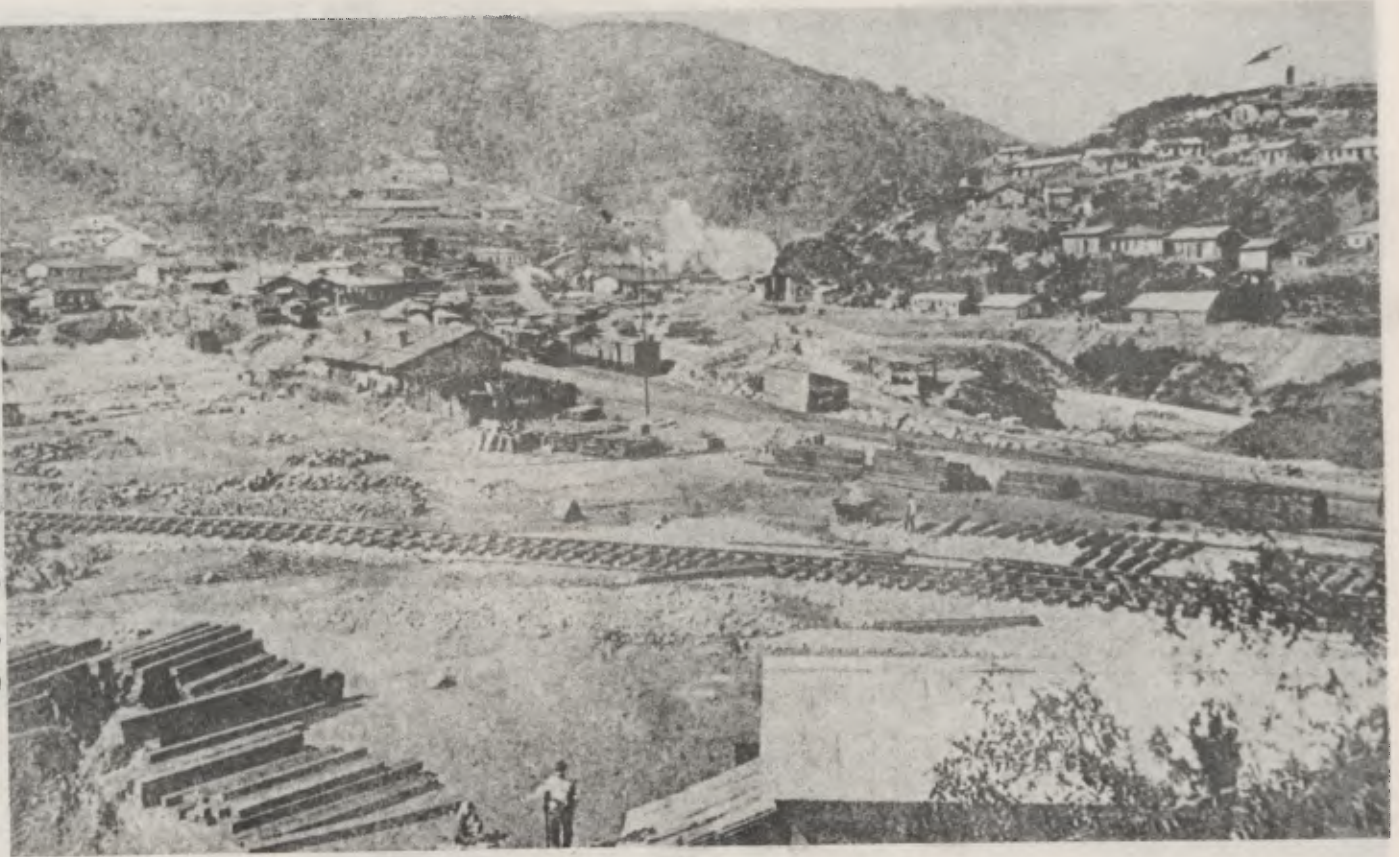


1860 - Construção da Ferrovia - Serra de Paranapiacaba.



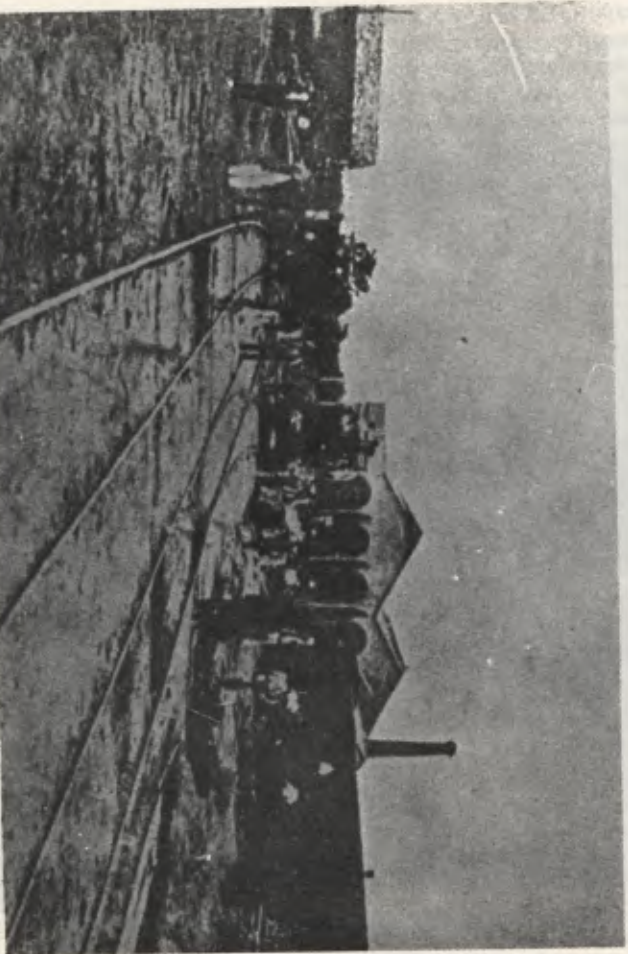
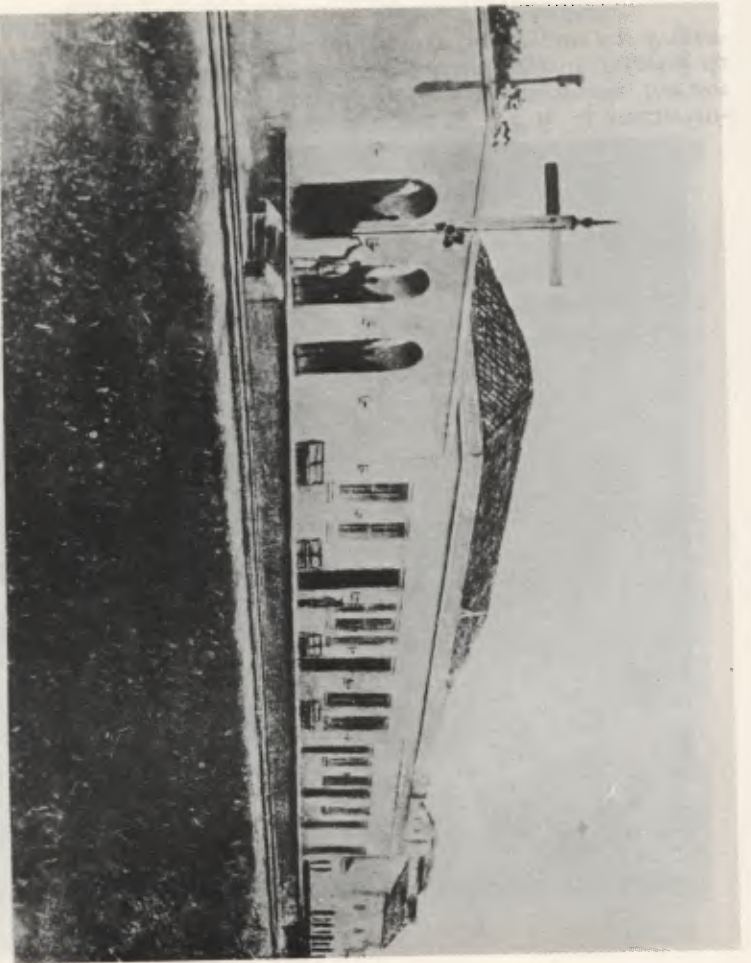
Acampamento dos engenheiros da S.P.R. em Santos, durante a construção da ferrovia, 1862-1863.

103

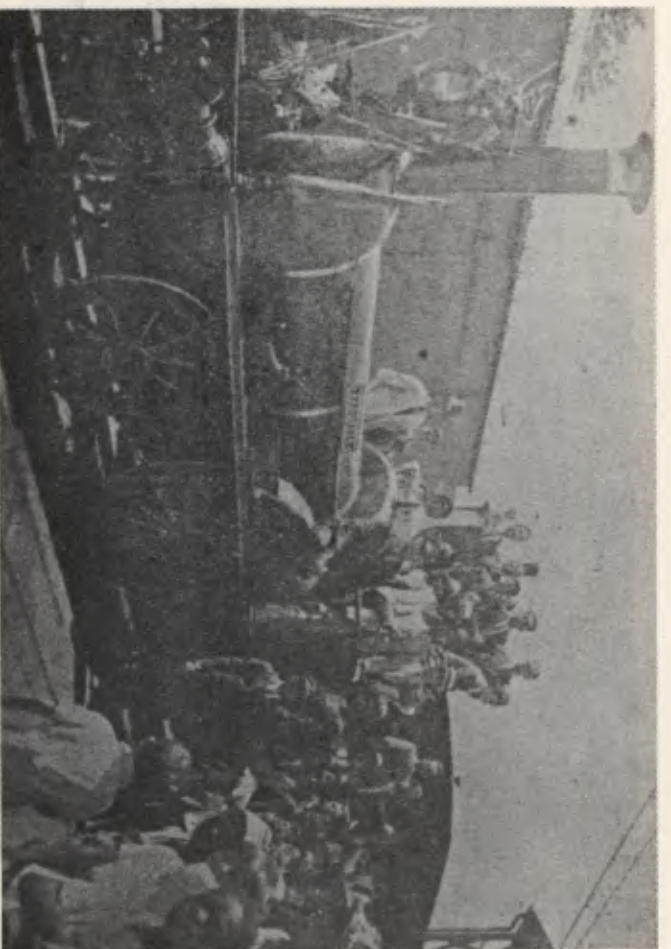


1867 - Uma fotografia histórica onde aparece uma das locomotivas mais modernas da época, adotada na "S.P.R.". Características do tempo ficaram registradas, como as longas barbas e a corrente do relógio, atravessando o colete do maquinista. Um dos personagens exibe um ramo carregado de café, significando a confiança na "baga sagrada". Mr. Allan Baggott, inspetor da estrada, posou na frente da máquina. O outro cidadão de grandes barbas e ramo na mão era Mr. George Gaffery, um dos dirigentes da ferrovia. A locomotiva que aparece na foto estava testando os trilhos colocados entre Santos e Rio Grande.

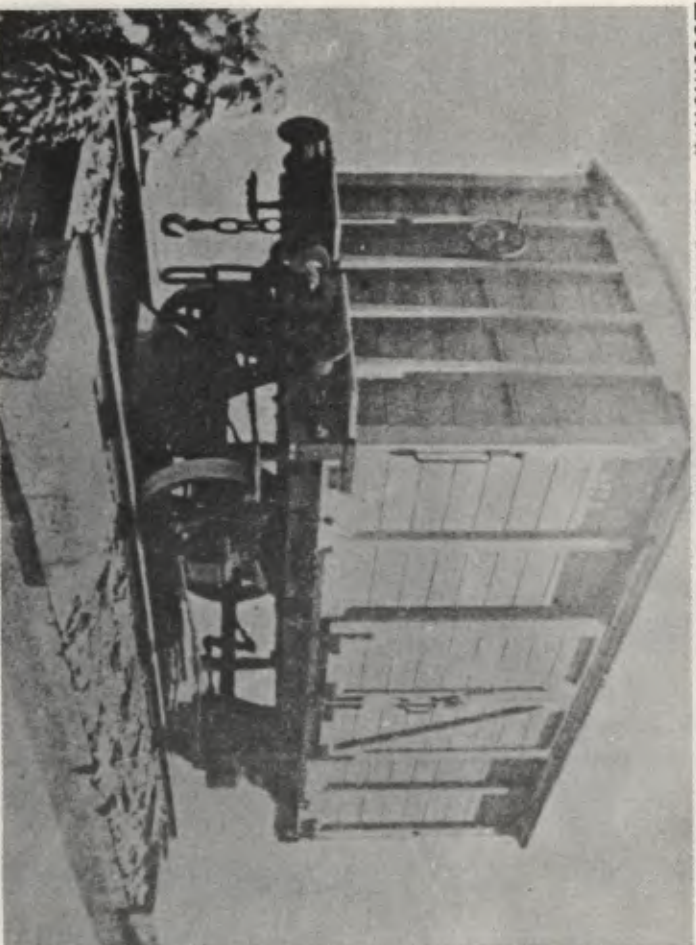
204



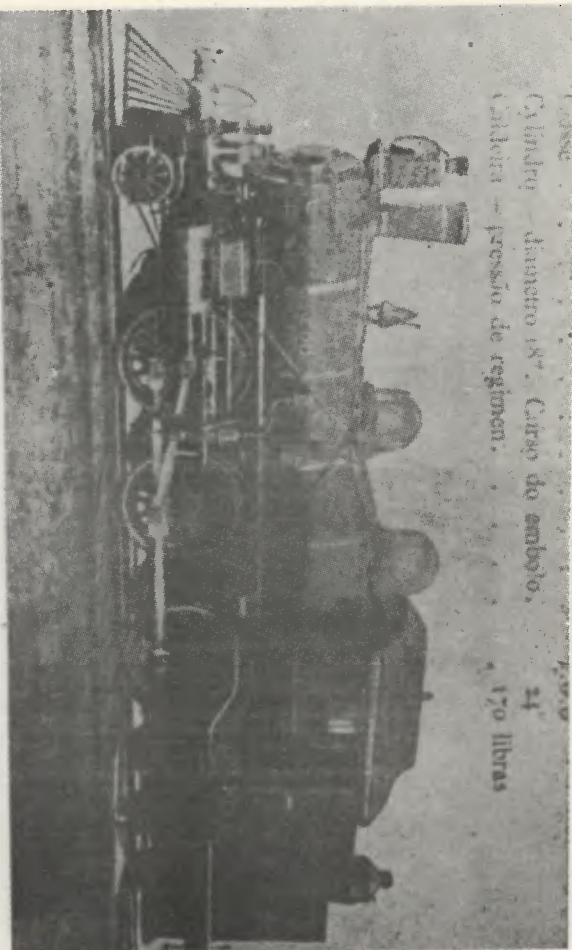
1867 - Duas vistas da Estação da Luz (São Paulo).



Locomotiva "Baronesa".

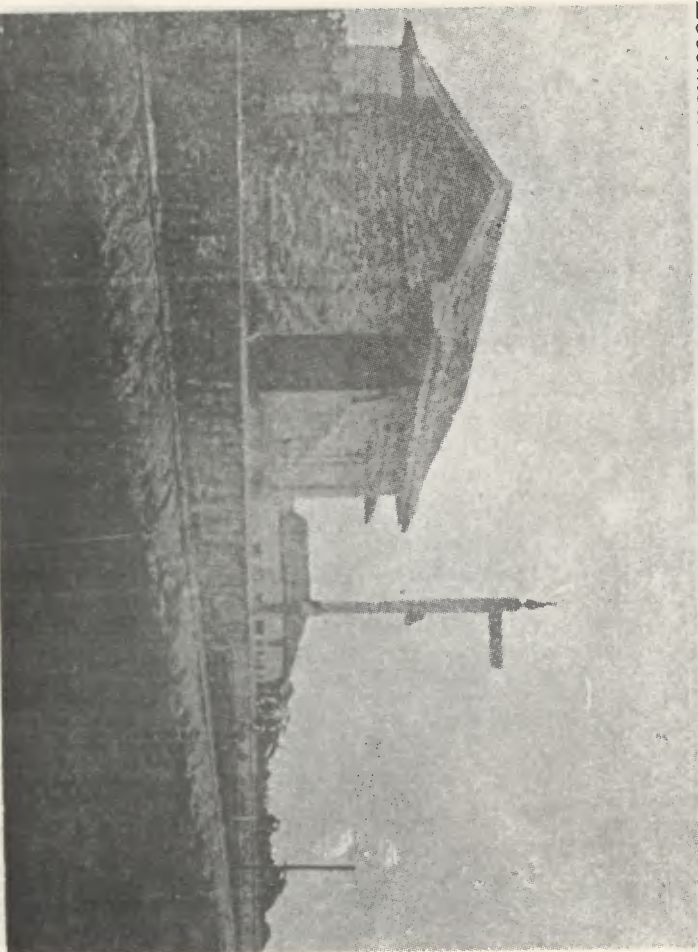


Vagão nº 1 (Carga)



Cilindro - diâmetro 18". Carga do eixo, 24
libras - pressão de regime, 170 libras

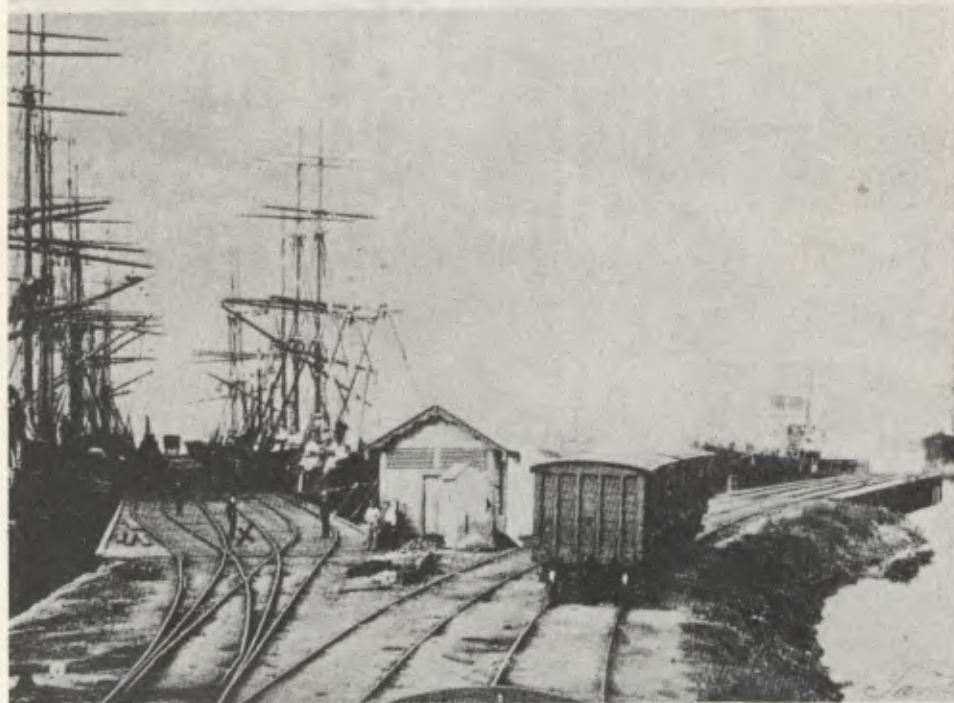
Locomotiva usada no início do século.



Estação do Brás 1870.



1875 - Desembarque de alguns italianos em Santos, no início da imigração para o Brasil.



O porto de Santos por ocasião da chegada dos imigrantes italianos em 1877.



1890 - Vista da Estação da Luz



1890 - Vista da Estação da Luz (São Paulo).

703



1890 - Vista da Estação da Luz (São Paulo).



1899 - Estação do Alto da Serra (Atual Paranapiacaba).

OBSERVAÇÕES

Creanças de 3 a 12 annos pagam meia passagem tanto nesta Companhia como nas outras.

Em Santos chega ás 9.35 da manhã e parte ás 4.25 da tarde um trem denominado RAPIDO cujos lugares são occupados por assignaturas mensaes; quando porém, esses lugares não estão todos assignados como sempre acontece, são vendidos tanto em Santos como em S. Paulo, em seguida á chegada e antes da partida do dito trem.



Propaganda com observações da São Paulo Railway Company, as quais eram afixadas nas estações da ferrovia durante fins do século passado.

708

CORREIO GERAL

Taxas de franquia e premios dos valores postaes

Cartas — 200 réis por 15 grammas ou fracção desse peso, por mar ou por terra dentro do paiz e 300 réis por carta de igual peso dirigidas aos paizes estrangeiros que fazem parte da União Postal.

As cartas, não franqueadas 400 réis.

A mesma taxa dupla será cobrada do remetente no caso de restituição.

Não ha limites de peso ou dimensão para as cartas. As cartas de ultima hora pagam o dobro de taxa respectiva.

Cartas-bilhete — 200 réis cada uma com circulação geral no paiz e para o estrangeiro 300 réis. Se o seu peso por inclusão de qualquer papel ou objecto permittido exceder de 15 grammas, ficam sujeitas á taxa das cartas de sellos insufficientes.

As cartas-bilhete de ultima hora pagam o dobro.

Bilhete postaes — 50 réis com circulação geral no paiz e para o estrangeiro simples 100 réis; duplos 200 réis.

Devem ser postados a descoberto e no caso contrario serão taxados como cartas no franqueadas.

Os bilhetes postaes de ultima hora pagam o dobro.

Manuscriptos — 150 réis por 50 grammas ou fracção desse peso. Cada maço não póde exceder ao peso de 2 kilogrammas.

Impressos — (Inclusive os jornaes expedidos por particulares) 20 réis por 50 grammas ou fracção desse peso, e para o estrangeiro 100 réis pelo mesmo peso. Cada maço não póde exceder ao peso de 2 kilogrammas.

Jornaes — (Quando expedido pelos proprios editores ou por pessoas devidamente autorizadas por elles) 10 réis por 100 grammas ou fracção desse peso.

Amostras — 150 réis por 50 grammas ou fracção desse peso. As amostras não podem pesar mais de 250 grammas.

Encommendas — 150 réis por 50 grammas ou fracção desse peso, além da taxa do registro (300 réis) que é obrigatoria. As encommendas não podem ter peso superior a 3 kilogrammas quando destinadas a localidades servidas por estradas de ferro ou navegação e as outras a 1 kilogramma.

Cartas registradas — Cobra-se em sellos pela remessa do valor declarado, além da taxa do porte da carta e do premio fixo de 400 réis do registro, a de 2 % sobre o mesmo valor na seguinte proporção:

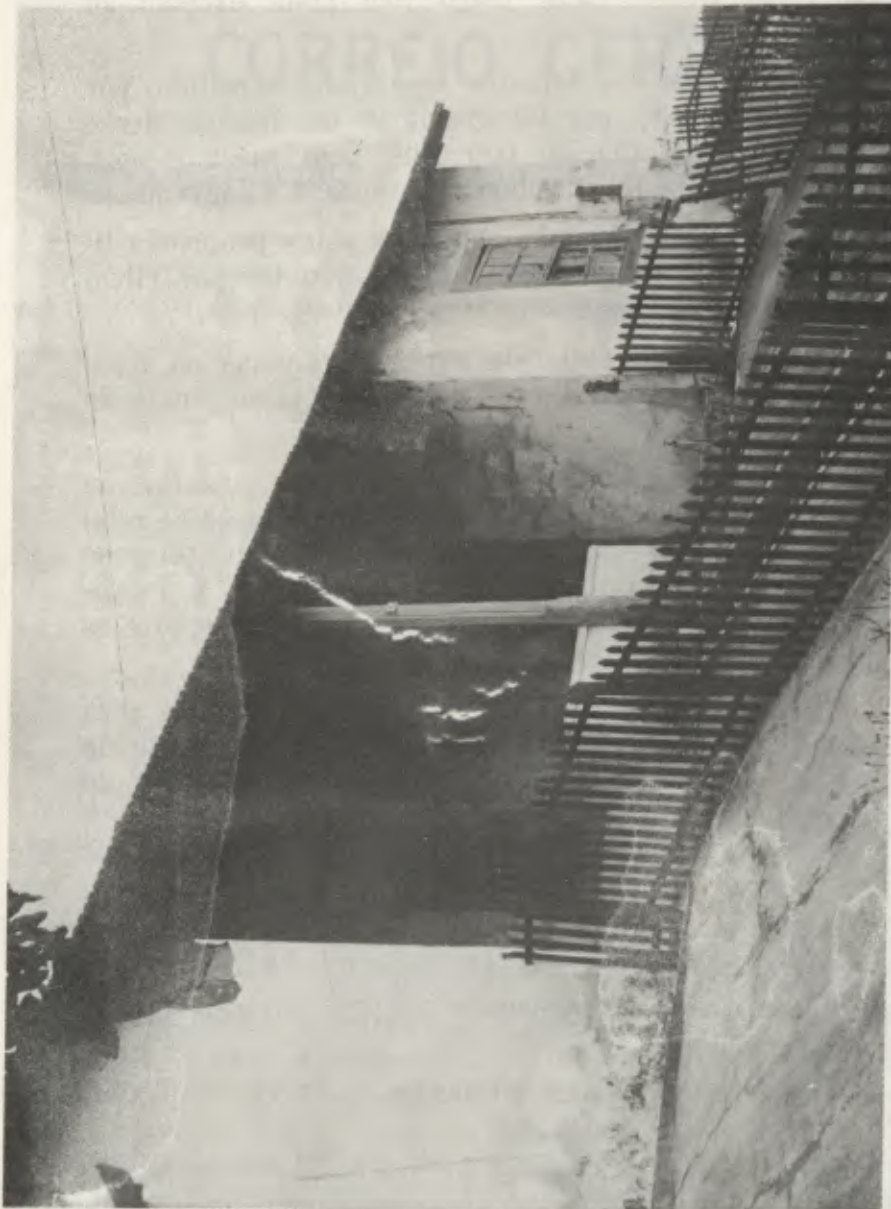
1\$ a 10	\$300
11\$ a 15	\$450
16\$ a 20	\$600
21\$ a 25	\$750

e assim por diante accrescendo sempre 150 réis por 5\$ ou menos de 5\$000.

Vales e cheques postaes — O valor maximo da cada vale será fixado:

1.º — Para os vales do Correio nominaes em **1:000\$**, quando houverem de ser pagos no Correio

109



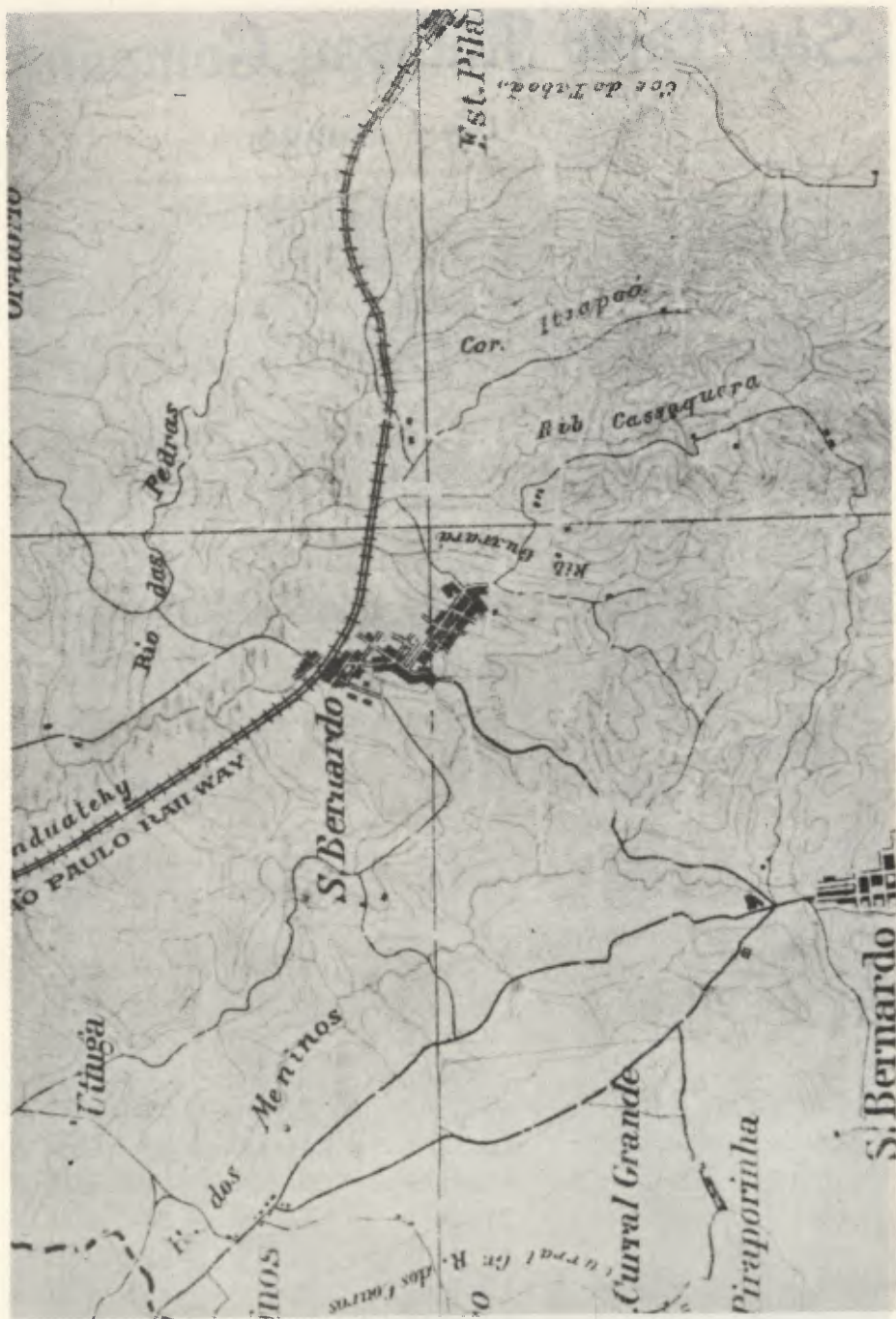
Casa que pertenceu ao Barão de Mauá, situada na Av. Dr. Getúlio Vargas, esquina com Rua Almirante Tamandaré.

São Paulo Railway Company

HORARIO DOS TRENS ENTRE CAMPINAS E SANTOS

ESTAÇÕES		DO INTERIOR											
		PASSAGEIROS											
		Dias uteis					Domingos e dias feriados						
K	Part.	M	M	T	T	T	M	T	T	M	T	T	
Campinas	0	Part.	5.50	8.00	12.10	3.15	5.00	..	7.20	4.35	6.15	..	..
Jundiaby	45	Part.	7.20	11.20	1.30	4.35	6.15	..	7.27	4.42	..	..	..
		Cheg.	7.27	11.27	1.37	4.42	..	..	7.29	4.44	6.22	..	..
Varzea	50	Part.	7.29	11.32	1.39	4.44	6.22	..	7.36	4.51	..	..	..
		Cheg.	7.36	11.39	1.46	4.51	..	..	7.42	4.55	6.29	..	..
C. Liopo	56	Part.	7.42	11.42	1.50	4.55	6.29	..	7.57	5.10	6.44	..	..
		Cheg.	7.57	11.57	2.05	5.10	6.44	..	8.02	5.15	6.48	..	..
Belém	66	Part.	8.02	12.01	2.10	5.15	6.48	..	8.09	5.22	..	..	..
		Cheg.	8.09	12.08	2.17	5.22	..	..	8.11	5.24	6.55	..	..
Juquery	73	Part.	8.11	12.09	3.19	5.24	6.55	..	8.17	5.30	..	..	..
		Cheg.	8.17	12.15	2.25	5.30	..	..	8.21	5.33	7.01	..	..
Caveiras	78	Part.	8.21	12.17	2.29	5.33	7.01	..	8.28	5.40	..	..	..
		Cheg.	8.28	12.23	2.36	5.40	..	..	8.30	5.42	7.07	..	..
Perús	82	Part.	8.30	12.25	2.38	5.42	7.07	..	8.38	5.50	..	..	..
		Cheg.	8.38	12.33	2.46	5.50	..	..	8.40	5.52	7.14	..	..
Taipas	89	Part.	8.40	12.34	2.48	5.52	7.14	..	8.46	5.58	..	..	..
		Cheg.	8.46	12.40	2.54	5.58	..	..	8.49	6.00	7.20	..	..
Pirituba	93	Part.	8.48	12.42	2.56	6.00	7.20	..	8.57	6.06	..	..	..
		Cheg.	8.57	12.51	3.05	6.09	..	..	9.02	6.12	7.28	..	..
Agua Branca	99	Part.	9.02	12.53	3.07	6.12	7.28	..	9.06	6.16	..	..	..
		Cheg.	9.06	12.57	3.11	6.16	..	..	9.11	6.21	7.31	..	..
Barra Funda	102	Part.	9.11	1.01	3.16	6.21	7.31	..	9.15	6.25	7.35	..	..
		Cheg.	9.15	1.05	3.20	6.25	7.35	..	..	..	..	..	..
S. Paulo	105		M	M	T	M	T	M	M	T	M	T	T
S. Paulo	..		5.55	7.20	2.35	3.40	..	..	5.55	7.20	2.35	..	..
		Cheg.	5.58	7.23	2.38	3.43	..	..	5.58	7.23	2.38	..	..
Braz	107	Part.	6.04	7.27	2.44	3.48	..	..	6.04	7.27	2.44	..	..
		Cheg.	6.10	..	2.50	..	..	..	6.10	..	2.50	..	..
Ypiranga	112	Part.	6.12	7.32	2.52	3.53	..	..	6.12	7.32	2.52	..	..
		Cheg.	6.18	..	2.58	..	..	..	6.18	..	2.58	..	..
S. Caetano	116	Part.	6.20	7.37	3.00	3.58	..	..	6.20	7.37	3.00	..	..
		Cheg.	6.29	..	3.09	..	..	..	6.29	..	3.09	..	..
Bernardo	123	Part.	6.32	7.44	3.12	4.05	..	..	6.32	7.44	3.12	..	..
		Cheg.	6.41	..	3.21	..	..	..	6.41	..	3.21	..	..
Pilar	130	Part.	6.43	7.51	3.23	4.12	..	..	6.43	7.51	3.23	..	..
		Cheg.	6.52	8.00	3.32	..	..	..	6.52	8.00	3.32	..	..
Ribeirão Pires	137	Part.	6.54	8.01	3.34	4.21	..	..	6.54	8.01	3.34	..	..
		Cheg.	7.02	..	3.42	..	..	..	7.02	..	3.42	..	..
Rio Grande	143	Part.	7.04	8.08	3.44	4.28	..	..	7.04	8.08	3.44	..	..
		Cheg.	7.10	..	3.50	..	..	..	7.10	..	3.50	..	..
R. Grande	149	Part.	7.14	8.14	3.54	4.34	..	..	7.14	8.14	3.54	..	..
		Cheg.	7.20	8.20	4.00	4.40	..	..	7.20	8.20	4.00	..	..
A. da Serra	153		M	M	T	T	Rap. M	M	M	T	M	T	T
A. da Serra	162	Part.	8.30	9.30	5.10	5.50	9.10	..	8.30	9.30	..	..	..
		Cheg.	8.42	9.41	5.22	6.01	..	..	8.42	9.41	..	..	..
Cubatão	171	Part.	8.46	8.46	5.26	6.06	9.21	..	8.46	9.46	..	..	..
		Cheg.	9.00	10.00	5.40	6.20	9.35	..	9.00	10.00	..	..	..

Horário de trens que circulavam entre Campinas e Santos durante o início do século.



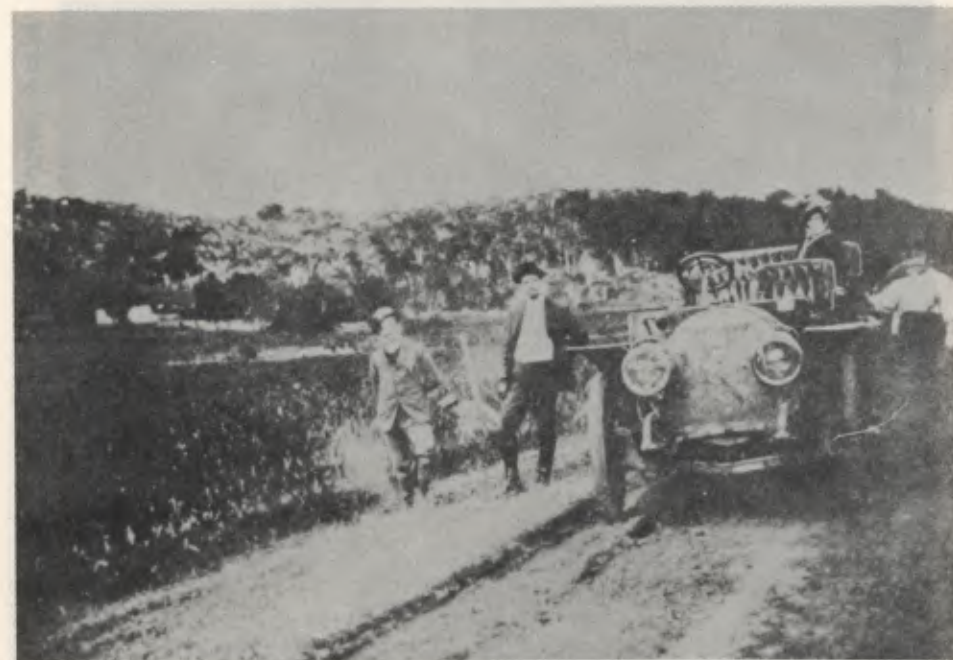
1906 - Mapa da região aparecendo São Bernardo Vila e São Bernardo Estação, (Atual Santo André), Observar a Estação Pilar (Mauá)



1906 - Tiro de Guerra (Santo André).



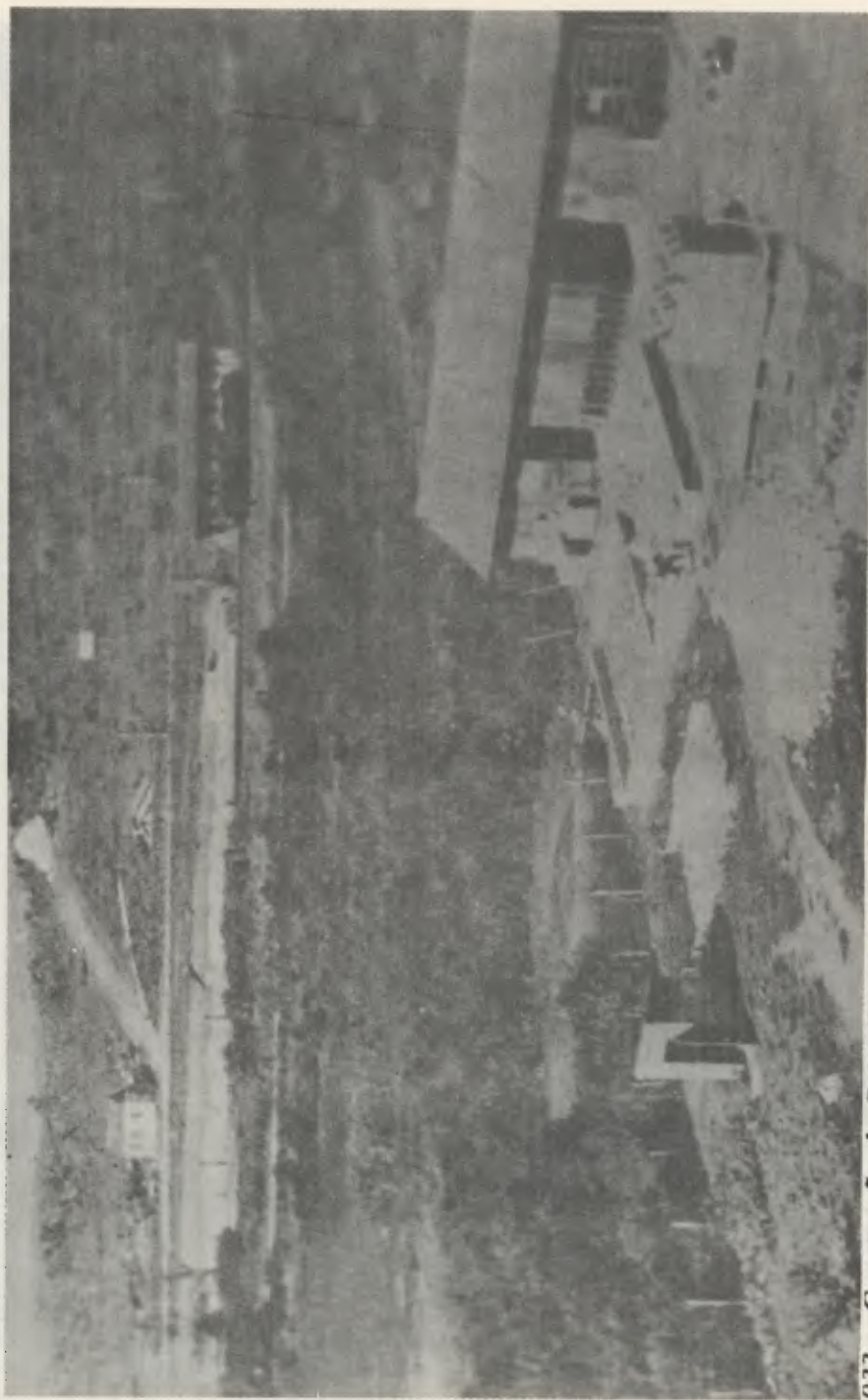
1930 – Linha de Tiro. (Muitos Mauúenses prestavam serviço militar em Santo André).



1920 – Um automóvel na estrada do Sertonzinho (Atoleiro Primitivo) (atual Av. Papa João XXIII).



1920 – Um dos ônibus da época que transitavam raramente pela região.



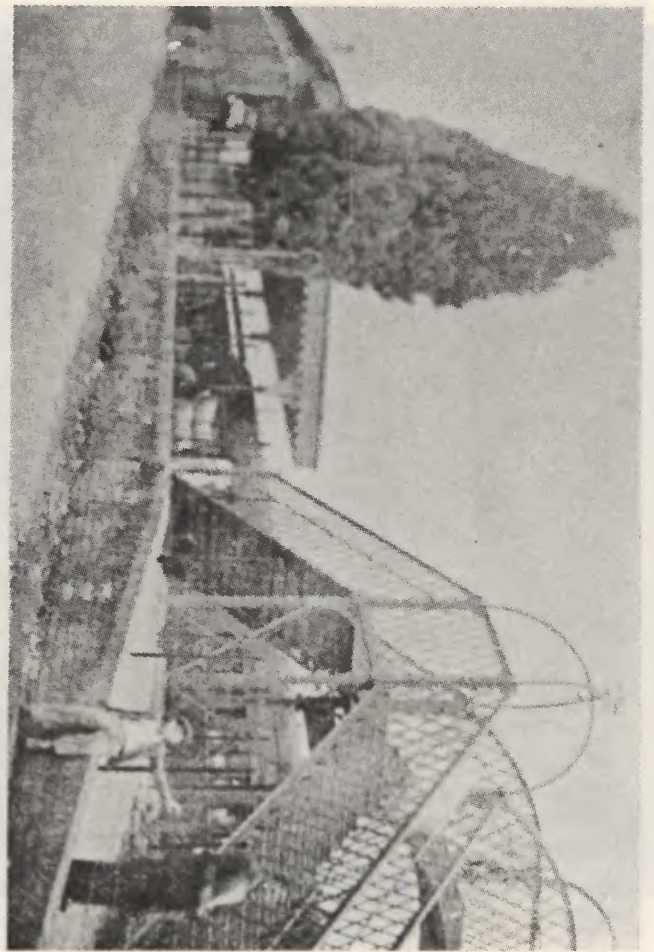
1933 - Construção da Porcelana Mauá. Ao fundo a via férrea e a ladeira que leva até a atual igreja matriz.



Mauá



1935 - Ao alto a igreja (já demolida) que localizava-se na esquina da Av. Capitão João com Al. Saudade. No centro, o edifício do então Grupo Escolar (já demolido). Em baixo, aspecto da Av. Capitão João.



A antiga estação ferroviária de Mauá e o "Bar da Estação".

76



1935 - Escola Mixta de Mauá.

77

NMS



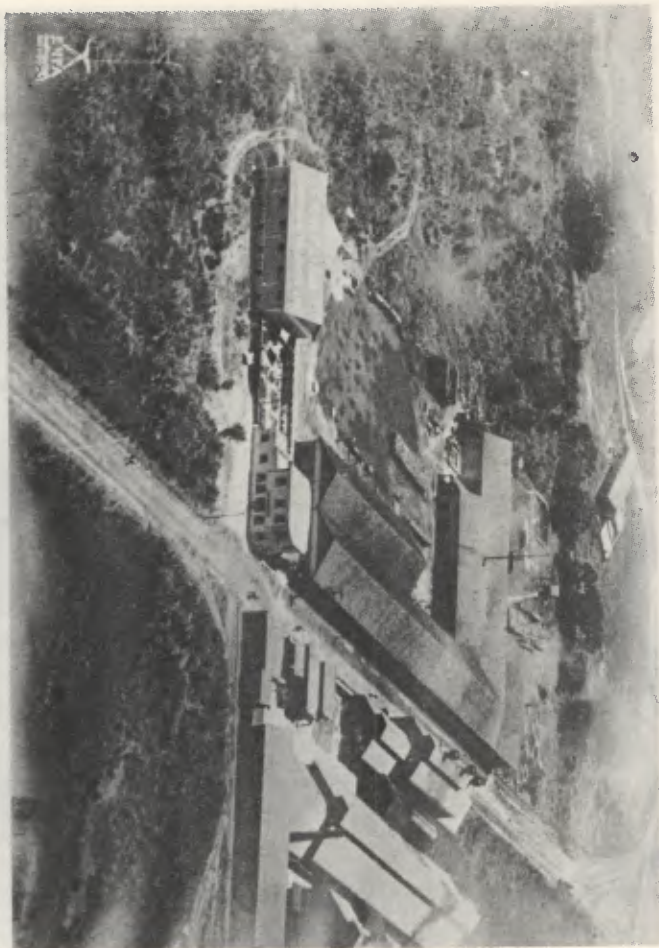
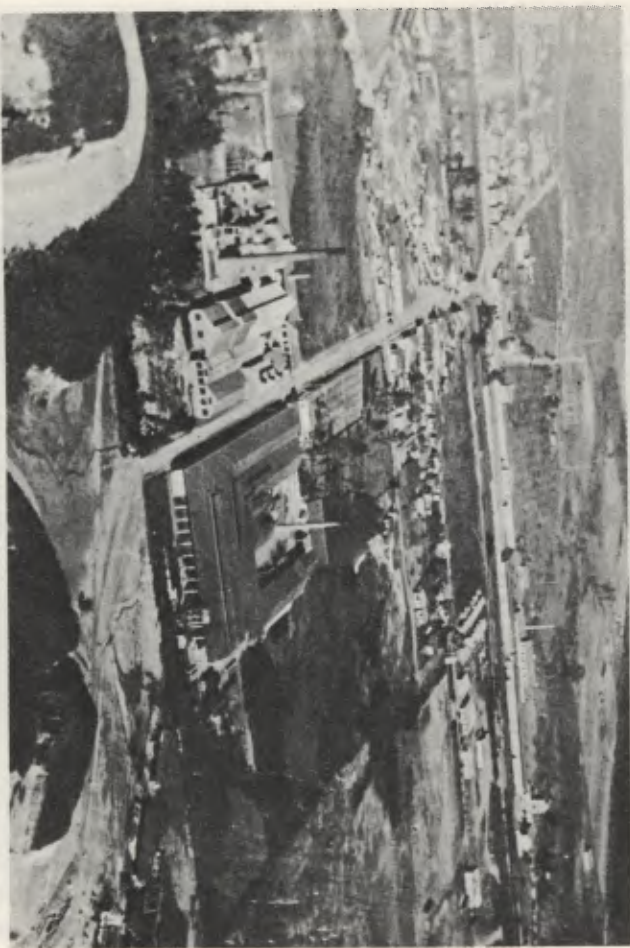
78

1937 - O lago que existia na Praça 22 de Novembro. Ao fundo a direita a Estação Ferroviária e a esquerda a via férrea aparecendo uma locomotiva da época.



79

O primeiro Banco a se instalar em Mauá foi o Banco Popular do Brasil, sua sede estava localizada na Av. Barão de Mauá esquina com a atual Praça 22 de Novembro, ao lado da antiga Casa Lider.



1940 - Em primeiro plano os chaminés da Porcelana Mauá. Ao fundo o lago que existia onde hoje é a praça 22 de Novembro (jardim). A direita aparece a Av. Barão de Mauá.

1940



Antiga Olaria existente na entrada do atual Jardim Zaira



Antigo Jardim da Praça 22 de Novembro, logo após o aterro do lago.

Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública
DO
ESTADO DE SÃO PAULO
DIRETORIA GERAL
DIRETORIA DO PESSOAL
1ª. SEÇÃO



Título

O Secretário de Estado dos Negócios da Segurança Pública nomeia JAIRO FRANÇA, para exercer o cargo de subdelegado de polícia do distrito de MAUÁ, município de SANTO ANDRÉ.

Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública,
São Paulo, 8 de maio de 1947.

Flodoardo França

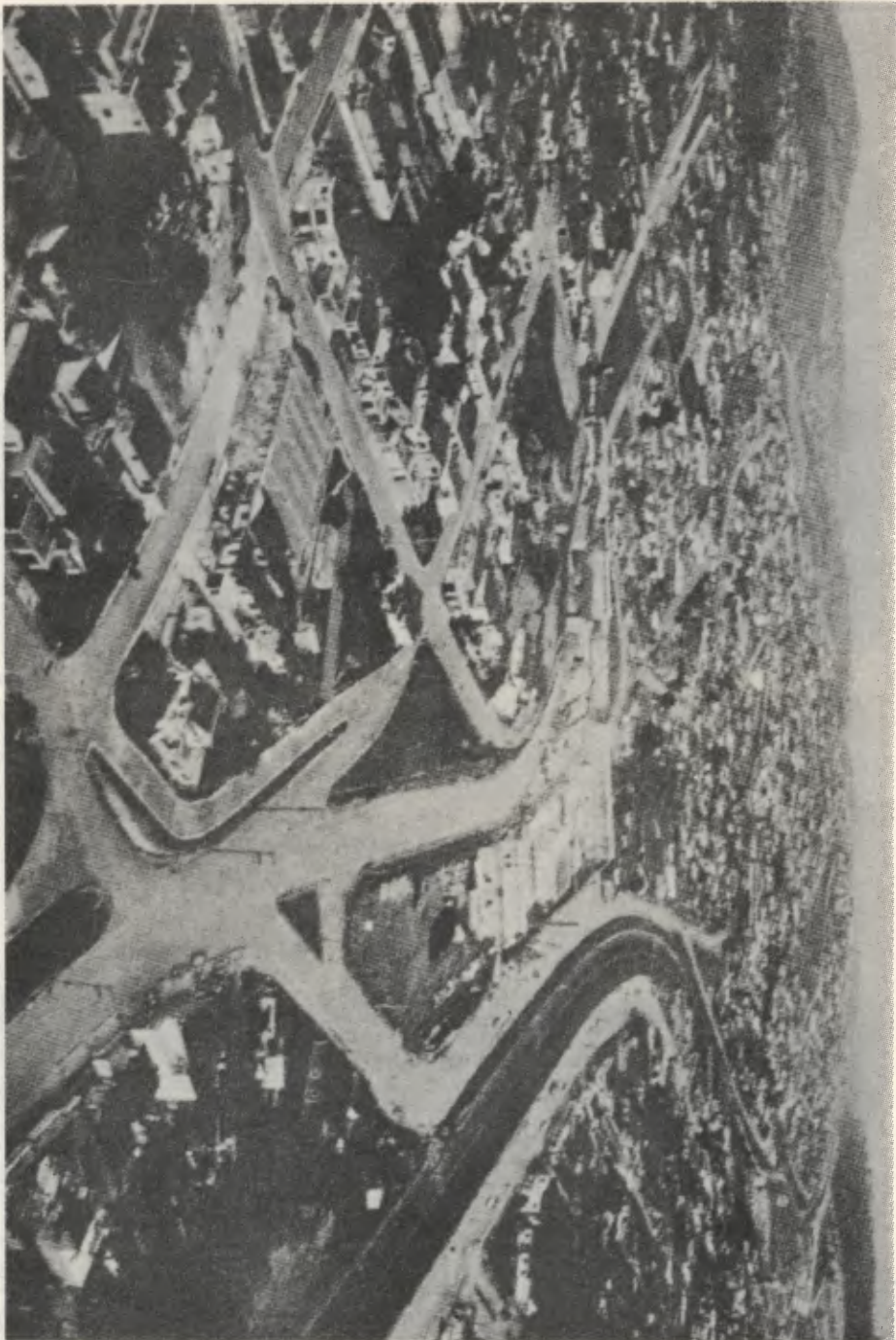
Por ato da presente data.

Diretoria Geral da Secretaria de Estado dos Negócios da
Segurança Pública, 8 de maio de 1947

O DIRETOR GERAL,

Roberto Mariz

TÍTULO DE NOMEAÇÃO - Ato do Secretário da Segurança Pública do Estado, nomeando em 1947 o sr. Jairo França no cargo de subdelegado de Mauá.



Vista atual da cidade de Mauá.

BIBLIOGRAFIA E FONTES CONSULTADAS

- 1 - VIAGEM PELO BRASIL
Sprex e Medina
- 2 - VIAGEM A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO
Arquivos de São Paulo
- 3 - ALBUM DE SÃO BERNARDO
Foto João Caldas
- 4 - A CIDADE QUE DORMIU TRÊS SÉCULOS
Oliveira A. Gomes
- 5 - BIBLIOTECA HISTÓRICA PAULISTA
(Divisão de Arquivos de São Paulo)
- 6 - DOCUMENTOS DA CÂMARA METROPOLITANA DE SÃO PAULO
Arquivos de São Paulo
- 7 - INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE SÃO PAULO
- 8 - VIAGENS AS PROVÍNCIAS DO RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO
- 9 - INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO
- 10 - ARQUIVOS DO DEPARTAMENTO DE CULTURA DA PREFEITURA DE MAUÁ
Arquivos de Mauá
- 11 - FOTOS DOS ARQUIVOS de Mauá Associação Mauá - Rua Faravieira, Foto 2 e do autor

Produtor Gráfico
Nelson Vieira de Carvalho
Arte Final
Sueli Reginaldo Silva

Composição e Impressão
DIÁRIO DO GRANDE ABC S/A
Editora de Jornais, Revistas e Livros
Rua Calcequese, 562 - Fone: 449-5533
CEP 09000 - Santo André - SP.

BIBLIOGRAFIA E FONTES CONSULTADAS

- 1 - VIAGEM PELO BRASIL
Spix e Martius.
- 2 - VIAGEM A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO
Auguste de Saint-Hilaire.
- 3 - ALBUM DE SÃO BERNARDO
João Neto Caldeira.
- 4 - A CIDADE QUE DORMIU TRÊS SÉCULOS
Octaviano A. Gaiarsa.
- 5 - BIBLIOTECA HISTÓRICA PAULISTA
(Direção de Afonso de Taunay).
- 6 - DOCUMENTOS DA CURIA METROPOLITANA
DE SÃO PAULO
Pesquisas de Wanderley dos Santos.
- 7 - INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE SANTOS.
- 8 - VIAGENS ÀS PROVÍNCIAS DO RIO DE JANEIRO
E SÃO PAULO.
- 9 - INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO.
- 10 - ARQUIVOS DO DEPARTAMENTO DE
CULTURA DA PREFEITURA DE MAUÁ
Pesquisas de Wanderley dos Santos.
- 11 - FOTOS DOS ARQUIVOS
de Moacyr Antonio Ferrari - Rede Ferroviária
Federal e do autor.
- 12 - DADOS TÉCNICOS
Instituto de Engenharia de São Paulo.
- 13 - FOTO DA CAPA
Domingos Luiz Orlando
- 14 - CONTRA-CAPA
Foto Dupont (1904).

75



"DAMA ANTIGA" - Primeiro Cartaz da Coca-Cola Lançado em 1904 nos E.E.U.U.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º ⁷⁶/₇₈

do proc. Condephaat nº 00536/1975 (a)

Interessado CONDEPHAAT

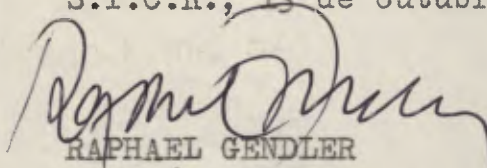
Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada a Rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ

INFORMAÇÃO STCR - Nº 258/80

Senhor Diretor da Secretaria Executiva:

Com a juntada dos documentos de fls, 28 a 75 em cumprimento à determinação do despacho do Sr. Presidente do Egrégio Colegiado, encontra-se o presente processo em condições de ser encaminhado, s.m.j., para exame do Conselho.


S.T.C.R., 13 de outubro de 1980.


RAPHAEL GENDLER
Diretor Técnico Substº

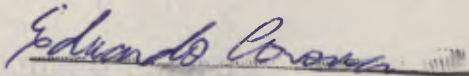
Sr. Presidente do Conselho

Encaminhamos a V.Exa. os presentes autos, devidamente informado pelo STCR desta SE, à fls. 31/75, em cumprimento ao respeitável despacho à fls.30.

SE., 14 de outubro de 1980

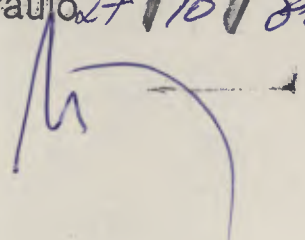

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Ao Snr. Conselheiro



para relatar

S. Paulo, 27/10/80



Segue juntad..... nesta data, documento rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em de de 19.....

(a).....



Folha de informação rubricada sob n.º 77

do Proc. 0536/75 n.º / (a)

Interessado Condepland

Assunto Tomb. "Casarão Barão de Mauá - Mauá"

Sr. Presidente

Com a documentação complementar anexada ao processo, de acordo com minha solicitação de fls. 27, me acho, afra, em condições de propor o tombamento deste imóvel, calcado na informação de fls 2 do arquiteto Carlos Leunor (3º parágrafo em liante).

São Paulo, 3/11/80

Eduardo Lourenço

Segue _____, juntada a esta data, síntese rubricada sob n.º 78
folha de informação

Colegiado em 26 de janeiro de 19 81

(a)

Simonil



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º ^{48/E}.....
do Proc. Condephaat.º 00536./75..... (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à rua Getulio Vargas nº 276 - MAUÁ

SÍNTESE DA DECISÃO DO EGRÉGIO CONSELHO DELIBERATIVO

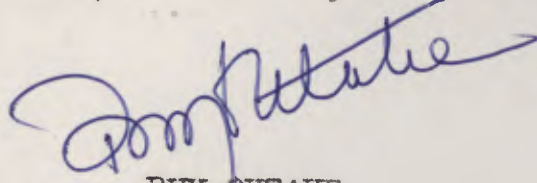
ATA Nº 462 DA SESSÃO DE 21/01/81

O Egrégio Colegiado aprovou o parecer do Conselheiro Eduardo Corona, decidindo pelo tombamento da Casa do Barão de Mauá, em Mauá.

À Secretaria Executiva para:

- 1- notificar os interessados;
- 2- elaborar plano disciplinador da área envoltória;
- 3- elaborar resolução de tombamento a ser submetida à consideração do Senhor Secretário, para aprovação.

G.P., aos 22 de janeiro de 1981


RUY OHTAKE
PRESIDENTE

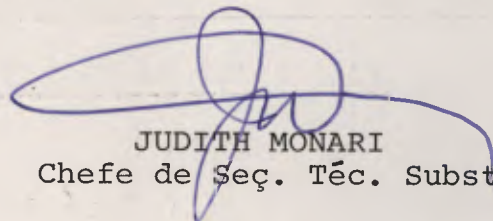
IP/rp

Recebido
22/1/81

Sr.Diretor da SE.,

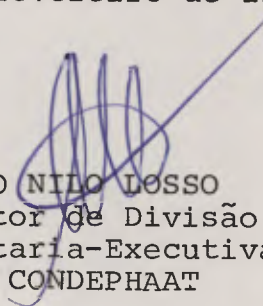
Elaboramos os ofícios de notificação solicitados na Síntese de fls.78, os quais submetemos à elevada consideração de V. Sa.

SE., 04 de fevereiro de 1981


JUDITH MONARI
Chefe de Seç. Téc. Subst.^a

- 1) De acordo com os ofícios, expedir, juntando-se cópia ao processo.
- 2) Ao STCR para elaborar o Plano Disciplinador da área envoltória.
- 3) À AT. para elaboração da Minuta de Resolução de Tombamento.

SE., 04 de fevereiro de 1981


ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Segue, juntad..... nesta data, _____ documento _____ rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em de de 19.....

(a)



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Rua Líbero Badaró, 39 - 11º andar - CEP-01009

São Paulo, 04 de fevereiro de 1981

Ofício SE-78/81
P.Condephaat nº 00536/75

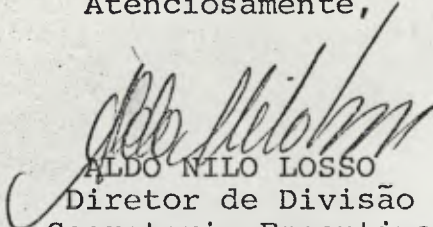
Senhor Delegado

Temos a honra de comunicar a V.Sa. de que o E.Colegiado deste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado-CONDEPHAAT, em sua sessão plenária de 21 de fevereiro último, Ata 462, decidiu pelo Tombamento da "Casa do Barão de Mauá", localizada à rua Getúlio Vargas, 276, de propriedade da Prefeitura Municipal de Mauá.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, mais precisamente as disposições contidas nos artigos 142, e seu parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13426, de 16 de março de 1979, a deliberação do Conselho ordenando o Tombamento, ou a simples abertura do processo assegura a preservação do Bem até decisão final da autoridade, sendo proibida, portanto, qualquer intervenção em termos de destruição, demolição ou alteração, sem prévia autorização do CONDEPHAAT, devendo os eventuais projetos de restauração ser submetidos à aprovação deste órgão.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar a V.Sa. protestos de alta estima e elevado apreço.

Atenciosamente,


ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Senhor
DR. JOÃO PAULO MACEDO BRANDÃO
DD. Delegado da Polícia Civil
Rua Guido Monte Guia, 120 - Centro
M A U Á

CEP-09300



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Rua Líbero Badaró, 39 - 11º andar - CEP-01009

São Paulo, 04 de fevereiro de 1981

Ofício SE-79/81
P.Condephaat nº 00536/75

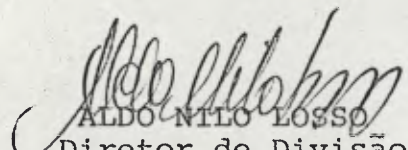
Senhor Prefeito

Temos a honra de comunicar a Vossa Exce^lência de que o E.Colegiado deste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado- CONDEPHAAT em sua sessão plenária de 21 de fevereiro último, Ata nº 462, decidiu pelo Tombamento da "Casa do Barão de Mauá, localizada à Rua Getúlio Vargas, 276, de propriedade dessa Prefeitura, conforme Decreto Municipal nº 1517, de 29 de abril de 1975.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, mais precisamente as disposições contidas nos artigos-142, e seu parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, a deliberação do Conselho ordenando o Tombamento, ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do Bem até decisão final da autoridade, sendo proibida, portanto, qualquer intervenção em termos de destruição, demolição ou alteração, sem prévia autorização do CONDEPHAAT, devendo os eventuais projetos de restauração ser submetidos à aprovação deste órgão.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhe protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,


ALDO NILO LOSSÓ
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Senhor
DORIVAL REZENDE DA SILVA
DD. Prefeito Municipal de
M A U Á
JM/jm



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

81

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do Proc. CONDEPHAAT 00536 75 (a).....

Interessado

CONDEPHAAT

Assunto

Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá, localizada à rua Getulio Vargas nº 276- Mauá

A ceq. Fatima
preparou estudo de
area em volta ~~da~~
~~da casa~~
Ney Vicentini
11-2-81

126



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

82

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do.....n.º...../.....(a).....

Interessado

Assunto

Informação STCR nº02

senhor Diretor Técnico

Vimos solicitar o encaminhamento da correspondência, em anexo, solicitando da Prefeitura Municipal de Mauá a planta cadastral referente / ao local onde se situa a "Casa do Barão de Mauá", / para prosseguimento dos trabalhos de estudo da área envoltória.

STCR, 17 de fevereiro de 1981.

Fátima Oliveira Ramos

Arq.

127



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

São Paulo, 17 de fevereiro de 1981

Ofício SE-101/81
Processo CONDEPHAAT nº 00536/75

Senhor Prefeito

Vimos por meio deste solicitar de Vossa Excelência planta cadastral referente ao local onde se situa a "Casa do Barão de Mauã", neste Município, para prosseguimento dos trabalhos de estudo de tombamento da referida obra, como consta no processo nº 00536/75 deste CONDEPHAAT.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência protestos de alta estima e e levado apreço.

Atenciosamente,

Giselda Visconti
GISELDA VISCONTI
Diretor de Divisão-Subst.^a
Secretaria Executiva
CONDEPHAAT

Exmo. Sr.
DORIVAL REZENDE DA SILVA
DD. Prefeito Municipal de Mauã



- ① Zonamento
 - Zona Central
- ② Usos Permitidos.
 - Residencial
 - Comercial
 - Prestação de serviços
 - Industrial "TIPO URBANO"
- ③ DECRETO DE UTILIDADE PÚBLICA
 - nº 1.517/75

ÁREA:
 - construção 303,42 m²
 - terreno 1.517,46 m²

Des. N.º	Arquitetura	10	10
SERVIÇO DE MENSURA			
LEVANTAMENTO PLANIMÉTRICO DE ÁREA PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO DA CASA ONDE RESIDIU "BARÃO DE MALHA"			
PROF. ROBERTO	10	10	10
PROF. CARLOS	10	10	10
18104/75	10	10	10

SETOR 01
(NUMERAÇÃO FISCAL)



ÁREA DOADA
PROC. 5323/78

ÁREA DESAPROPRIADA
PELA LEI 1508 de 16.11.76

DEC. 2046 de 08/78



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

86

Folha de informação rubricada sob n.º.....

do Proc. nº 00 NDEPHAAT nº 00536/75 (a).....

Interessado

00 NDEPHAAT

Assunto

Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá" localizada à rua Getulio Vargas nº 276 Mauá

Arg. Raphael Jendler
Preparar minuta
de Resolução de
Tombamento.

W. Wiconi
6-10-81

Sr. Diretor do
STCA -

Em cumprimento ao
despacho supra, segue
juntada à Contracepe
a Minuta de Resolução
de Tombamento da cha-
mada Casa do Barão de
Mauá no município de
Mauá -

STCA, 7/Outubro/81
R. M. Silva
Agente Serv. Gráf.

131

A. Diretor da SE

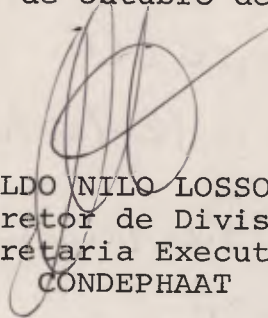
Encarregados, cedido
a contra-capa, minuta
de Resolução de Tombamento

M. Vicentini
9-10-81

Sr. Presidente do Conselho

Submetemos a apreciação de Vossa Excelência,
minuta da resolução de tombamento (anexo à contra-capa) elabo-
rada pelo STCR.

SE, 13 de outubro de 1981


ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria Executiva
CONDEPHAAT

MCSL/eb

De acordo, encaminhou-se ao fabricante do
Sr. Secretário, para apreciação final.

Dompatulhe 30.10.81
Segue junta documento rubricada sob n.º 87
..... folha... de informação
PRESIDENTE *S. Paulo* em 08 de 03 de 19 81
(a) *M. Vicentini*



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 87

do P. CONDEPHAAT n.º 00536/75 (a)

Interessado :

CONDEPHAAT

Assunto :

Tombamento da chamada "Casa do Barão de Maúa", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - Maúa

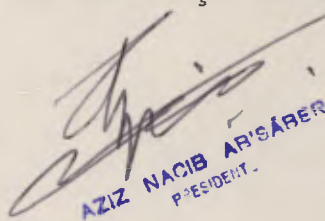
SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO

ATA Nº 548

SESSÃO DE 08/03/83

O Egrégio Colegiado aprovou por unanimidade o retorno do processo ao STCR, para nova vistoria, visto já ter algum tempo a decisão para o tombamento da chamada "Casa do Barão de Maúa" localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - Maúa, e ainda não homologado.

GP., 08 de março de 1983.


AZIZ NACIB ARISÁBER
PRESIDENT.

Encaminhe-se ao STCR em cumprimento aos termos da síntese de fls.87.

CONDEPHAAT/SE., em 11/3/1983

Giisela Visconti

GISELDA VISCONTI
Diretora Técnica Subst.
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

A PD DR. VITOR HUGO
SOLICITANDO ATENDIMENTO DO DESPACHO
DA PRESIDÊNCIA P/ Flr. 87

GG LCB
13/03/83

Segue, juntad..... nesta data, _____ documento _____ rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em..... de..... de 19.....

(a).....



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

88

Folha de informação rubricada sob n.º

do P. CONDEPHAAT 00536 / 75 (a)

Interessado : CONDEPHAAT

Assunto: Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá, localizada à Rua Getulio Vargas nº 276-MAUÁ

SR. DIRETOR TÉCNICO

CONFORME SOLICITADO PELA PRESIDÊNCIA SEQUE ÀS FOLHAS 89 À 94 RELATÓRIO DA VISITÓRIA EFETUADA NO DIA 05/06/83. ACHAMOS CONVENIENTE TAMBÉM ANEXARMOS (FOLHA 95) IDENTIFICAÇÃO GRÁFICA ATUALIZADA, POIS A DE FOLHA 33 CORRESPONDE AO LEVANTAMENTO EFETUADO ANTES DA REFORMA EXECUTIVA DA PREFEITURA DE MAUÁ.

1940. POSTO, PROPONHO QUE NA NOVA RESOLUÇÃO DE TOMBAMENTO SE INCLUA NÃO SOMENTE O EDIFÍCIO EM SI, MAS TAMBÉM O TERRENO, TODOS DE PROPRIEDADE DO MUNICÍPIO, CONFORME PLANTA FOLHA 84, E SE NOTIFIQUE ALÉM DA PREFEITURA O RESPONSÁVEL PELA DIREÇÃO DO MUSEU DA CASA DO BARÃO DE MAUÁ.

AZE VICTOR HUGO MORI

17/06/83



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do.....n.º...../.....(a).....

Interessado **CONDEPHAAT**

Assunto **Tombamento da Casa do Barão de Mauá**

VISTORIA DA CASA DO BARÃO DE MAUÁ - 20/05/83

Conforme nos mostra os autos, a antiga casa do Barão de Mauá, localizada na Av. Getulio Vargas nº 276, encontrava-se bastante desfigurada em seu partido arquitetônico original, estando ainda sua estabilidade comprometida pelo péssimo estado de conservação. Por isto, ao chegarmos no local, foi com surpresa que a avistamos, no alto de uma praça, não mais num lote urbano fechado, imponente em sua tipologia bandeirista, exemplar único da arquitetura tradicional paulista nesta região, desapropriada e reformada pela municipalidade. As obras foram executadas entre outubro e novembro passado, para a instalação do Museu da Casa do Barão de Mauá a revelia deste órgão e portanto sem os devidos cuidados que esta reforma exigiria; justifica-se o fato dada a urgência que o seu estado de conservação precipitou. Neste sentido entendo como positiva esta intervenção, que certamente garantiu a estabilidade da edificação e resgatou sua tipologia original.



124



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

90

Folha de informação rubricada sob n.º.....

do.....n.º...../.....(a).....

Interessado CONDEPHAAT

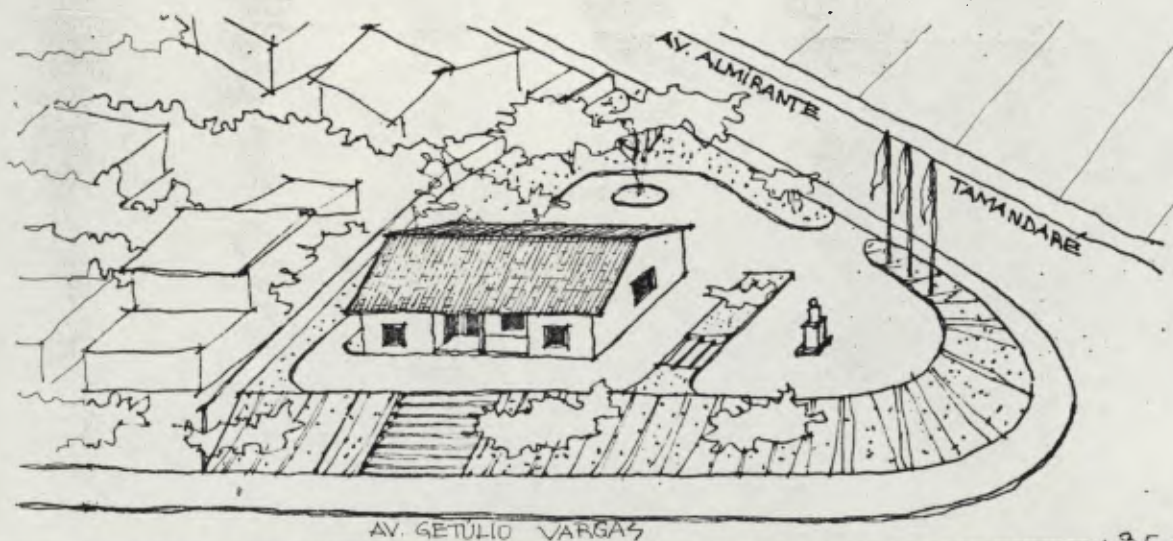
Assunto Tombamento da Casa do Barão de Mauá

Esta reforma não pode ser confundida com restauração, pois esta exigiria pesquisas minuciosas buscando vestígios para reconstituição dos pisos, vãos, cobertura, ornatos e anexos originais. Cabe-nos então a análise desta reforma visando uma futura restauração.

1. A AMBIÊNCIA

O entorno da edificação é caracterizado por construções baixas sem mérito arquitetônico com apenas um edifício alto nas proximidades; a área é predominantemente residencial com pequeno comércio na praça entre a Av. Getúlio Vargas e Av. Barão de Mauá.

O antigo lote triangular foi transformado em praça aberta, valorizando o edifício e liberando as visuais, o que permitiu uma ênfase maior ao monumento.



135



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

91

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da Casa do Barão de Mauá

2. A REFORMA

Foram demolidos os anexos externos (ver levantamento fls. 71 e 72) e as paredes divisórias de tijolos, resgatando assim a divisão simétrica original de três lanços - típica do padrão arquitetônico bandeirista. Basicamente esta reforma difere da hipótese arquitetônica formulada pelo CONDEPHAAT (fls. 73 e 74), pelo não fechamento do acesso entre o provável quarto de hóspedes e o interior da casa e manutenção da abertura do fundo do salão central.

Foi criada uma escadaria de pedras no acesso da Av. Getúlio Vargas acompanhando a declividade do terreno; foram utilizados no piso interno tijolos com juntas alinhadas; os caixilhos e portas foram pintados de cor ferrugem sendo retiradas as guilhotinas e folhas de venezianas; os vãos não originais foram vedados com argamassa de cimento, barro e areia; todo o entelhamento do tipo francesa foi substituído pelo tipo canal, comprado em demolições na região de Suzano; Foi mantido o forro saia-e-camisa no ambiente 1, e nos demais restituiu-se a telha vã.

3. O MUSEU

Para a instalação do Museu da Casa do Barão de Mauá foi construído um pequeno sanitário no fundo do lote, que permitiu u

136



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

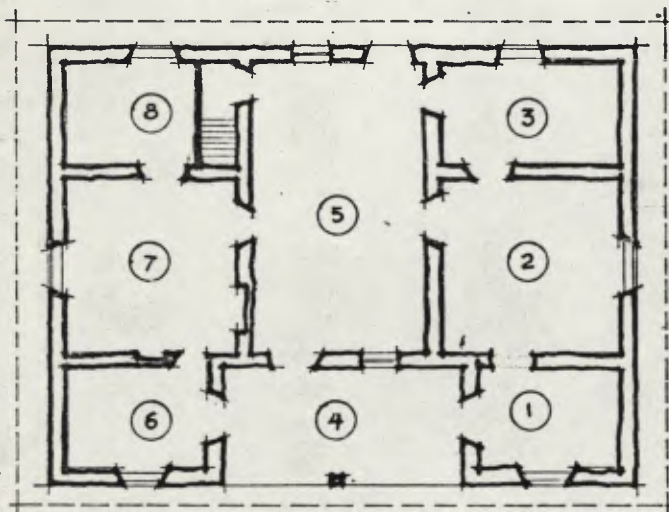
Folha de informação rubricada sob n.º.....
do.....n.º...../.....(a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da Casa do Barão de Mauá

ma utilização plena dos espaços internos.

O acervo é ainda pobre tanto nas salas de exposições como na biblioteca.



O acesso se faz pelo alpendre fronteiro (ambiente 4), tendo a recepção logo a direita (ambiente 1) e a esquerda a sala da administração (ambiente 6). Os ambientes 2 e 3 no lanço direito compõem os espaços de exposição com fotografias, objetos, maquinarias antigas, etc.; no lanço central (ambiente 5) foi criado um pequeno auditório para palestras e aulas; no lanço esquerdo (ambientes 7 e 8) funciona a biblioteca com mesa para leitura e armários. No momento o sótão não tem função específica.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da Casa do Barão de Mauá

4. LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO	
	<p>Detalhe da verga da janela do ambiente 3 com encaixes da antiga balaustradas. Orifício onde girava o gonzo.</p>
	<p>Porta de fundo no lanço central, ambiente 5 com cadeiras do pequeno auditório. Porta interna tipo saia-e-camisa com pintura recente.</p>
	<p>Abertura no ambiente 5 que deve ser vedada.</p>
	<p>Nicho com oratório no ambiente 7.</p>
	<p>Vista interna da cobertura com viga-mestra, ambiente 5.</p>
	<p>Vista interna da cobertura no ambiente 2. Detalhe do beiral com entelhamento proveniente de demolições na região de Suzano.</p>
	<p>Vista frontal do alpendre reentrante com pilar trabalhado. Fachada lateral com abertura do sótão na parte superior.</p>



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º.....
do..... n.º...../..... (a).....

Interessado **CONDEPHAAT**

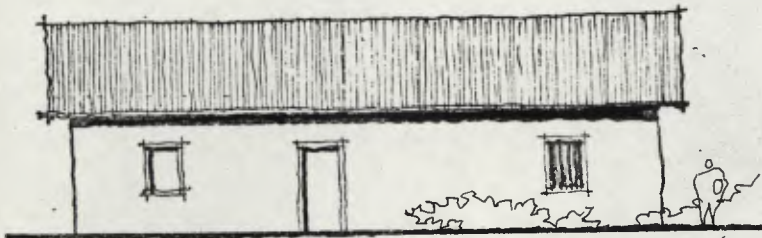
Assunto **Tombamento da Casa do Barão de Mauá**

	<p>Vista de quem chega pela Av. Getúlio Vargas do monumento com sua implantação elevada. Vista da rua Almirante Tamandaré.</p>
	<p>Vista frontal da edificação com a tipologia bandeirista resgatada. Vista da Av. Getúlio Vargas, com escadaria de acesso em pedra.</p>

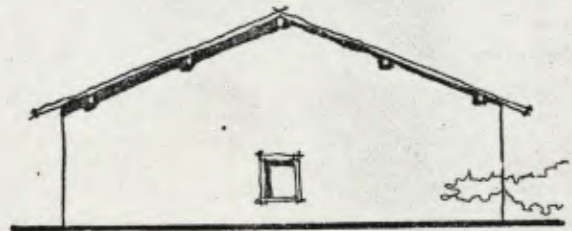
São Paulo, 5 de junho de 1983.

ARQ. Victor Hugo Mori

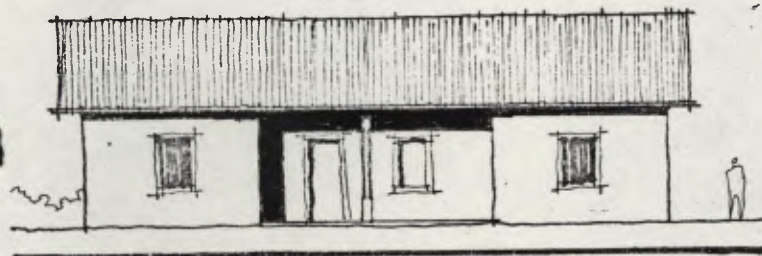
Identificação gráfica: _____



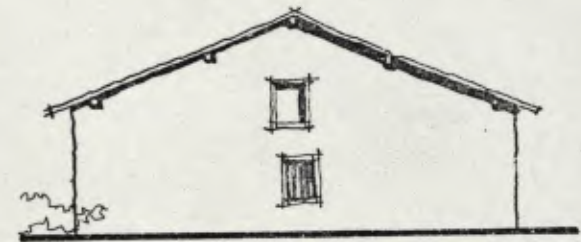
FACHADA 2



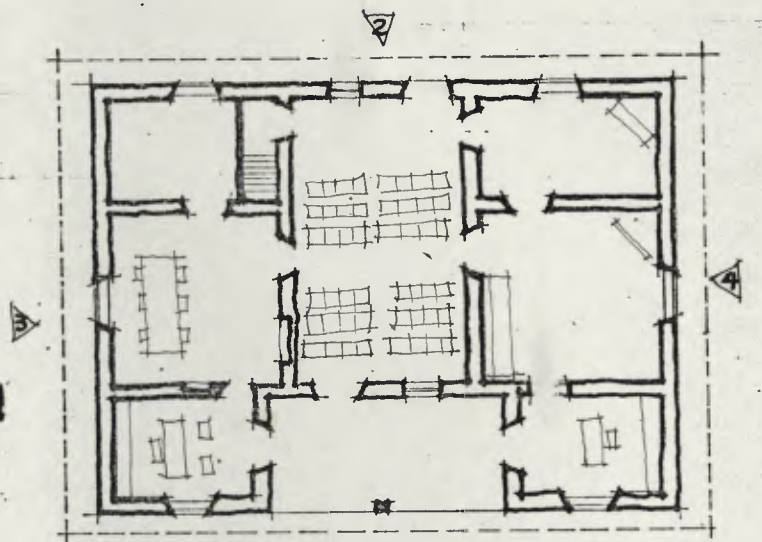
FACHADA 4



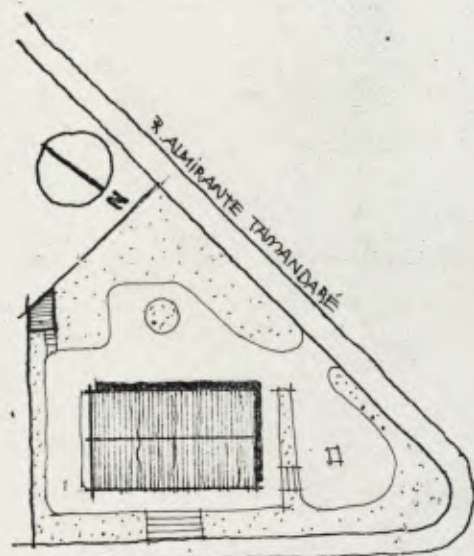
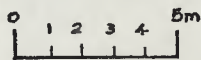
FACHADA 1



FACHADA 3



PLANTA BAIXA



SITUAÇÃO

Elaborado por: ARR. VÍCTOR HUGO MORI

Verificado por: ARR. VÍCTOR HUGO MORI data: 05/06/83

Fotografado por: [Signature] data: _____

Desenho: _____ data: _____



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º ⁹⁶.....
do P. Condephaat n.º 00536 / 75 (a).....

Interessado CONDEPHAAT

Assunto Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá" localizada na rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ

A SE

Encaminhando vistoria a "casa do Barão de Mauá" dando conta do seu estado, conforme solicitado e analisando a reforma suprida.

23/6/83

(Handwritten signature)

RH
01/7/83
(Handwritten initials)

Segue , juntad^a nesta data, ~~documento~~ folha... de informação rubricad^a sob n.º 92

Conceição P/E em 4 de *Julho* de 1985

(a) *Louy*



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 974

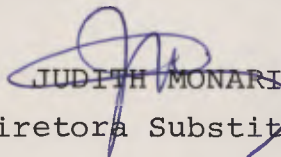
do P. CONDEPHAAT n.º 00536/75 (a)

Interessado: C O N D E P H A A T

Assunto: Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à R. Getúlio Vargas nº 276 - Mauá.

Encaminhem-se os autos à elevada consideração do Senhor Presidente do Conselho, com o pronunciamento de fls. 88/96 do STCR, expressado em virtude da decisão do E. Colegiado contida à fls. 87.

CONDEPHAAT/SE em, 4 de julho de 1983.


JUDITH MONARI

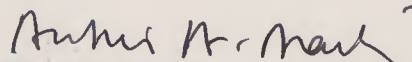
Diretora Substituta
Secretaria Executiva
CONDEPHAAT

Ao Sr. Conselheiro

Muilo Marx

para relatar

S. Paulo 5/7/83



ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 98
do Proc. SC n.º 536 / 75 (a).....

Interessado : CONDEPHAAT

Assunto : Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - Mauá.

P A R E C E R

Senhor Presidente

Conforme solicitado a fls. 87, o STCR realizou nova vistoria à casa rural, chamada de Barão de Mauá, que leva o nome daquele grande empreendedor brasileiro. O arquiteto Victor Hugo Mori faz expressivo relato do que viu, ou seja, da inopinada intervenção preservacionista da esfera municipal. Em circunstanciada consideração, àquele profissional destaca a nova ambiência da casa, a reforma realizada e o museu ali instalado.

A retirada dos muros liberou ^a ~~os~~ visuais da casa, integrando-a na paisagem daquela cidade vizinha, valorizando inegavelmente a velha casa. ^{de} ~~De~~ tal maneira de entender a valorização do monumento, calcada sem dúvida na política que iniciou na Casa conhecida como do Bandeirante a Prefeitura do Município de São Paulo, pode e deve ser discutida, é compreensível o significado pretendido pelas autoridades locais e bastante elogiável o seu empenho e determinação em alcançá-lo.

A reforma, também na linha tradicional da recuperação dos poucos espécimes aparentados cuja maioria se encontra no município da capital, caracteriza-se pelo intuito de reaver a fisionomia original da construção. Nova oportunidade perdida (não para o município mas para o estado inteiro) de valorizar os acréscimos históricos que as sucessivas transformações plasmaram naquela estrutura valiosa. Entre



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 93
do Proc. SC n.º 536 / 75 (a)

Interessado : CONDEPHAAT

Assunto : Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - Mauá.

tanto, está de pé a casa em processo de tombamento e com inegável cuidado na intervenção que sofreu.

O museu, de outra parte, parece se calcar na experiência mais recente paulistana de utilização desse tipo de casa com fins museológicos. De fato, à simples exposição de objetos e painéis, acresce a instalação de uma recepção e administração e, sobretudo, de um auditório e biblioteca. Contudo, informa o arquiteto Victor Hugo, ainda é pobre e bastante variado o acervo. Se é, novamente, justo motivo de ponderação a destinação museológica em mais este exemplar de casa rural paulista, ela é provavelmente mais do que justificada no âmbito da quele município.

A atitude indecisa deste Conselho, desde que foi pedida a abertura de processo de tombamento pelo arquiteto Carlos Lemos, então Diretor do Serviço Técnico, bem como, a delongas posteriores em formalizar a decisão de tombamento levaram a Prefeitura de Mauá a agir irregularmente, desconhecendo as obrigações para com a tutela provisória deste CONDEPHAAT. A ação da quele Prefeitura, no entanto, redundou na desapropriação do imóvel, na sua recuperação e, acima de tudo, na sua abertura à comunidade.

No sentido de sanar esta situação, num caso de tombamento indiscutível e indiscutido que merece registro para efetuar encaminhamentos mais positivos do órgão de defesa do patrimônio estadual, cabe reiterar o tombamento proposto pelo Conselho Eduardo Corona em 1981, da seguinte maneira:

a) formalizar o ato quando concluída a visão de



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 100
do P. SC n.º 536 / 75 (a) -

Interessado : CONDEPHAAT

Assunto : Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá", localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - Mauá.

conjunto das casas congêneres na grande São Paulo, com proposta para a Casa do Sertanista no Caxingui:

b) buscar uma aproximação com o serviço competente de Mauá, abrindo a possibilidade de se efetuar oportunamente possíveis pesquisas arqueológicas, arquitetônicas e iconográficas, enquanto se oferece apoio técnico de ordem museográfica para a mais criteriosa reanimação e a melhor valorização da antiga sede da Fazenda Bocaina.

São Paulo, 28 de setembro de 1983.

MURILLO A. MARX
Conselheiro

Isa*

145

Segue , juntad^a nesta data, ^{documento} _____ ^{folha... de informação} rubricad^a sob n.º.....
Vondephaat em 19 de dezembro de 1989
(a) _____



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 101

do P. CONDEPHAAT n.º 00536/75 (a)

Interessado : CONDEPHAAT

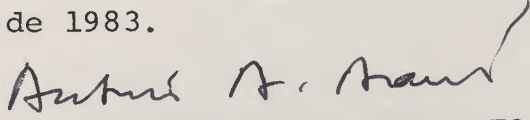
Assunto: Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá" localizada à R. Getúlio Vargas nº 276 - MAUÁ

SÍNTESE DA DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
ATA nº 584/83 - SESSÃO ORDINÁRIA
DE 19/dezembro/83

O Egrégio Colegiado aprovou o Parecer do Conselheiro Murillo Marx favorável ao tombamento da 'Casa do Barão de Mauá' incluindo:

- a. estabelecer uma visão das casas congêneres na Grande São Paulo;
 - b. buscar uma aproximação com o serviço competente de Mauá, abrindo possibilidades de se efetuar, oportunamente, pesquisas arqueológicas, arquitetônicas e iconográficas, enquanto se oferece apoio técnico visando a melhor valorização da antiga sede da Fazenda Bocaina.
1. À Divisão Técnica para elaborar Minuta de Resolução de Tombamento
 2. Oficiar aos interessados.

GP, 19 de dezembro de 1983.


ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

o STCR para elaborar
minuta de Resoluções de
Tombamento, em cumphi-
mento aos termos da deci-
são do E. Colegiado de 19/12/83

Cumpriment 21/12/83

JUDITH MONARI
Diretora Secretária

Ass. Diretor Exatidão
Em cumprimento ao despacho
supra segue à contracapa,
a Minuta de Resoluções de
Tombamento de Casa do Barão
de Maué e o respectivo terreno.

STCR. 22/12/83 -

Reynaldu
Arquiter

Segue , juntad..... nesta data, documento rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em..... de..... de 19.....

(a).....

102
8



ESTADO DE SÃO PAULO

RESOLUÇÃO Nº 24, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1983.

JOÃO PACHECO E CHAVES, SECRETÁRIO EXTRAORDINÁRIO DA CULTURA, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13 426, de 16 de março de 1979.

R E S O L V E

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico, o imóvel conhecido como "Casa do Barão de Mauá", e o respectivo terreno (1.517,46m², conforme levantamento planimétrico constante a fls. 84 do Processo Condephaat nº 536/75) situados à Av. Getúlio Vargas, 276, esquina da Av. Almirante Tamandaré no Município de Mauá.

Trata-se de precioso exemplar remanescente das chamadas "Casas Bandeiristas" que caracterizam o período pós inicial da ocupação territorial paulista e atual sede do Museu da Casa do Barão de Mauá.

Artigo 2º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente, o imóvel em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DA CULTURA, aos 27 de dezembro de 1983.


JOÃO PACHECO E CHAVES
SECRETÁRIO EXTRAORDINÁRIO DA CULTURA

142

103
7

Publicado no D.O.E. de 28.12.83, pág. 9

Cultura

Secretário
João Pacheco e Chaves

GABINETE DO SECRETÁRIO

Resolução 24, de 27-12-83

O Secretário Extraordinário da Cultura, nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, resolve:

Artigo 1.º — Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico, o imóvel conhecido como "Casa do Barão de Mauá", e o respectivo terreno (1.517,46m², conforme levantamento planimétrico constante a fls. 84 do Processo Condephaat 536/75) situados à Av. Getúlio Vargas, 276, esquina da Av. Almirante Tamandaré, no Município de Mauá.

Trata-se de precioso exemplar remanescente das chamadas Casas Bandeiristas que caracterizam o período pós inicial da ocupação territorial paulista e atual sede do Museu da Casa do Barão de Mauá.

Artigo 2.º — Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente, o imóvel rem referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3.º — Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

748



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 28 de dezembro de 1983.

Ofício GP-nº 794/83

Proc. nº 536/75-SCCT

Senhor Delegado

Vimos pelo presente encaminhar a Vossa Senhoria, xerocópia da Resolução de Tombamento da "Casa do Barão de Mauá", localizada à Av. Getúlio Vargas, 276, esquina da Av. Almirante Tamandaré, nessa cidade, de propriedade da Prefeitura Municipal de Mauá.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

Antonio A. Arantes
ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor

Dr. João Paulo Macedo Brandão
DD Delegado Titular da Polícia Civil
Rua Guido Monteggia, 120 - Centro
Mauá - SP
CEP 09300

Isa*



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

CONDEPHAAT

São Paulo, 28 de dezembro de 1983.

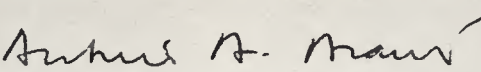
Ofício GP-nº 795/83
Proc. nº 536/75-SCCT

Senhor Prefeito

Vimos pelo presente encaminhar a Vossa Excelência, xerocópia da Resolução de Tombamento da "casa do Barão de Mauá", localizada à Av. Getúlio Vargas, 276, esquina da Av. Almirante Tamandaré, nessa cidade, de propriedade dessa Prefeitura Municipal.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,


ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
Dr. Leonel Damo
DD Prefeito Municipal de
Mauá - SP

CEP 09300

Isa*

signe p. n. 106 p.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 106
do P. Condephaat n.º 00536 75 (a) _____

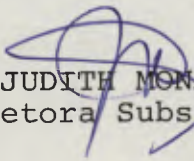
Interessado : CONDEPHAAT

Assunto: Tombamento da chamada "Casa de Mauã", localizada à rua Getúlio Vargas nº 276 - MAUÃ.

À D. Dilma Nassif

Para inscrever o bem em pauta no Livro de Tombo competente.

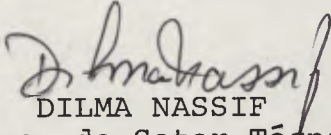
CONDEPHAAT., 06 de janeiro de 1984


JUDITH MONARI
Diretora Substituta

Senhora Diretora Substituta

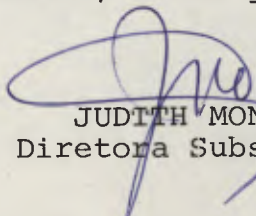
Em cumprimento ao despacho supra, informamos que o bem em questão foi inscrito no Livro de Tombo Histórico nº - nº 216 - página 61.

São Paulo, 12 de janeiro de 1984


DILMA NASSIF
Enc. de Setor Técnico

Ao STCR para dar atendimento aos itens a e b
da decisão do E. Colegiado a fls.101, abrindo
novo processo se for o caso.

CONDEPHAAT., 17 de janeiro de 1984



JUDITH MONARI
Diretora Substituta

Segue juntad..... nesta data, _____ documento _____ rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

..... em..... de..... de 19.....

(a).....



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

~~107~~
15

do PROCESSO n.º 00536/75 (a)

Interessado: CONDEPHAAT

Assunto: Tombamento da chamada "Casa do Barão de Mauá" localizada à Rua Getúlio Vargas nº 276 - Mauá.

Senhor Diretor Técnico

Em resposta ao despacho da SE no qual é solicitado o atendimento aos itens a e b das fls. 101 do presente processo, temos a informar que:

1. O item a refere-se à proposta do Arq. Carlos Lemos, de o CONDEPHAAT através do STCR realizar um estudo aprofundado sobre as casas bandeiristas da Grande São Paulo, no qual se estudariam as variações programáticas bem como as alterações formais decorrentes da mudança de técnicas construtivas. (parecer exarado às fls. 74, 75 e 76 do proc. nº 22264/82 de tombamento da Casa do Sertanista - Caxingui).
2. A equipe de São Paulo acolhe com grande interesse a possibilidade de realizar tal estudo. No entanto, devido ao acúmulo de processos e de tarefas ligadas ao atendimento de obras, não tem condições, no momento, de dar andamento a trabalho de semelhante vulto. O projeto foi incluído na programação da equipe e será encaminhado assim que houver disponibilidade de tempo.
3. Quanto ao item b, entraremos em contato com a Prefeitura de Mauá tão logo nossas obrigações do cotidiano nos permitam.

STCR, 27 de janeiro de 1984

Lucilena Whitel de Mello Bastos
Lucilena W. M. Bastos

A Presidência

Encaminhando informação técnica dando conta das providências tomadas tendo em vista o atendimento da síntese da decisão do E. Colegiado e da impossibilidade da sua imediata realização. Solicita por que, ~~se~~ ~~em~~ uma vez incorporadas as solicitações ao plano de trabalho de equipe de São Paulo seja o presente processo arquivado.

31/1/84 *[Handwritten Signature]*

C. S.A. para arquivos
S.P. 6-2-84

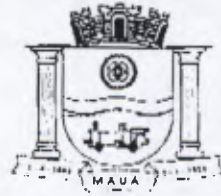
[Handwritten Signature]
AUGUSTO HENRIQUE VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em Exercício

ARQUIVADO SEU STA
SP. 22/2/85

Segue _____, juntada ³² nesta data, _____ documento _____ rubricado *[Handwritten Signature]* _____
folha _____ de informação _____
Diretora *[Handwritten Signature]* SOB. N. 1087/85

32/1-070 6010 em 01 de 10 de 1984

(a) _____



100

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MAUÁ
CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUÁ**

Ofício nº 038/98

Mauá, 17 de setembro de 1998

Senhor Garante,

A diretoria da Casa da Cultura e Museu Barão de Mauá, vem através deste, solicitar de V.Sª a revisão e correção da "Ficha de Identificação do Bem Tombado", processo nº 00536/75, homologado em 28/12/83 aonde consta como **data da construção do imóvel os anos de 1817 e 1870**; pedimos a presença e a vistoria de um arquiteto desse órgão, pois acreditamos que a casa foi construída no século XVIII e até anteriormente, devido às provas materiais encontradas: janelas e portas fixadas por meio de gonzos, janelas de desenho retangular e grades de balaústres de seção quadrada, situada a meia encosta nas proximidades do Rio Tamanduateí, possui em um dos cômodos forro de "saia-e-camisa", e há vestígios de pintura verde nas portas e janelas da época (aceto-arseniatado de cobre?).

No alpendre da casa o pilar de madeira que sustenta o telhado possui capitel idêntico à Capela do Pilar (Ribeirão Pires - 1720).

Desde já, agradecemos e colocamo-nos a inteira disposição para maiores informações e todas as providências que se fizerem necessárias através do tel. 755.7537 e 755.7542 c/ Profa. Silvia Ahlers.

Atenciosamente,

CONDEPHAAT - Presidência.

Em 18/09/98

Recebido por JOSE F. DOURADO

Horas

Silvia Ahlers
Profa. Silvia Ahlers
Chefe da SC-23

Ao
CONDEPHAAT
A/C. Dr. Carlos Henrique Hech
DD. Presidente

FAX 233.6284
20/98

153



109

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício 038/98			

INT.: CASA DE CULTURA BARÃO DE MAUÁ

ASS.: Solicita revisão e correção da "Ficha de Identificação de Bem Tombado"

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para ciência e manifestação.

GP/Condephaat, 25 de Setembro de 1998

CH
 CARLOS H. HECK
 Presidente

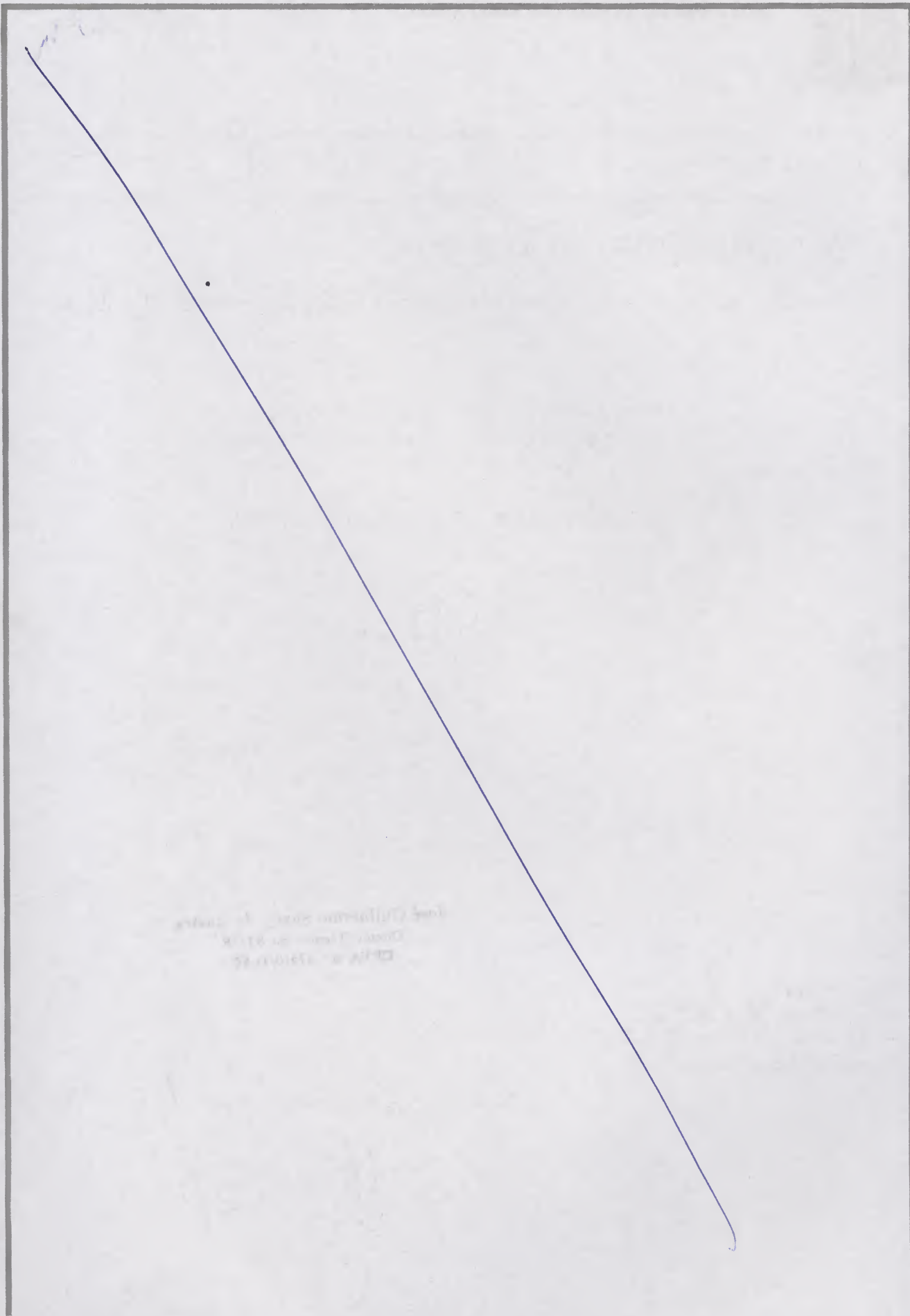
*PD DR. WALTER FROGONI
 PI CIG. C. G. MANIFESTAÇÃO
 02/10/98
 [Signature]*

/emws.-

José Guilherme Savoy de Castro
 Diretor Técnico do STCR
 GREA n.º 17518/D-SP

CONDEPHAAT
 Em 30/09/98
 Recebido por S. L. N. T.
 Valor: 10,00

*Reatui na data acima.
 [Signature] 02/10/98.
 S.*



INSTITUTO BRASILEIRO DE PATOLOGIA E ANATOMIA PATOLÓGICA
LABORATÓRIO DE PATOLOGIA GERAL E ANATOMIA PATOLÓGICA
RUA DO RIO DE JANEIRO, 155 - CANTAGROSSA - RIO DE JANEIRO - RJ - CEP 22251-900

Juntada

Segue 1 juntada 5 nesta data, Documento 1 / Folha 1 de informação rubricada

sob n. 110 A 113.

57/4-0700010

Em 07 de 10 de 19 98

Assinatura



770 ↑

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE MAUÁ
CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUÁ**

Av. Dr. Getúlio Vargas, 276
Mauá - SP - 09330-180

Ofício nº 038/98

Mauá, 17 de setembro de 1998


Senhor Gerente,

A diretoria da Casa da Cultura e Museu Barão de Mauá, vem através deste, solicitar de V.S^a. a revisão e correção da "Ficha de Identificação do Bem Tombado", processo nº 00536/75, homologado em 28/12/83 aonde consta como data da construção do imóvel os anos de 1817 e 1870; pedimos a presença e a vistoria de um arquiteto desse órgão, pois acreditamos que a casa foi construída no século XVIII e até anteriormente, devido às provas materiais encontradas: janelas e portas fixadas por meio de gonzos, janelas de desenho retangular e grades de balaústres de seção quadrada, situada a meia encosta nas proximidades do Rio Tamanduateí, possui em um dos cômodos forro de "saia-e-camisa", e há vestígios de pintura verde nas portas e janelas da época (aceto-arseniat^o de cobre?).

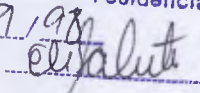
No alpendre da casa o pilar de madeira que sustenta o telhado possui capitel idêntico à Capela do Pilar (Ribeirão Pires - 1720).

Desde já, agradecemos e colocamo-nos a inteira disposição para maiores informações e todas as providências que se fizerem necessárias através do tel. 755.7537 e 755.7542 c/ Profa. Silvia Ahlers.

Atenciosamente,


Prof. Silvia Ahlers
Chefe da SC-23

Ao
CONDEPHAAT
A/C. Dr. Carlos Henrique Hech
DD. Presidente

CONDEPHAAT - Presidência
Em 29/09/98
Recebido por 
Horas _____

155



mm



156

- 2296

CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUA
Av. Getúlio Vargas, nº 276 - V. Guarani
CEP: 09310-180 - Mauá - SP

- 2284

CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUA
Av. Getúlio Vargas, nº 276 - V. Guarani
CEP: 09310-180 - Mauá - SP

- 2297

CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUA
Av. Getúlio Vargas, nº 276 - V. Guarani
CEP: 09310-180 - Mauá - SP

112
R



157

2309_

Casa da Cultura e
Museu Barão de Mauá

-2287.

CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUÁ
Av. Getúlio Vargas, nº 276 - V Guarani
CEP: 09310-180 - Mauá - SP

-2305

Casa da Cultura e
Museu Barão de Mauá



173 R


Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício 038/98			

INT.: CASA DA CULTURA E MUSEU BARÃO DE MAUÁ

ASS.: Solicita correção da “Ficha de Identificação do Bem Tombado”

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para ciência e manifestação.

GP/Condephaat, 05 de outubro de 1998.


CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT
Em 07/10/98
Recebido por: szljwz
Horas: 10:30



Do

OFÍCIO 038/98

Número

Ano

Rubrica

INTERESSADO: CASA DA CULTURA E MUSEU "BARÃO DE MAUÁ".
ASSUNTO: Solicita correção da Ficha de Identificação de Bem Tombado.

À Diretoria Técnica:

Neste processo de tombamento arquivado foram anexadas as folhas 108 a 113 onde, a Diretoria da Casa da Cultura e Museu do Município de Mauá solicita-nos a revisão e correção da Ficha de Identificação do Bem Tombado.

A professora SILVIA AHLERS, diretora da casa, crê que a edificação tenha sido construída no século XVIII ou até mesmo anteriormente a este; apoiada em *provas materiais*, como relata, aponta entre outros aspectos os construtivos de caixilharia, forros, vestígios de tinta e, a Capela também tombada, em Ribeirão Pires. A hipótese da professora contrapõe-se, portanto, às datas de 1817 e 1870 lançadas na Ficha do Bem deste CONDEPHAAT.

Observamos que a recente publicação "Patrimônio Cultural Paulista" confirma a data de 1817 como a da edificação na antiga fazenda Bocaina. Já na tal ficha, 1870 é o dado constante. Há portanto contradição nas datações, ao menos neste intervalo de pouco mais de meio século.

Verificamos que durante a avaliação do estudo para tombamento, iniciado em 1975, a pesquisa histórica -folhas 24 a 26- confirmou a data mais antiga, com ressalvas à fonte consultada -uma publicação comemorativa dos vinte anos do Município- alertando para o fato de que a publicação carecia de critérios e da identificação de fonte bibliográfica comprovada. Ainda naquele momento, outra fonte pesquisada -cartórios de São Paulo- registrou o histórico da propriedade da casa neste século, abrangendo o período de 1922 a 1945.

Concluiu-se naquela data, 1980, que somente uma pesquisa detalhada poderia comprovar o histórico da publicação consultada. Posteriormente, quando do tombamento aprovado pelo Colegiado em dezembro de 1983 -folha 101- determinou-se um estudo das casas congêneres da Grande São Paulo e a possibilidade de pesquisas conjuntas com o Município em áreas como arqueologia, arquitetura e iconografia voltadas ao imóvel.

Após homologado, retorna o processo ao STCR em 1984 -folha 107- para cumprimento dos itens destacados, sendo então responsabilidade da Equipe de São Paulo, conforme registra o documento; a Diretoria do Serviço Técnico à época, no verso da mesma folha, solicita o arquivamento do processo, após considerações a respeito.

Desta forma, a preocupação do Colegiado quanto ao aprofundamento dos estudos e pesquisa de exemplares das denominadas "casas bandeiristas" estão presentes no processo. Verifico também, que a casa em Mauá possui abrangente documentação iconográfica e levantamento arquitetônico igualmente completo, ambos executados durante a instrução do processo; contudo, estes dados não são, por eles próprios, suficientes para datar-se a construção, como deseja a professora Silvia quando os cita como provas materiais encontradas.

Restaria assim, retomar-se a pesquisa em cartórios ou outras fontes documentais que viessem comprovar ou refutar as datas até então conhecidas; recorrendo, como considerou o Colegiado na época, ao aprofundamento da questão relacionado ao padrão da edificação *bandeirista* dos arredores da Capital.



Do	Número	Ano	Rubrica
OFÍCIO 038/98			<i>115</i>

INTERESSADO: CASA DA CULTURA E MUSEU "BARÃO DE MAUÁ".
 ASSUNTO: Solicita correção da Ficha de Identificação de Bem Tombado.

Como a questão desdobra-se em outras áreas específicas, considerada aqui as antigas expectativas do Conselho, sugiro à Diretoria a avaliação do assunto e o encaminhamento adequado do caso, restringindo-me portanto à apresentação do problema através do atual relato.

Sendo o que tínhamos a considerar,
 Atenciosamente,

STCR, 10 de novembro de 1998.

[Handwritten Signature]
WALTER LUÍZ FRAGONI
 Arquiteto
 CREA 81646/D-SP

nota: cópias na próxima fl.

*P. HISTÓRIA DO
 SRS/ILHA SCHWARZ
 P/ VERIFICAÇÃO
 16/11/98*

[Handwritten Signature]
José Guilherme Savoy de Castro
 Diretor Técnico do STCR
 CREA n.º 17518/D-SP



116

[Handwritten signature]

Do	Número	Ano	Rubrica
----	--------	-----	---------

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO

NOME: EDIFICAÇÃO

ENDEREÇO: Avenida

PROPRIET. ORIGINAL:

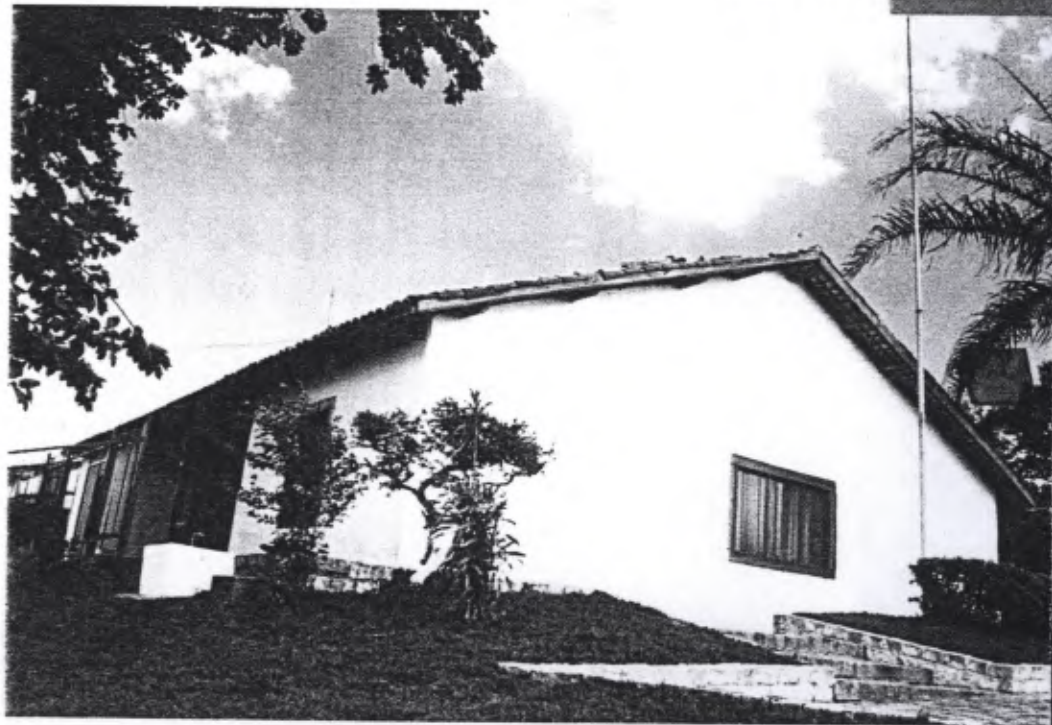
PROPRIET. ATUAL:

CONSTRUTOR E AUTORIZAÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA:

DADOS HISTÓRICO/ARQUITETÔNICOS:
As origens de Mauá

MAUÁ



Casa do Barão de Mauá

Avenida Getúlio Vargas, 276
 Processo: 00536/75
 Tomb.: Res. 24 de 27/12/83
 D.O.: 28/12/83

Mauá, originalmente denominada Pilar, surgiu por volta de 1802. Entre os seus primeiros moradores está o capitão Bento Barbosa Ortiz que adquiriu as terras que denominou de Fazenda Bocaina. Em 1817, o tenente Francisco Ortiz, seu filho, construiu a sua sede.

Armeu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, adquiriu a fazenda em 1862, com o objetivo de supervisionar a instalação da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí da São Paulo Railway Company, da qual era um dos sócios empreendedores. Depois de passar por diversos proprietários, Ana Ferreira Menezes comprou o imóvel em 1945, vendendo-o, em seguida, à prefeitura.

A casa do barão de Mauá se assemelha ao partido das casas bandeiristas em função da sua varanda recrante, ladeada por dois cômodos. Construída em taipa de pilão, é delimitada nas laterais por duas empenas.

Fonte: Livro Mauá, de Ana Ferreira Menezes, 1945.
 Foto: Paulo Roberto Falcão, 1983



Do	Número	Ano	Rubrica
			116 <i>[Handwritten Signature]</i>

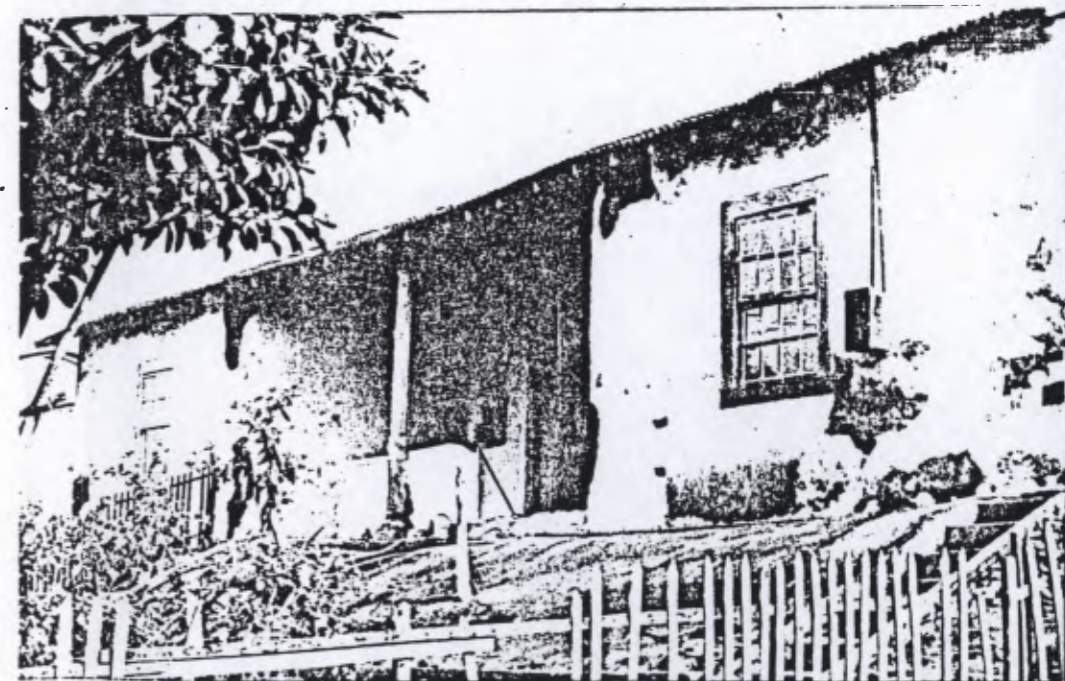
FICHA DE IDENTIFICAÇÃO DO BEM TOMBADO		Nº PROCESSO: 00536/75
NOME: EDIFICAÇÃO CONHECIDA COMO "CASA DO BARÃO DE MAUÁ" e RESPECTIVO TERRENO (1.517,46 m ²).		R.24-27/12/83 DATA HOMOLOG.: D.O. 28/12/83
ENDEREÇO: Avenida Getúlio Vargas, nº 276 (esquina com a Avenida Almirante Tamandaré).		CIDADE: Mauá
PROPRIET. ORIGINAL: Ortiz Tenente Francisco Barbosa	USO ORIGINAL: residência	OBSERVAÇÃO: Inscrição nº 216, Livro do Tombo Hist-órico nº 1, p.61.
PROPRIET. ATUAL: Prefeitura Municipal	USO ATUAL: museu	(12.01.84).
CONSTRUTOR E AUTOR DO PROJETO:		
		DATA CONSTR.: 1817
TÉCNICA CONSTRUTIVA: taipa de pilão		Nº PAVTOS.: um

DADOS HISTÓRICO/ARQUITETÔNICOS:

As origens de Mauá remontam-se à aquisição, no ano de 1802, pelo Capitão Bento Barbosa Ortiz, da área vizinha ao Tamanduateí, pertencente ao Alferes de Ordenança de S. Bernardo e Caguassu, onde muito tempo depois se desenvolveria a atual cidade. Consta que, por volta de 1870, o Ten. Francisco Ortiz, pai do Cap. Bento Ortiz e herdeiro de parte de suas terras, construiu uma sede em sua fazenda (atualmente conhecida como Casa do Barão de Mauá), então denominada Fazenda Bocaina.

Em 1862, com a criação da S. Paulo Railway Company, o Barão de Mauá, um dos sócios -empreendedores desta Cia, adquire a Fazenda Bocaina para supervisionar as obras de construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí. Mais tarde a fazenda passou a pertencer a José Grande. Em 1922 consta a construção de uma sociedade denominada Pacheco, Schmitt e Gonçalves, provavelmente adquirente da fazenda. Em 1931 esta sociedade dissolve-se, a fazenda é dividida entre os sócios e Alonso Pacheco fica com a casa. Em 1945 a casa é vendida a Dna Ana Medeiros Ferreira, de quem a Prefeitura adquire-a. O imóvel é um exemplar remanescente das chamadas "Casas Bandeiristas" que caracterizam o período pós-inicial da ocupação territorial paulista. A casa é delimitada por dois oitões, que dão a conformação do telhado em duas águas. As paredes são de taipa de pilão. Sofreu várias alterações. Em 1982 foi realizada uma grande reforma na casa p/ o museu.

ILUSTRAÇÃO:





117

Do

P. Condéphaat

Número

00536

Ano

75

Rubrica

Sr. Doutor Leônidas

Em vista do acúmulo de processos, em vista do número reduzidíssimo de historiadores, acredito que o aprofundamento de pesquisas requeridas pelo interessado nesse bem já tombado, deve ser encarado em uma outra instância especializada.

Acredito que o questionário de dados é importante, mas em face das urgências que agitam o dia a dia do órgão, o questionário proposto pelo interessado não é prioritário. Como o bem já é tombado, acredito que a pesquisa cartorial pode ser realizada pelos próprios interessados, e de posse dos referidos conclusos, poderão sugerir a sua eventual modificação.

Em o que tiveres a responder

Helei Scl

historiadora

4/3/99

118



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

Ofício STCR-116/99
Processo 00536/75

São Paulo, 22 de março de 1999

Prezada Senhora

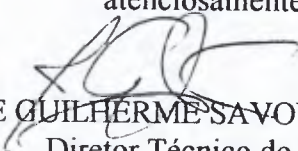
Em vista de sua solicitação para aprofundamento dos estudos da datação da "Casa do Barão de Mauá" gostaríamos de informá-la que infelizmente o Condephaat não dispõe nesse momento dos técnicos disponíveis para tanto. Como o bem já foi devida e rigorosamente estudado, como não existem novas evidências documentais que embasam novo estudo, e como o bem já está tombado, não há como, neste Condephaat continuar seus estudos.

Sugerimos, entretanto, que o próprio Museu encaminhe esses estudos, seja com pesquisadores contratados especialmente para a tarefa, seja solicitando o auxílio das Universidade afins, sobretudo locais.

Caso seja localizada nova documentação, estaremos aptos e receptivos a emitir um novo parecer.

Sendo o que se apresenta no momento, subscrevemo-nos,

atenciosamente.

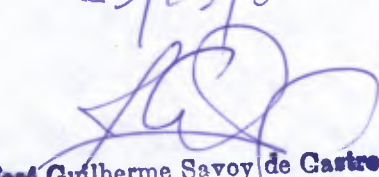

JOSE GUILHERME SAVOY DE CASTRO
Diretor Técnico do STCR

Senhora
Sílvia Ahlers
Av. Dr. Getúlio Vargas nº 276
Mauá - SP
Cep: 09310-180
/srh
/srh

103

p STP
P/PROVA

23/03/99



José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do SFCR
CREA n.º 17518/D-SP

119

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT- Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico,
Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

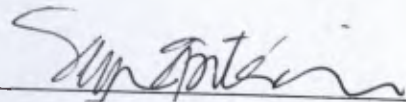
À Diretoria Técnica,

Estamos encaminhando fotografia(s) tirada(s) para a publicação
PATRIMÔNIO CULTURAL PAULISTA - Bens Tombados 1968 - 1998, para serem
anexada(s) aos respectivos processos de tombamento.

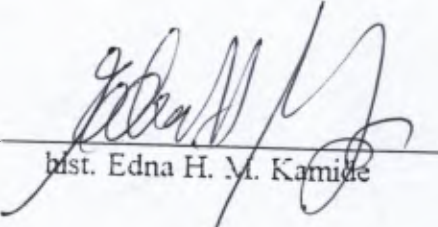
Bem tombado: CASA DO BARÃO DE MAUÁ

Processo de Tombamento nº: 00536/75 - MAUÁ

STCR, 22 de junho de 1999.



arq. Tereza C. R. E. Pereira



hist. Edna H. M. Kamide

Colaboração: arq. Caio Manoel de Oliveira Fabiano

104

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

Bem Tombado: CASA DO BARÃO DE MAUÁ Proc. de Tomb.: 00536/75 Res.: 24 27/12/83



Foto: JOÃO ALETTI FILHO Data: 1997c

Obs.: Fotos a serem anexadas ao processo de tombamento.



Do

Número

Ano

Rubrica

536

75



MAUA'
CASA DO BARÃO DE MAUA'

FOTO JOÃO ALETTO FILHO
1997c.

