



Modernidade, Tecnificação do Território e Modo de Vida

Lourdes Carril

Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia, São Paulo

l.carril@uol.com.br

Modernidade, tecnificação do território e modo de vida (Resumo)

Os processos de modernização econômica de início do século XX, no Brasil, articulam-se aos contextos de avanço capitalista, interna e externamente. No primeiro plano, representam mudanças na organização social, econômica e política, decorrentes do fim da escravidão, fluxos migratórios e expansão das atividades econômicas lideradas pela economia cafeeira. Externamente, há o crescimento da influência de trustes e dos cartéis do século XIX, ligados à formação do mercado mundial e ao estabelecimento de hegemonia internacional, o que permitiu a determinadas empresas agirem na vanguarda econômica, estabelecendo tentáculos onde quer que surgissem mercados/demandas/necessidades de *know how* técnico e científico. Em face desse contexto, ocorreram necessários desdobramentos no sentido de promover a urbanização de São Paulo que capitaneará as novas dinâmicas daí oriundas. Os conteúdos presentes em tais processos seriam induzidos e indutores da modernização uma vez que novos personagens atuarão no cenário territorial da cidade do início do século XX, sobrepondo-se aos atores antigos, modificando os costumes, a cultura e modos de vida no processo que aqui nos interessa analisar: a construção da Represa de Guarapiranga pela *The São Paulo Tramway Light and Power Co.Ltd.*, no atual distrito de Santo Amaro.

Palavras chave: modernização, trustes, cartéis, urbanização, território, modos de vida.

Modernity, technification of the territory and lifestyle (Abstract)

The modernization of economic processes in the early 1900s in Brazil articulated to the context of capitalism advance, internally and externally. In the foreground, they represent changes in the social, economic and political organizations, resulted after the end of slavery, migration and the expansion of economic activities led by the coffee production. Externally, there is a growing influence of trusts and cartels from the nineteenth century, which were linked to the formation of the world market and the establishment of international hegemony. This allowed certain companies to be in the economic forefront by growing tentacles wherever markets / demands / needs of technical and scientific expertise could come up. Facing this context, developments were needed to promote urbanization in São Paulo, which will drain the new dynamics arising there. The contents present in such processes would be induced and inducing to modernization since new characters would act on the stage of the

territory of the city in the beginning of the twentieth century, which overlapped the older actors and changed customs and lifestyles in the process we aim to analyze herein: the construction of Guarapiranga Dam by The *São Paulo Tramway Light and Power Co.Ltd.* In the current district of Santo Amaro.

Keys words: modernization, trust, cartels, urbanization, territory, lifestyles

Este trabalho pretende analisar o papel da construção da Represa de Guarapiranga na modernização da cidade São Paulo. A responsabilidade pela construção dessa obra de grande porte foi da *São Paulo Tramway, Light and Power Company*, empresa canadense, que, desde o início do século XX, tomou a dianteira do fornecimento de energia elétrica e do funcionamento de bondes elétricos em várias capitais brasileiras. Pode-se dizer que a história da Light integra alguns dos capítulos mais importantes da formação histórica econômica do Brasil. Abarcando o conhecimento técnico e científico necessário para essas ações e empreendendo estratégias e políticas, bem como procedimentos técnicos e jurídicos efetivos, alteraram as feições de centros urbanos e o aproveitamento de rios, a *companhia* atuou junto à sociedade civil e o Estado em diversos níveis.

O período da análise corresponde à primeira metade do século XX, num momento em que a industrialização e a urbanização se encontravam em curso e no nível mundial algumas empresas se estabeleciam como vanguarda do capitalismo e, nesse sentido, conforme Lênin (1984): “o enorme incremento da indústria e o processo notavelmente rápido da concentração da produção de empresas cada vez maiores constituem uma das particulares cada vez mais características do capitalismo”.

Segundo Hobsbawn (2011), a história da modernização que se processou entre os séculos XIX e XX é a tentativa dos países atrasados de alcançarem o mundo mais avançado por meio de sua imitação e não será uma mudança realizada apenas do ponto de vista das estratégias de desenvolver as condições que deram base à segunda Revolução Industrial, como é o contexto em que se desenvolveram os monopólios, cartéis e trustes a exemplo da Light. O estilo de vida urbano também se modifica, pois na medida em que há a expansão das forças produtivas, aumentando, inclusive, a exclusão social, como se dá numa modernização conservadora a qual mantém as estruturas oligárquicas, causando muitos conflitos entre indivíduos e grupos sociais, o modelo de vida urbana passa a ter como parâmetro os centros urbanos dos centros hegemônicos, como Paris e Londres. Na cidade de São Paulo eram, principalmente, escravos, forros, escravos do eito, caipiras, mulheres e homens brancos vindos do campo, migrantes trabalhadores da lavoura e operários. Todos trabalhando como podiam, vendendo todo o tipo de produtos em mercados informais, lavando roupas nos chafarizes dos centros urbanos, tirando areia no leito do rio, pescando, fazendo quitutes entre outras atividades¹.

Do ponto de vista histórico, os modos de viver a cidade de São Paulo frente aos movimentos modernizantes do espaço urbano podem ser interpretados como uma dinâmica de tempos e espaços os quais tendem a se submeter ou se contrapor à constituição de novas potencialidades históricas nas quais são colocados em xeque e já postos como possibilidade de presidir o passado. Nessa perspectiva, a necessidade de expandir os fluxos de capitais fomenta esse processo tendo como base recursos como as águas dos rios para a produção de

¹ Dias, 2001.

energia e abastecimento hídrico para o consumo de uma população em crescimento. Por isso, a história da modernização do espaço urbano de São Paulo, em inícios do século XX, pelas mãos da Light, se estabelece na lógica da valorização capitalista dos espaços que é a de continuamente construir uma paisagem física apropriada à sua condição, apenas para ter de destruí-la, geralmente, durante uma crise, em um momento subsequente, constituindo e reconstituindo novos usos territoriais urbanos².

Para este artigo, nos interessa explicitar as mudanças nos modos de vida, bem como os novos usos territoriais que a construção da Represa trará para a construção da cidade moderna a partir das operações engendradas nas águas do rio Pinheiros e rio Grande – zona Sul de São Paulo, no processo de urbanização e industrialização de início do século XX.

Vários fatores sociais e econômicos concorreram para as muitas transformações na vida cotidiana, no campo e na cidade, do início do século. A partir da segunda metade do século XIX, a proibição do tráfico (1850), a Lei de Terras (1850), em seguida, a abolição da escravidão (1888) e, além disso, a expansão da economia cafeeira em São Paulo, são fatores que levam à constituição de um rentável mercado de comercialização de terras, à construção de estradas de ferro, às políticas de substituição da mão de obra e imigração subsidiada. A cidade de São Paulo ganha impulso econômico ao mesmo tempo em que a expansão do café para o interior impõe novas demandas, como a necessidade de ferrovias que servissem de ponte para o transporte e o escoamento de café até o Porto de Santos³.

A expansão e reprodução do “complexo cafeeiro” não significou apenas o aumento físico da produção de café, mas, sobretudo, um processo de criação de novos “espaços” para a acumulação, que se fez acompanhar de efeitos multiplicadores no tocante à urbanização. Ou seja, estrutura-se o sistema urbano paulista, que passa a contar com capitais acumulados e que são transferidos para o comércio, à indústria e aos serviços. Diversas famílias urbanizavam seus investimentos, transferindo, também, suas residências do interior para a capital, favorecidos pelo deslocamento por meio das ferrovias⁴.

Ainda no início do século XX, o processo de industrialização favorecido pela imigração, a expansão de um mercado de consumo e de trabalho, passou a contar também com a energia elétrica e a instalação de linhas de bondes elétricas, substituindo as de tração animal.

Outras transformações importantes para a definição de um padrão nitidamente urbano em São Paulo ocorreram com novas formas de construções, arruamentos e embelezamentos da cidade, demandadas pela aristocracia do café: lojas de tecidos, destilarias, charutarias, lojas de crédito e escolas destinados a essa camada economicamente ascendente⁵. Buscava-se importar hábitos e costumes associados à civilização europeia, ou seja, trazer a modernidade para a cidade. Nas primeiras décadas do século XX, a indústria vai se desenvolvendo em São Paulo e constituindo uma divisão territorial da produção e da moradia, podendo se verificar a presença de muitas das fábricas nos bairros operários, separados dos bairros das elites.

O conjunto das transformações econômicas pelo qual a cidade passava em razão da economia

² Harvey, 2006.

³ Em 1867, foi construída a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, conhecida como a Inglesa. Em seguida, vieram mais quatro: Cia. Paulista; Cia. Ituana; Cia. Sorocabana e Cia. Mojiana. A última linha dessa rede ferroviária que tinha São Paulo como centro foi a Cia. de São Paulo e Rio de Janeiro (posteriormente, Central do Brasil); ligando São Paulo à Capital do País (Morse, 1970). A cidade, assim, estabelecia a conexão entre as regiões produtoras, o porto e a capital do país.

⁴ Saes, 2005, p.118.

⁵ Schwarcz, 1987, p. 45.

cafeeira constituiu um dos fatores para a compreensão das novas funções de abastecimento admitidas para os arredores de São Paulo, como é o caso do município de Santo Amaro. As condições para a expansão da cidade estavam criadas, também pela implantação das ferrovias, tanto externas, quanto internas à cidade. Foram diversas as consequências dos novos traçados de transporte que substituíram paulatinamente os caminhos de carros de bois e as estradas de tropas.

As ferrovias provocaram a valorização das terras contíguas às estações e até as áreas de várzeas que haviam sido evitadas pela ocupação da cidade até então. Por sua vez, numerosos aglomerados sofreram urbanisticamente com a nova rota de transportes e, ao mesmo tempo, outros floresceram: os que são denominados por Lagenbuch (1971) de “povoados-estação”, constituindo-se lugares de convergência de produtos e pessoas nas áreas circunvizinhas a uma estação ferroviária. Além da função comercial, tais povoados passaram a ter feição industrial, como o beneficiamento de matérias-primas extrativas produzidas na redondeza. No caso de Santo Amaro, o principal transporte de madeira bruta era o trem a vapor, sendo substituído pelo bonde elétrico em 1906, pela empresa canadense, fator extremamente importante para se refletir sobre as novas possibilidades de articulação externa da cidade e seu entorno.

Santo Amaro e a Represa de Guarapiranga

Durante o período colonial, estabeleceram-se aldeamentos indígenas caracterizando um “verdadeiro cinturão em torno de São Paulo”⁶. A presença de tais aldeamentos, a exemplo de M’Boi Mirim, na região sul da cidade, promoveu a criação de caminhos de ligação do planalto com o litoral e com os sertões, além de ter favorecido a mestiçagem entre brancos e índios. O indígena, inicialmente, e posteriormente, o caipira participava da vida econômica, fosse levando gêneros agrícolas para os mercados paulistanos ou prestando outros serviços. É o que nos conta Ernâni da Silva Bruno (1991): “O mesmo podendo-se dizer de Santo Amaro ou de Itapecerica que ainda, na segunda metade do oitocentismo – segundo Almeida Nogueira e Valentim Magalhães – fazia suas feiras semanais de madeira no Bexiga, onde se alinhavam dezenas de carro de boi.”

Santo Amaro surgiu de um povoamento iniciado em 1560 pelos portugueses João Paes e Suzana Rodrigues, que se estabeleceram em um local denominado Virapuera, às margens do Rio Jurubatuba. Em 1686, Santo Amaro transformou-se em uma paróquia, sendo o padre José Belchior seu primeiro Vigário⁷.

Ponte de comunicação da cidade com outras localidades, caminho de passagem para a Serra do Mar, Santo Amaro distinguiu-se na paisagem colonial. Além da comunicação fluvial “na banda de Guarapiranga”, “rio arriba Tamandateí”, “além Geribativa”, as comunicações por terra foram aumentando. Um dos caminhos importantes era o de Ibirapuera, futuramente, Santo Amaro, como “Caminho do Carro”. No final do século XVII, um novo caminho foi feito: “Partia da baixada do Verde Curral (depois do Bixiga ou Largo do Riachuelo), seguindo rumo correspondente às ruas agora chamadas de Santo Amaro, Brigadeiro Luís Antonio, lombada do Caaguaçu e bacia do rio Pinheiros até entroncar como Caminho do Carro, antes de chegar à povoação do Santo Amaro”⁸.

⁶ Petrone apud Lagenbuch, 1971.

⁷ Hosokawa, 2000.

⁸ Afonso de Freitas, apud Bruno, 1991.

Em meados do século XIX, os aldeamentos indígenas já haviam perdido oficialmente aquela característica ligada à povoação em São Paulo e se encontravam em franca decadência. A freguesia de Santo Amaro permaneceu sem uma economia de grande propriedade, talvez em virtude do despovoamento característico de São Paulo quando as bandeiras se internavam nos sertões para apresamento de indígenas e busca de ouro nas Minas Gerais⁹.

Nesse período, Santo Amaro possuía três ou quatro ruas e várias chácaras, rodeando o povoado: a chacara do Chico Doce, a do Fidelão, a do Nardy e a do pai do futuro barão de Tietê. Havia ainda um juiz de paz e um sargento-mor, José da Silva Carvalho¹⁰.

Um fato novo vem demarcar novo período da história da freguesia. Na região, estabeleceu-se uma das primeiras experiências de colonização oficial realizada em São Paulo. A Colônia de Santo Amaro (Colônia Alemã) foi instalada em 1829, no chamado “sertão de Santo Amaro”¹¹.

Ao final do século XIX, havia em Santo Amaro, 6.269 habitantes. Contavam-se 23 italianos, onze portugueses, 32 alemães e quinze africanos. Havia, segundo Berardi (1969), 75 filhos de mulheres escravas. Posteriormente, chegaram sírios, turcos, espanhóis, russos e japoneses.

As necessidades de abastecimento de água e energia concorreram para a construção da primeira usina hidroelétrica, Usina de Parnaíba ou Usina Edgard de Sousa, em 1901, pela Cia. Light. O barreamento do rio Pinheiros (Reservatório ou Represa de Guarapiranga), com área de 33.9 km², que se estende das imediações de Santo Amaro (Capela do Socorro) até as imediações de Embu-Guaçu, local aonde as águas chegam a seu repouso teve como motivação abastecer o reservatório de Parnaíba, tendo sido iniciada a construção em 1906 e concluída em 1909.

Outras intervenções da Cia Light são verificadas na região de Santo Amaro. A construção do reservatório da Billings, em 1926, com a inclusão do reservatório do rio Grande, seu represamento e o de vários de seus afluentes que passou a ocupar cerca de 130 km², dividido entre os municípios de Santo Amaro e São Bernardo. Podemos citar, ainda, a retificação dos canais do rio Jurubatuba (rio Grande) e do rio Pinheiros, formado pelo encontro dos rios Jurubatuba e Guarapiranga.

A vida econômica e cultural de Santo Amaro, assim, tem sua dinâmica cotidiana drasticamente modificada. Os fatores relacionados à posição de passagem de caminhos, atraindo pessoas, à situação de “celeiro agrícola” e ao fator externo ligado ao estabelecimento dos reservatórios transformam a paisagem e trazem novas funções para o município como será o papel de “subúrbio recreativo”.

Desde o final do século XIX, Santo Amaro já era procurado pelos que desejavam buscar diversão, aventura e contemplação da natureza ainda muito presentes naquelas paragens. Desde a inauguração da via férrea da Cia. Carris de Ferro em 1886, Santo Amaro tornara-se visitado por viajantes e interessados pelo convívio junto à natureza e a uma busca de fuga da cidade. Essa condição no final do século XIX impulsionou o desenvolvimento da concepção e a expansão do turismo como atividade de lazer, separada do tempo do trabalho. Pode-se dizer que o lazer foi se tornando cada vez mais um tempo destinado a suprir uma necessidade, que, se, num primeiro momento, era acessível às elites, até a metade do século XX, os trabalhadores também terão acesso a tal usufruto. Ainda no século XIX, a separação do tempo

⁹ Oliveira, 1996.

¹⁰ Berardi, 1969.

¹¹ Zenha, 1977.

do ócio do tempo de trabalho acompanhou a divisão campo cidade, e, nesse sentido, aparece a vilegiatura como lugar do descanso no campo ou fora das cidades, na praia, longe do estresse e da poluição urbana.

A criação dos lagos artificiais em Santo Amaro veio a consolidar tais potencialidades como espaço de recreação e lazer, de práticas esportivas típicas de estação de férias e de balneário. Sobretudo, na medida em que a cidade se torna mais industrializada, o lugar passa a ser mais articulado internamente e externamente. Além do mais, a localização, aliada aos seus potenciais paisagísticos, impulsionou o aproveitamento dos territórios ao longo da represa de Guarapiranga, a partir dos anos 1940, sob a forma de chácaras, clubes, ou seja, de atividades relacionadas ao lazer dos paulistanos nos finais de semana. Em 1937, iniciou-se um projeto de urbanização na região de Interlagos, às margens da represa Guarapiranga, no empreendimento batizado “Cidade Satélite de Interlagos” que contava com hotel, igreja e autódromo, que tinha como concepção o estabelecimento de um balneário urbano à beira da represa.

Acrescente-se a isso, o fato de que desde 1903 havia chegado o primeiro automóvel, trazido por José do Patrocínio. Fundado em 1907, o Automóvel Clube Paulista realizou a primeira corrida da história do Brasil, em 26 de julho de 1908, no Circuito de Itapeperica da Serra. Os veículos concorrentes eram quase todos de fabricação francesa e os ases participantes eram, em sua maioria, paulistas.

Os anúncios para venda de lotes anunciavam:

RIVIERA PAULISTA

Represa de Santo Amaro

Situada à margem da Represa, com praias extensas e magníficas vistas. Offerece-se pois à elite paulista uma oportunidade exclusiva para adquirir uma propriedade de recreio particular onde, melhor qualquer lugar, pôde-se praticar os esportes aquáticos em ambiente selecto, elegante e saudavel. A Represa tem 25 kilometros de extensão e nas suas margens já existem centenas de bangalôs e palacetes de recreio e três clubes de “yatch”.

ADQUIRA POIS O SEU TERRENO

:: A PRESTAÇÕES SUAVES ::

EMPRESA BRASILEIRA

DE TERRENOS

Rua XV de Novembro, 9 – Sobrado – Telephone: 2 – 2012

S. Paulo¹²

Para fazer o lago, a Light adquiriu as terras que seriam inundadas com desapropriações ao mesmo tempo em que se tornou a principal abastecedora de água do município de São Paulo com um volume de 86,4 milhões de litros de água por dia (vazão média de 1 m³/s), se comprometendo a manter o reservatório em condições de fornecimento de água para capital.

A natureza das intervenções da Companhia Light foi investigada por Odete Seabra (1987), que demonstra que à racionalidade técnica e científica dessas obras da empresa uniam-se critérios de rentabilidade econômica associados ao uso e à ocupação do solo. Os ganhos com a valorização dos terrenos na lógica da especulação imobiliária revelam-se nas estratégias de apropriação capitalista dos recursos da natureza e das terras da cidade.

¹² Disponível em: <<http://carlosfatorelli27013.blogspot.com.br/2011/01/extremo-sul-da-cidade-de-santo-amaro.html>>.

“A Companhia Light, operando sob o regime de Concessão de Serviços Públicos, empreendeu as transformações ocorridas no Rio Pinheiros, as quais consistiam em canalizar, alargar, retificar, aprofundar e inverter os leitos dos rios Pinheiros e de seus formadores: Grande e Guarapiranga, a jusante das respectivas barragens nos municípios de Santo Amaro e da Capital, drenando, beneficiando e saneando os terrenos situados nas respectivas zonas inundáveis. Para tanto deveria construir represas, eclusas, estações elevatórias com aparelhagem convenientemente alimentadas por correntes elétricas, construir usinas geradoras auxiliares no Guarapiranga, no Alto Tietê e no canal de ligação dos reservatórios do Rio Grande e das Pedras, podendo também conduzir para o reservatório do Rio Grande as águas aproveitáveis da Bacia do Tietê. Em função do objetivo principal, que consistia em captar águas aproveitáveis do Tietê, teria que inverter o curso original do Rio Pinheiros e foi por esta razão desencadeado um processo que se estendeu por mais de trinta anos”¹³.

“A Companhia Light, operando sob o regime de Concessão de Serviços Públicos, empreendeu as transformações ocorridas no Rio Pinheiros, as quais consistiam em canalizar, alargar, retificar, aprofundar e inverter os leitos dos rios Pinheiros e de seus formadores: Grande e Guarapiranga, a jusante das respectivas barragens nos municípios de Santo Amaro e da Capital, drenando, beneficiando e saneando os terrenos situados nas respectivas zonas inundáveis. Para tanto deveria construir represas, eclusas, estações elevatórias com aparelhagem convenientemente alimentadas por correntes elétricas, construir usinas geradoras auxiliares no Guarapiranga, no Alto Tietê e no canal de ligação dos reservatórios do Rio Grande e das Pedras, podendo também conduzir para o reservatório do Rio Grande as águas aproveitáveis da Bacia do Tietê. Em função do objetivo principal, que consistia em captar águas aproveitáveis do Tietê, teria que inverter o curso original do Rio Pinheiros e foi por esta razão desencadeado um processo que se estendeu por mais de trinta anos”¹⁴.

Em 1935, Santo Amaro seria anexado como bairro ao município de São Paulo segundo as palavras do Poder Público, que, por meio do Decreto n° 6988, de 22 de fevereiro de 1935, para que o mesmo pudesse “auxiliar” com as finanças ao mesmo tempo: “Considerando ainda que o Estado não só se dispõe a incrementar em Santo Amaro, a construção de hotéis e estabelecimentos balneários que permitam o funcionamento de cassinos, como também já destinou verba para melhorar as estradas de rodagem que servem àquela localidade, facilitando-lhe todos os meios de comunicação, rápida e eficiente com o centro urbano”.

Modernização, Modo de vida e Usos do território

É assim que racionalidade técnica e científica junto a critérios de rentabilidade econômica de uso e ocupação dos solos urbanos expressam novas dinâmicas territoriais urbanas em São Paulo. Necessário falar da urbanização e industrialização para articular as ações e estratégias que se estabeleceram na primeira metade do século XX, tendo como cenário a região de Santo Amaro, num conjunto mais amplo que integra a cidade. Santo Amaro, primeiramente, celeiro agrícola, vai se integrando a partir da expansão das ramificações dos negócios da Companhia Light, já no início do século XX, possibilitando o trânsito de bondes elétricos até essa localidade. A construção da represa acarretará a transformação intensa da região que se adequará à especialização como território para uso recreativo, balneário, sendo considerada “Riviera Paulista” em alusão à região francesa.

Importante ressaltar que o turismo como atividade econômica está relacionado ao processo de industrialização, sendo entendido como uma nova divisão do trabalho. Se fortalecendo, nesse

¹³ Seabra, 1987.

¹⁴ Seabra, 1987.

sentido, desde o final do século XIX e início do século XX. Nesses moldes, a industrialização e urbanização em andamento na cidade de São Paulo aponta a partir do Projeto Interlagos essa perspectiva, na medida em que demarcam as várias separações já colocadas para a sociedade, separação entre o tempo do trabalho e o tempo do não trabalho e entre atividades do campo e da cidade. Indica, portanto, uma lógica em que tempo livre, o lazer e urbanização estão ligados. O modelo de cidade que São Paulo viria se tornar estava desenhado nesse momento, constituindo-se os territórios das elites, pois a modernização do centro histórico representará a aplicação das legislações urbanísticas, identificando a alta densidade desses territórios com a impossibilidade de se obter uma vida saudável e incompatível com o progresso civilizado da nação. O espaço passa a revelar uma geografia de bairros proletários e de loteamentos burgueses. Aliados a essa espacialização desigual da riqueza encontravam-se os investimentos públicos e as regulamentações urbanísticas. Segundo Rolnick; “Nesse episódio se esboça o fundamento de uma geografia social da cidade, da qual até hoje não se consegue escapar”¹⁵.

É assim que a ordem do capitalismo se estabelece como processo dinâmico, totalizante e que formatando certos modos de vida, desestabiliza outros, criando e recriando territórios.

Bibliografia

- BRUNO, E. da S. *História e Tradições da Cidade de São Paulo. Burgo de Estudante (1828-1872)*. São Paulo: Hucitec, 1991.
- CARRIL, L. F. B. *Quilombo, Favela e Periferia. A longa busca da cidadania*. São Paulo: FAPESP/Annablume, 2006.
- DIAS, M. O. L. da S. *Quotidiano e Poder em São Paulo no Século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 2001.
- HARVEY, D. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2006.
- HOBBSBAWN, E. *Sobre História*. São Paulo: Cia. das Letras, 1911.
- HOSOKAWA, E. *Da colina. “Rumo ao Mar”*. Colégio Adventista Brasileiro. Santo Amaro (1915-1947). Dissertação (Mestrado em História Social). FFCH/USP: São Paulo, 2001.
- LAGENBUCH, J. *A estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1971.
- LÊNIN, V. I. L. *O imperialismo, etapa superior do capitalismo*. Obras Escolhidas. Lisboa-Moscovo: Editorial Avante/Ed. Progresso, 1984.
- OLIVEIRA, E. L. de. *Projeto Interlagos – a “praia” que faltava a São Paulo. Contradições e significado da inserção de Santo Amaro/Zona Sul na Formação Socioespacial Metropolitana*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). São Paulo: FFLCH/USP, 1996.
- ROLNICK, R. *A cidade e a lei. Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo*. São Paulo: FAPESP/ Studio Nobel, 1997.
- SAES, F. A. M. *Industrialização e Urbanização. São Paulo. Uma Viagem no Tempo. Série Nossa História*. São Paulo: CIEE, 2005. p. 113-135.

¹⁵ 1997, p. 19.

II Simpósio Internacional Eletrificação e Modernização Social

SAES, A. M. *Conflitos do Capital*. São Paulo: EDUSC, 2010.

SCHWARCZ, L. M. *Retrato em branco e negro. Jornais, escravos e cidadãos em São Paulo no século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SEABRA, O. de L. *Os meandros dos rios nos meandros do poder. Tietê e Pinheiros – Valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. Tese (Doutorado). FFLCH/USP, São Paulo, 1987.

YÁZIGI, E. *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 2002.

ZENHA, E. *A vila de Santo Amaro*. Departamento de Patrimônio Histórico. Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo. São Paulo, 1977.