



Oculum Ensaaios

ISSN: 1519-7727

sbi.ne\_oculumensaios@puc-campinas.edu.br

Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Brasil

DE CAMPOS, CRISTINA  
A REORGANIZAÇÃO DO SETOR DE OBRAS PÚBLICAS EM SÃO PAULO: UMA ANÁLISE  
ATRAVÉS DA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DO ENGENHEIRO PAULA SOUZA, 1869-1891  
Oculum Ensaaios, vol. 12, núm. 1, enero-abril, 2015, pp. 157-171  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Campinas, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351733757012>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica  
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# A REORGANIZAÇÃO DO SETOR DE OBRAS PÚBLICAS EM SÃO PAULO: UMA ANÁLISE ATRAVÉS DA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL DO ENGENHEIRO PAULA SOUZA, 1869-1891

*THE REORGANIZATION OF THE PUBLIC WORKS DEPARTMENT IN SÃO PAULO: AN ANALYSIS THROUGH THE PROFESSIONAL TRAJECTORY OF THE ENGINEER PAULA SOUZA, 1869-1891 | LA REORGANIZACIÓN DEL SECTOR DE OBRAS PÚBLICAS, EN SÃO PAULO: UN ANÁLISIS DE LA TRAYECTORIA PROFESIONAL DEL INGENIERO PAULA SOUZA, 1869-1891*

**CRISTINA DE CAMPOS**

## RESUMO

Durante o século XIX a província/estado de São Paulo iniciou a institucionalização do setor de Obras Públicas, pois se ressentia da falta de uma repartição técnica para tratar das obras públicas em geral. Nas décadas finais do século XIX, o setor foi reorganizado para incorporar novas funções, como, por exemplo, a fiscalização das empresas prestadoras de serviços públicos e a encampação dos serviços de saneamento. Embora a reorganização do setor de Obras Públicas tenha sido identificada por vários autores, este artigo pretende revisitar tal processo através da trajetória de um engenheiro que participou ativamente daquela transformação, mais especificamente na transição entre o Império e a República. Dessa forma, o objetivo do presente trabalho é analisar a reorganização do setor de Obras Públicas paulista através da trajetória profissional de Paula Souza em três momentos: em 1869, ao assumir a Inspetoria Geral de Obras Públicas da Província; em 1890, ao ser nomeado para organizar a Superintendência de Obras Públicas; e em 1891, ao ser convocado para elaborar um plano de saneamento para a capital. Tendo como fio condutor a trajetória profissional do engenheiro Paula Souza, espera-se contribuir para o entendimento da reorganização do setor de Obras Públicas, fundamental para o funcionamento de serviços públicos básicos assim como para o desenvolvimento das atividades produtivas.

**PALAVRAS-CHAVE:** *Estado de São Paulo. Infraestrutura. Setor de obras públicas. Trajetória profissional.*

## ABSTRACT

*During the nineteenth century, the province/state of São Paulo initiated the process of institutionalization of the Public Works department because it lacked technical staff to handle public works in general. In the late nineteenth-century decades, the Public*

*Works department was reorganized to introduce new functions, such as the supervision of companies providing public services and the expropriation of sanitation services. The reorganization of the Public Works was identified by different authors; however, the purpose of this article is to revisit this process through the actions of an engineer who actively participated in this transformation, particularly the transition between the Empire and Republic. The aim is to analyze the reorganization of Public Works department in São Paulo through the professional trajectory of the engineer Paula Souza at three distinct moments: when he was appointed Inspector-General of public works of the province in 1869; when appointed as the Superintendent of public works in 1890; and when invited to plan the sanitation services of São Paulo city in 1891. Using the professional trajectory of engineer Paula Souza as a guideline, we expect to contribute to the understanding of the reorganization of the Public Works department, which was vital to the functioning of basic public services as well as the development of productive activities.*

**KEYWORDS:** *State of São Paulo. Infrastructure. Public works. Professional career.*

### **RESUMEN**

*Durante el siglo XIX la provincia/estado de São Paulo inició la institucionalización del sector de Obras Públicas, la falta de una técnica en el tratamiento de las obras públicas en general demandaba esta necesidad. A finales del siglo XIX, el sector de Obras Públicas es reorganizado para incorporar nuevas funcionalidades, como por ejemplo, la supervisión de las empresas prestadoras de servicios públicos y la expropiación de los servicios de saneamiento. Esta reorganización del sector de Obras Públicas ha sido analizada por diferentes autores, sin embargo, el propósito de este artículo es revisar el proceso a través de la trayectoria de un ingeniero que participó activamente en esta transformación, pero específicamente en la transición del Imperio a la República. El objetivo es analizar la reorganización del sector de Obras Públicas de São Paulo a través de la trayectoria profesional de Paula Souza que será dividida en tres momentos: en 1869 al tomar posesión como inspector General de Obras Públicas de la Provincia, en 1890, cuando fue designado para organizar la Superintendencia de Obras Públicas y en 1891 cuando es llamado para preparar un plan de saneamiento de la capital paulista. Teniendo como hilo conductor la trayectoria profesional del ingeniero Paula Souza, se espera contribuir a la comprensión de la reorganización del sector de Obras Públicas, fundamental para el funcionamiento de los servicios públicos básicos, así como para el desarrollo de actividades productivas.*

**PALABRAS CLAVES:** *Estado de São Paulo. Infraestructura. Sector de obras públicas. Trayectoria profesional.*

## INTRODUÇÃO

Ao assumirem o governo paulista em 1889, os novos governantes da República tinham como uma de suas metas a reorganização das instituições herdadas do Império, dentre as quais se destaca o setor de Obras Públicas. O sucesso das exportações de café para o mercado internacional trouxe novos desafios à gestão pública, como a abertura de outras frentes de produção, a expansão da malha ferroviária e o crescimento de várias cidades do estado. Para as questões territoriais, necessitava-se demarcar as fronteiras da ex-província, assim como promover a produção de conhecimento científico sobre as terras paulistas para favorecer as atividades ligadas à agricultura (COSTA, 2003). Para as questões urbanas, o setor de Obras Públicas era fundamental, pois dizia respeito ao controle de novas edificações, arruamentos, fiscalização e controle das empresas concessionárias de serviços públicos. Além disso, era imperativo o desenvolvimento de uma legislação que organizasse o espaço urbano em suas mais diversas atividades, como pode ser visto, por exemplo, no Código Sanitário paulista de 1894.

O engenheiro civil Antonio Francisco de Paula Souza teve sua trajetória profissional marcada pela atuação em instituições públicas dessa natureza. Formado em Engenharia pela Escola Politécnica do Grão-Ducado de Baden, na Alemanha, Paula Souza desenvolveu uma profícua carreira com trabalhos nas esferas pública e privada, em projetos de saneamento e ferrovias — obras de infraestrutura que constituíam campos de atuação profissional dos engenheiros da época.

O envolvimento de Paula Souza com as Obras Públicas data do ano de 1869, quando foi nomeado diretor da Inspetoria Geral de Obras Públicas da então província de São Paulo. A partir do advento da República, destacou-se por sua atuação em repartições voltadas à gestão das Obras Públicas. Nesse sentido, o objetivo deste estudo é analisar como ocorreu a reorganização do setor de obras públicas através da trajetória profissional do engenheiro Paula Souza. Assim, este artigo analisa o período compreendido entre 1869 e 1891, quando o engenheiro, incumbido de reorganizar o setor de Obras Públicas, ocupou diferentes cargos que definem três momentos: em 1869, ao assumir a Inspetoria Geral das Obras Públicas da Província de São Paulo; em 1890, ao ser nomeado para organizar a Superintendência de Obras Públicas do governo estadual; e em 1891, ao ser comissionado para integrar a Comissão de Estudos das Várzeas da Capital.

Como referenciais teóricos, este estudo toma autores que identificam as trajetórias profissionais como um instrumento de análise de eventos ou de processos sociais mais amplos. O pioneiro trabalho de Andrade (1992) sobre o engenheiro Francisco Saturnino de Brito demonstra que, a partir da análise histórica de uma trajetória profissional, é possível compreender o desenrolar de planos urbanísticos e de projetos políticos mais amplos. Igualmente, a reflexão de Cerasoli (2014, p.300) aponta que “as trajetórias profissionais, recuperadas por meio de uma abordagem aberta e não-linear, descortinam outras possibilidades de interpretação, ao considerar as relações e tensões que perpassam a vida profissional” do personagem estudado.

Nesse sentido, a análise da trajetória profissional não-linear de Paula Souza permite considerar tais relações e tensões, em especial as relações sociais mantidas pelo engenheiro, responsáveis por sua inserção no setor de obras públicas. As relações sociais são construídas por agentes sociais (indivíduos, grupos), cuja interação influi diretamente na produção do espaço territorial e urbano. No caso específico da produção social do espaço, no estado de São Paulo e na capital, percebe-se que essa interação constitui uma verdadeira teia de relações sociais que permitiu a Paula Souza ascender junto ao setor de Obras Públicas. Sua interação com os membros do Partido Republicano Paulista foi uma teia de relação social tão bem consolidada que, somada à sua competência profissional, permitiu sua permanência no centro das decisões políticas por quase trinta anos.

Assim, pretende-se revelar como a trajetória profissional e social de Antonio Francisco de Paula Souza permite entender e analisar a reorganização do setor de Obras Públicas do governo estadual paulista, nos primeiros tempos da transição entre monarquia e República. Na condição de diretor da Inspetoria Geral de Obras Públicas, o engenheiro estava incumbido de reorganizar e dirigir a repartição, cargo para o qual lhe valeram os laços familiares e políticos. Nos primeiros tempos da República, permaneceu na Superintendência de Obras Públicas, com a função de reorganizar o setor de Obras Públicas do estado, a convite do governador Prudente de Moraes. Por fim, quando integrante da Comissão de Saneamento das Várzeas da Capital, suas iniciativas que reverberaram por todo o estado.

### A INSPETORIA GERAL DAS OBRAS PÚBLICAS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1868

Antes de se dedicar à engenharia, o jovem Paula Souza realizou diversas visitas e estágios ligados à área. Entretanto, esses trabalhos de campo foram bruscamente interrompidos com a notícia do falecimento de seu pai, obrigando-o a retornar ao Brasil logo após a conclusão da graduação. Em São Paulo, as alianças políticas e familiares garantiram ao jovem um emprego público: o de Inspetor Geral das Obras Públicas da Província de São Paulo, em 1868.

Entretanto, a institucionalização das Obras Públicas em São Paulo iniciara-se décadas antes. Segundo Beier (2013), o Ato Adicional de 1834, ocorrido após a abdicação de D. Pedro I, fora fundamental para a instauração do poder das províncias. Com autonomia para governar e dispondo de recursos tributários, as elites regionais aproveitaram o momento para vincular sua ação política ao aparelho do estado. Com a máquina estatal em seu benefício, a elite paulista tratara de dotar o estado de repartições voltadas ao atendimento dos problemas que emperrassem sua atividade econômica. Imbuídas desse ideal, surgiram as primeiras iniciativas de criação de uma repartição de Obras Públicas na província de São Paulo, onde uma das queixas mais recorrentes era a ausência de estradas e a péssima condição de tráfego das poucas que existiam.

A criação do Gabinete Topográfico (1835-1849) estava atrelada a essa necessidade de organizar uma repartição provincial de Obras Públicas, além do ensejo de formar

quadros técnicos para executar projetos, levantamentos e obras (BEIER, 2013). Nesse propósito de institucionalizar as Obras Públicas é que, em 1844, a Assembleia Legislativa criara a Diretoria de Obras Públicas. Beier, citando Eudes Campos, relata que essa diretoria surgira com uma estrutura ambiciosa e alto número de funcionários, com atividades restritas à capital. Em 1845, a Assembleia resolveu dividi-la em quatro seções e reduzir sua estrutura (BEIER, 2013).

Mesmo com a existência da Diretoria de Obras Públicas, os serviços ainda não estavam estruturados nem conseguiam atender às demandas dos setores mais dinâmicos da economia paulista. A província ainda se ressentia da falta de pessoal técnico qualificado para levar à frente um programa mais amplo de infraestrutura. A Diretoria de Obras Públicas passou por vários percalços nos anos seguintes, sendo novamente organizada pela Lei nº 51, de 15 de abril de 1867, que autorizava a província “a estabelecer na capital uma repartição central de obras públicas” (PINTO, 1903, p.260). No âmbito desse processo de institucionalização é que o governo provincial criou a Inspetoria Geral das Obras Públicas, “especialmente encarregada da direção, construção e fiscalização das obras públicas” de São Paulo (PINTO, 1903, p.260).

Para ocupar a nova repartição, o presidente da província, Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, nomeou o jovem Antonio Francisco de Paula Souza (SÃO PAULO, 1868). A leitura do relatório elaborado por ele revela que, ao assumir a função, deparou-se com uma repartição completamente despreparada para tarefa de tamanho vulto. A Inspetoria não dispunha dos recursos financeiros necessários para contratação de mais pessoal nem para a compra de instrumental para os trabalhos. Mesmo com problemas dessa ordem, Paula Souza logo iniciou os trabalhos da nova repartição, como os levantamentos das condições das estradas da província (SÃO PAULO, 1869).

Os trabalhos durante a gestão de Paula Souza concentraram-se, em um primeiro momento, no levantamento das estradas, questão de primeira ordem e constantemente reivindicada pela população. O engenheiro pretendia realizar estudos mais amplos sobre o território paulista, com a elaboração de uma carta corográfica (SÃO PAULO, 1869), mas a queda do gabinete liberal, ao qual estava vinculado, fez com que ele pedisse demissão do cargo. Sua atuação na Inspetoria foi breve, mas extremamente profícua, pois evidenciou para ele as dificuldades enfrentadas pelo setor de Obras Públicas na província.

O jovem dedicou-se aos seus estudos práticos e, a partir de 1870, retomou os trabalhos principalmente com clientes particulares, só voltando ao setor público após proclamada a República.

### **A SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1890-1891**

Com a proclamação da República, formou-se em São Paulo o governo provisório estadual sob a forma de um triunvirato, composto por Prudente de Moraes, Francisco Rangel Pestana e Joaquim de Sousa Mursa (CASALECCHI, 1987). Sob o sistema federativo, com

plenos poderes e um orçamento próprio, caberia a Prudente de Moraes a organização do novo arranjo institucional da ex-província. A primeira repartição a sofrer reformulações foi a de Obras Públicas. Eram notórias entre os paulistas as irregularidades e a ineficiência que cercavam o órgão, responsável pela manutenção e construção de estradas, pontes e prédios públicos. Estava sob sua gerência a fiscalização dos trabalhos realizados pelas empresas prestadoras de serviços públicos, através dos engenheiros fiscais. Para o governador, o setor de obras públicas do estado deveria ser completamente remodelado, tendo em vista as novas obrigações que agora lhe caberiam (SÃO PAULO, 1890).

Assim, por Decreto de 27 de dezembro de 1889, foi criada a Superintendência de Obras Públicas de São Paulo (SOP), órgão que concentrava em seu interior todos os serviços relativos às obras públicas. A ela competiam as seguintes atribuições: direção e fiscalização de todos os serviços de obras públicas do estado; fiscalização das companhias ferroviárias; demarcação e divisão das terras públicas; inspeção das colônias do estado; e fiscalização do levantamento dos trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica do Estado (SÃO PAULO, 1890).

A pedido de Prudente de Moraes, as atribuições e obrigações da SOP foram organizadas pelo engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza, sendo-lhe conferida em seguida a direção dos trabalhos da repartição. Sua entrada para a SOP marca sua segunda incursão no setor público, porém agora como colaborador do novo regime, auxiliando no aparelhamento do Estado republicano. Paula Souza participou ativamente do movimento republicano e da própria formação do Partido Republicano Paulista (PRP). Pela sua correspondência pessoal, verifica-se que o seu círculo de convívio político era composto por pessoas como Bernardino de Campos, Francisco Glicério e outros. Novamente, foi essa rede de relações sociais que promoveu seu ingresso na administração pública, sob a égide da República.

Como já mencionado, nos tempos da província, o setor de obras públicas estava vinculado ao governo provincial como uma repartição responsável pela realização das obras públicas. Para abranger todo o território paulista, ao final da década de 1880, a Repartição de Obras Públicas estava dividida em seis seções territoriais, cada uma contando com a supervisão de um engenheiro, auxiliado por um corpo técnico (SÃO PAULO, 1887). Dentro das seções territoriais, o engenheiro era o responsável pela totalidade das obras públicas executadas pelo governo: manutenção de estradas, pontes e prédios públicos (cadeias, câmaras municipais, igrejas). As obras podiam ser executadas por meio de administração, concorrência, contrato ou comissões específicas. Entretanto, a maioria dos trabalhos consistia, para as cidades do interior, em manutenção de pontes, estradas e prédios públicos; e, para a capital, em melhoramentos urbanos que pretendiam conferir à cidade um novo aspecto, com a construção de aterros, pontes, saneamento de várzeas e calçamento de ruas.

Assim, no final do Império, a repartição não tinha suas ações guiadas por um plano; pelo contrário, era visivelmente voltada para atender aos imprevistos que surgissem

no cotidiano. Por último, ressalta-se que a repartição de obras públicas provincial era direcionada exclusivamente para o setor de obras, inexistindo uma interlocução com outros assuntos que também diziam respeito a seu rol de atribuições, como ferrovias e serviços urbanos administrados por empresas privadas. Essas outras atribuições encontravam-se espalhadas dentro da estrutura de governo e eram de competência direta do presidente da província.

Ciente de que as instituições que compunham o Estado deveriam refletir novos tempos e uma nova forma de condução da máquina pública, ao assumir a direção da Superintendência Paula Souza promoveu uma reorganização do setor de obras públicas. Primeiro, agrupou dentro de uma única repartição todas as competências do setor que estavam dispersas pela estrutura de governo, reunindo quatro seções — obras, ferrovias, empresas prestadoras de serviços e a Comissão Geográfica e Geológica —, que deveriam atender ao estado como um todo.

A forma como foi estruturada a Superintendência sugere que essas seções mantinham uma constante interlocução, pois se perseguia o objetivo de alavancar o desenvolvimento do estado de São Paulo, sendo imprescindível o funcionamento harmônico das seções. Contudo, não foi possível averiguar se tal funcionamento ocorreu de fato.

Cada uma das quatro seções reportava-se à diretoria e esta remetia ao governador o desenvolvimento dos trabalhos, assim como lhe encaminhava pedido de verbas e discutia com ele outros assuntos de interesse. Esse funcionamento da SOP por meio de seções assemelha-se muito à divisão de trabalho utilizada pelas empresas ferroviárias, o que sugere a transferência para o Estado de um modelo de organização e administração do setor privado. Seguindo estruturação similar, cada uma das seções era composta por um engenheiro ou outro profissional, seguido por um corpo de auxiliares, geralmente engenheiros. Quanto ao recrutamento desses profissionais, conforme relatório de Paula Souza, foram procurados indivíduos que dispusessem de certa experiência profissional na área de Engenharia (SÃO PAULO, 1890).

A estruturação da nova repartição foi significativa, mas não podia ser colocada em prática antes de se finalizarem os trabalhos do governo anterior. Antes de enveredar pelo novo caminho, era preciso resolver uma série de pendências que envolvia obras e empresas prestadoras de serviços públicos. Assim, ao assumir a diretoria da SOP, Paula Souza organizou e catalogou o arquivo da antiga repartição de obras, deparando-se com a falta ou a inoperância de aparelhos de engenharia, que emperravam o desenvolvimento dos trabalhos. Como parte do aparelhamento da nova instituição, providenciou a compra de cinco *cleps*<sup>1</sup> pequeno modelo, um *cleps* grande modelo e aparelhos fotométricos para a fiscalização do serviço de iluminação pública. Como o uso do *cleps* não era comum entre os engenheiros nacionais, Paula Souza escreveu um pequeno guia com instruções que facilitassem seu uso, mais tarde transformado no livro *Elementos de Taqueometria*, publicado em 1895 (SÃO PAULO, 1890).



A terceira seção foi um dos setores em que houve acúmulo de serviço. A seção era responsável pela fiscalização das empresas ferroviárias e de serviços urbanos. Além da análise dos contratos em andamento — alguns turbulentos, como o da Companhia Cantareira e Esgotos —, acumulavam-se pedidos de concessão de ferrovias e serviços públicos gerados pela euforia financeira do Encilhamento.

Para ilustrar o que foi dito, em 1890 o Estado mantinha contrato de prestação de serviços urbanos com um total de sete empresas: a *Cantareira e Esgotos* (rede de água e esgotos de São Paulo); a *Companhia de Gás* (iluminação a gás em São Paulo); a *Companhia de Águas e Esgotos de Campinas*; a Companhia responsável pela construção do Viaduto do Chá; e as empresas de transportes urbanos (*Companhia Carris de Ferro de Santo Amaro*, *Bonds do Ipiranga*, *Ferro Carril*).

Segundo Paula Souza, os serviços relativos à iluminação a gás vinham correndo sem maiores embaraços, assim como as empresas ferroviárias, ressaltando somente a necessidade de se estudarem as bases do novo contrato que em breve seria refeito com algumas alterações (SÃO PAULO, 1890). Também as empresas ferroviárias vinham cumprindo rigorosamente os contratos, sem apresentar maiores óbices à SOP. A responsabilidade fiscal da superintendência abarcava duas classes de empresas ferroviárias: as que requeriam garantias de juros por parte do governo e as que se expandiam por conta própria. Os números trazidos por esse relatório, um total de 1 573,5 Km de caminhos de ferro fiscalizados pela SOP, são significativos para evidenciar que o setor de transportes era um dos que mais se expandiam em São Paulo.

Dentre os contratos celebrados com empresas concessionárias de serviços públicos, o que mais inspirava cuidados era o ligado ao saneamento, por apresentar baixo retorno aos investidores, corroborando afirmação de Bueno (1994) de o setor não se mostrar lucrativo para a iniciativa privada, restando ao Estado a tomada desses serviços. Assim, por exemplo, em Campinas, embora as obras de abastecimento se encontrassem com andamento regular, o mesmo não acontecia com a de esgotos, há pouco principiadas, o que inspirava maior atenção por parte dos técnicos da SOP. Na capital, a situação dos serviços de saneamento era pior ainda, com o crescente descontentamento da população em relação aos serviços de saneamento precários oferecidos pela Companhia Cantareira.

Pela correspondência pessoal de Paula Souza<sup>2</sup> percebe-se que ele era convocado ao gabinete do governador para discutir os rumos da Companhia Cantareira. Paula Souza e o arquiteto Ramos de Azevedo eram sempre consultados; a pauta referia-se à renovação dos contratos da companhia. Paula Souza defendia a encampação dos serviços pelo Estado, devido às irregularidades da empresa, também responsável pela construção da rede de esgotos, na qual usava maiores porosos, impróprios para escoamento. O engenheiro era de opinião de que tais serviços deveriam ser dirigidos pelo Estado, o que finalmente foi acatado pelo governo, com a encampação dos serviços da companhia em 1892<sup>3</sup>. Sob a responsabilidade da SOP, a Companhia Cantareira passou a ser denominada Repartição

Técnica de Águas e Esgotos (RTAE), cuja estruturação contou com o auxílio do engenheiro Theodoro Sampaio (COSTA, 2003).

Das quatro seções que formavam a SOP, a única que manteve a mesma ordem de trabalhos foi a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo (CGGSP), sob a direção de Orville Derby. A subordinação da CGGSP à SOP baliza duas significativas parcerias profissionais feitas por Paula Souza: com o geólogo Derby, que se envolveria em outros empreendimentos, como a Comissão de Exploração da Ferrovia de Coxim e a Escola Politécnica; e com o engenheiro Theodoro Sampaio, no plano de saneamento da capital e do interior, na estruturação da RTAE e também na Escola Politécnica (COSTA, 2003).

Sobre a manutenção da estrutura organizacional da CGGSP, é pertinente observar que essa comissão era o elemento estruturador da SOP, na medida em que consubstanciava a nova diretriz almejada para as obras públicas em São Paulo, pautadas em ações de planejamento urbano e territorial que consolidassem a implantação do complexo cafeeiro. Esse era o objetivo da comissão: aliar conhecimento científico à lógica de expansão dos negócios do café (COSTA, 2003, 2005; BERNARDINI, 2006).

Além das competências atribuídas a cada uma das seções, coube ao diretor da SOP deliberar acerca de “serviços diversos”, em sua maioria, pendências herdadas do governo anterior.

Outros trabalhos conduzidos por Paula Souza diziam respeito às metas do PRP dentro do governo estadual. São elas:

- estudo da base de contrato entre o governo e a Companhia São Paulo — Rio Claro Railway, para o prolongamento de Araraquara a Jaboticabal. Contrato assinado em 10 de janeiro de 1890;

- estudo da base de contrato entre o governo e a São Paulo Railway Company, para abertura da nova Rua do Bom Retiro (construção de passagem superior no prolongamento da Rua Bom Retiro, abertura do prolongamento da Rua Brigadeiro Raphael Tobias e da Rua Senador Florêncio de Abreu);

- desapropriação de terrenos de propriedade particular, onde se instalou a Estação do Cruzeiro, das companhias Estrada de Ferro Central e Minas-Rio;

- revisão do contrato celebrado entre a Intendência de Rio Claro e a Boaventura Clapp, para um sistema de esvaziamento mensal de fossas fixas, por meio de aparelhos pneumáticos, como medida para conter o avanço da febre amarela. Sobre essa questão, o parecer da direção da SOP afirma a necessidade de se estabelecer “um serviço completo de saneamento”, a ser realizado naquela municipalidade a cargo do próprio município;

- estudos sobre o arrendamento da fábrica de ferro de Ipanema, em Sorocaba;

- construção de uma estação central para todas as linhas de companhias ferroviárias que cruzam ou terminam na capital São Paulo;

- assentos diversos ligados à construção do monumento do Ipiranga;

- estudo da proposta de troca do novo quartel de Polícia do estado (obra tocada por Ramos de Azevedo) pelo o do 10º Regimento de Cavalaria, do governo federal;

- estudos para a implantação da Escola Normal (desde o plano de estruturação do ensino ao projeto do edifício);

- Comissão de Estudos das Várzeas da capital, com vistas a atenuar os efeitos das enchentes, em parceria com o engenheiro Theodoro Sampaio (SÃO PAULO, 1890, p.223).

Tomando-se por base esses projetos e o desenvolvimento dos trabalhos das seções, entende-se que, com a criação da SOP, pretendia-se alargar o raio de atuação do setor de obras públicas do estado, abrangendo questões relativas às redes de água e esgotos, circulação e saneamento. Essa constatação leva a endossar as conclusões de Bernardini (2006) e Costa (2003, 2005), para os quais se operava uma mudança nas bases do poder público estadual: a “exploração e ocupação dos novos territórios e a expansão da malha ferroviária por todo o oeste de São Paulo” cedem lugar à “estabilização da ocupação e [do] desenvolvimento efetivo de núcleos administrativos, com esforço de retomada da aplicação dos recursos em atividades intrinsecamente urbanas” (BERNARDINI, 2006, p.15).

Entretanto, apesar de ser a SOP a repartição que impulsionou essa nova linha de atuação dirigida à infraestrutura urbana, não foi a ela que coube o desenvolvimento de tais trabalhos. No decorrer da década de 1890, a SOP esteve inserida em uma estrutura maior, tendo sido a responsável exclusiva pela direção e fiscalização de todas as obras públicas do estado de São Paulo: pontes, pontilhões, edifícios públicos em geral, estradas de ferro, carris urbanos, iluminação a gás e serviços de águas e esgotos da capital (antiga Companhia Cantareira) (SÃO PAULO, 1893). Essa estrutura maior será, na verdade, a Secretaria dos Negócios da Agricultura<sup>4</sup>, órgão que direcionará as ações do Estado voltadas ao desenvolvimento urbano e que acabará por absorver a SOP.

Alguns pesquisadores indicam que os trabalhos da SOP em seus primeiros anos, sob a direção de Paula Souza, concentraram-se basicamente em duas linhas de atuação, pautadas na questão sanitária e na construção de prédios públicos (CAMPOS NETO, 2000; COSTA, 2005). A essas duas linhas de atuação que se confirmam de fato, podem-se também atribuir ao engenheiro os esforços pela reorganização do setor de Obras Públicas e das atribuições do Estado junto ao órgão.

### A COMISSÃO DE SANEAMENTO DAS VÁRZEAS DA CAPITAL, 1891

A várzea do Carmo, nas últimas décadas do século XIX, passou a ser alvo de reflexão dos administradores da cidade de São Paulo. O local apresentava um duplo risco para a cidade: um perigo para a saúde, pelas constantes enchentes, águas estancadas e lixo que lá se acumulavam; e uma ameaça aos bons costumes de uma cidade que pretendia civilizar-se. A várzea reunia, em suas águas, lavadeiras, carroceiros, escravos e toda uma gama de indivíduos que, por seus modos e linguajares, tornavam-na um logradouro impróprio à população paulistana branca e endinheirada da época (SANTOS, 1998).

Segundo o relatório de 1890, para resolver o problema foi realizado um concurso para as obras de saneamento e embelezamento da várzea do Carmo, ao qual se

apresentaram duas empresas interessadas: a de Miranda e Malfatti; e a de Pennaforte Mendes de Almeida e J. Evaristo Alves Cruz. A princípio, a Câmara Municipal de São Paulo decidiu-se pelo projeto de Miranda e Malfatti, criticado por parte da imprensa paulistana, em especial pelo jornal *O Correio Paulistano*. Argumentava o jornal que o projeto possuía pontos pouco esclarecidos, como os gastos com o saneamento da área. Um ponto específico incomodava o jornal: a doação de um logradouro público para exploração por particulares; os editoriais defendiam a permanência da várzea como um local público.

Prudente de Moraes interveio, declarando que o saneamento da várzea seria, a partir de então, responsabilidade única e exclusiva do governo do estado. O governador ainda argumentava que, pela proximidade com a região central, a várzea constituía área natural de expansão urbana da cidade. O governador anulou o concurso, baseando-se na premissa de que serviços de tal natureza somente poderiam ser realizados pela administração pública, e não por particulares. Ele também comunicou que havia comissionado para os trabalhos os engenheiros Antonio Francisco de Paula Souza e Theodoro Sampaio (SÃO PAULO, 1890).

De forma clara e explícita, o governo paulista propunha um amplo programa de “saneamento” físico e social (SANTOS, 1998; OLIVEIRA, 2005), deixando a área em condições de ser ocupada e livre daquela população marginal que a frequentava e não se enquadrava dentro dos moldes sociais requeridos. Estava-se, enfim, liberando uma grande porção de terra que se prestaria à expansão urbana da capital paulista. A escolha dos dois profissionais para encabeçar a comissão reflete que o Estado estava empenhado em criar uma solução definitiva para o problema da várzea, já que os estudos estavam sendo confiados a profissionais que se baseariam em métodos e conhecimentos científicos para elaborar o projeto mais adequado aos problemas enfrentados.

Theodoro Sampaio era o chefe interino da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo — órgão que reunia em si todos os elementos necessários para proceder aos estudos dentro dos objetivos requeridos pelo Estado —, e vinha ganhando muito prestígio profissional naquela função. Antonio Francisco de Paula Souza era sempre requisitado para emitir pareceres junto ao governo estadual em assuntos ligados a obras públicas, além de ser o responsável pela SOP.

A participação de Paula Souza restringiu-se mais aos trabalhos de levantamento das várzeas e de determinação, junto com Sampaio, das obras que deveriam ser encetadas para o saneamento das várzeas paulistas e de outras obras que acreditava ser de igual importância. O principal ponto de aproximação entre ambos era a concordância de que tais trabalhos deveriam ser realizados única e exclusivamente pelo Estado, longe dos interesses particulares e das especulações mercantis. A *expertise* técnica era relevante, mas não se pode negligenciar o fato de que a escolha de Paula Souza para a Comissão também teve inclinação política; afinal, ele era membro do PRP e responsável pela SOP.

Os trabalhos de levantamento e elaboração dos projetos foram realizados ao longo de 1890. Os estudos, financiados com uma verba especial de R\$ 14:500\$000, foram feitos com o pessoal da CGGSP e da SOP, sendo concluídos e entregues ao governo estadual em novembro de 1891 (SÃO PAULO, 1890). Entretanto, Paula Souza não permaneceu até o final dos trabalhos. Ao término dos trabalhos de campo, segundo relato de Sampaio constante nesse mesmo relatório, o engenheiro ausentou-se da cidade — devido ao emprego oferecido pelo Banco União para explorar o trecho de Uberaba a Coxim —, mas não sem antes assentar um “plano de comum acordo” para o saneamento das várzeas. Coube a Theodoro Sampaio dirigir os trabalhos de escritório e redigir o texto final do relatório apresentado ao governador (SÃO PAULO, 1890).

Nesse relatório, o plano apresentado pelos engenheiros não era um simples estudo de canalização dos rios, drenagem de solos úmidos e proteção contra enchentes. O plano foi além, pois contemplava a realização de uma série de obras que o relatório chama de “aformoseamento”, ou seja, de embelezamento. Tais melhoramentos estéticos seriam feitos logo após as retificações de cunho sanitário, complementando as reformas e conferindo um novo aspecto àquelas áreas.

No tocante às obras de saneamento, os dois engenheiros concluíram que o problema de inundação das várzeas de São Paulo era uma simples questão de canalização do rio Tietê com a construção de diques marginais, e do enxugo da várzea do Carmo com a implantação de drenos e galerias (SÃO PAULO, 1891). A retificação do Tietê se faria pela construção de um largo canal que facilitaria o escoamento de suas águas, e com diques marginais que impediriam o transbordamento do rio para a parte baixa da cidade. Para o Tamanduateí, propuseram a regularização de seu curso e a construção de diques marginais, que teriam implicações diretas no tecido urbano, pois abrigariam “novas avenidas em grande extensão e largura”, permitindo a ocupação de parte daqueles terrenos antes alagadiços (SÃO PAULO, 1891, p.65).

Além das várzeas do Tamanduateí e Tietê, a comissão indica que deveria passar por intervenções similares, de caráter urgente, a várzea do Anhangabaú. Considerando-a como ameaça à saúde pública da cidade, propõem para aquele local um projeto de melhoramentos que atendessem às normas de higiene e também aos meios de transportes e ao embelezamento da região. A extensão dos projetos contemplaria o ribeirão de sua foz (no Tamanduateí) até o tanque do Saracura (no Bexiga).

Quanto às obras de embelezamento, os engenheiros destacaram que os novos arruamentos — surgidos com os diques marginais construídos ao longo dos rios —, seriam convertidos em amplas avenidas que deveriam ser arborizadas. Para a várzea do Carmo, recomendavam que a área acomodasse um imenso jardim, ao mesmo tempo que abrigaria os novos edifícios públicos, como o mercado municipal. Os terrenos adjacentes ao jardim, não ocupados por esses equipamentos, seriam entregues à iniciativa privada, com a incumbência de criação de loteamentos. Dentre as obras recomendadas no relatório da

comissão, salientam-se a remoção/incineração do lixo urbano e um sistema de tratamento das águas servidas.

Para o lixo, a solução aconselhada foi o assentamento de uma linha de carris econômica, ao lado dos diques marginais da canalização. No tocante aos esgotos, a Comissão frisou que o despejo *in natura* feito no rio Tietê necessitava ser interrompido quando as obras de canalização fossem concluídas. Porém, o apelo maior feito pelos engenheiros foi pela conclusão das obras de esgotos, sob a concessão da Companhia Cantareira e Esgotos. Indicaram a necessidade de se construírem grandes galerias que deveriam terminar em poços, por detrás dos diques marginais e em nível inferior ao rio, e inteiramente abrigados das enchentes. Nesses poços, seriam as águas e materiais fecais depurados e arremessados ao rio por meio de bomba, após desinfecção (SÃO PAULO, 1891).

A entrega do relatório final ao governador do estado teve um impacto decisivo no rumo das políticas de saneamento paulista. Os resultados apresentados foram suficientes para convencer as autoridades quanto à imperativa realização das obras de retificação esboçadas no plano.

Pode-se afirmar que o lançamento do plano foi um divisor de águas na história ambiental paulista, uma vez que desencadeou uma ampla ação estatal voltada para o saneamento, tendo como primeiro impacto a criação da Comissão de Saneamento, em 1892, responsável pela criação de sistemas de águas e esgotos em várias cidades do interior paulista. Como segundo impacto, destacam-se as significativas transformações na paisagem natural da capital e de outras cidades do interior.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo analisou a reorganização do setor de Obras Públicas de São Paulo no período de transição do Império para a República, sob a condução do engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza. O setor de Obras Públicas como uma repartição provincial/estadual teve sua primeira tentativa de organização em 1844, mas foi somente nas primeiras décadas do século XX que viria a conquistar estrutura mais consolidada e efetiva.

Nesse processo, a trajetória profissional de Paula Souza revelou que o Estado foi estabelecendo e definindo as competências das Obras Públicas. A institucionalização do setor revela as tentativas do Estado de regular a vida social por meio da definição de regras (leis, decretos, códigos), atuando ainda como árbitro entre a esfera pública e a privada. Por outro lado, esta análise permitiu conhecer como o setor também foi determinante na execução de medidas que produziram transformações substanciais no espaço, sobretudo para o restabelecimento do controle sanitário no estado de São Paulo em fins do século XIX.

Pelo estudo da trajetória do engenheiro, foi possível descortinar a relação do Estado com a iniciativa privada: nem sempre este atuou com neutralidade, tendo em alguns momentos claramente intercedido em favor de interesses particulares. Outro questio-

namento levantado foi a inserção de pessoas nos quadros públicos por meio das relações partidárias e familiares: cargos oferecidos aos correligionários ou parentes, mecanismo que visava garantir a manutenção dos interesses do grupo ao qual estavam vinculados e sua permanência no poder.

As questões levantadas pelo estudo da reorganização do setor de Obras Públicas através da trajetória do engenheiro Paula Souza são atuais, na medida em que a sociedade brasileira debate a importância de um Estado mais transparente e voltado aos interesses públicos.

Por último, salienta-se a importância dos estudos que utilizam o enfoque metodológico em trajetórias profissionais. Tal abordagem é enriquecedora ao revelar os meandros do poder e o funcionamento de seus órgãos e, consequentemente, seus desdobramentos na produção social do espaço.

## NOTAS

1. Trata-se de um instrumento geodésico para cálculo de área através da obtenção de ângulos.
2. A correspondência pessoal de Paula Souza está sob a guarda do Setor de Obras Raras da Biblioteca Mário de Andrade, na cidade de São Paulo.
3. Sobre a encampação da Companhia Cantareira e Esgotos, ver Campos (2005) e Bernardini (2007). Este último autor, em sua tese de doutorado, revela a existência de uma articulação política para não lesar os acionistas da empresa, que pertenciam ao mesmo círculo de relações políticas (e familiares) dos membros do governo paulista.
4. A Secretaria dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas é que se tornará a responsável pelas Obras Públicas do Estado. A criação de uma Secretaria de Viação e Obras Públicas ocorrerá somente em 1927. Sobre aquela *Secretaria*, sua estruturação, funcionamento e os motivos de seu desdobramento na Secretaria de Viação e Obras Públicas, Bernardini (2007).

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, C.R.M. *A peste e o plano: o urbanismo sanitista do engenheiro Saturnino de Brito*. 1992. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.
- BEIER, J.R. O gabinete topográfico de São Paulo: a formação de engenheiros construtores de estradas como instrumento de governo da província de São Paulo (1835-1849). *Revista Brasileira de História da Ciência*. v.6, n.2, p.320-337, 2013.
- BERNARDINI, S.P. *Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos: de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910)*. São Carlos: Rima, 2006.
- BERNARDINI, S.P. *Construindo infraestruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. 2007. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- BUENO, L.M.M. *Saneamento na urbanização de São Paulo*. 1994. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.



CAMPOS, C. A promoção e a produção das redes de águas e esgotos na cidade de São Paulo, 1875-1892. In: *Anais do Museu Paulista: história e cultura material*. São Paulo: O Museu, v.13, n.2, 2005, p.189-234.

CAMPOS NETO, C.M. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora Senac, 2000.

CASALECCHI, J.E. *O Partido republicano paulista (1889-1926)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

CERASOLI, J.F. A formação do campo conceitual de estudos sobre a cidade: (im)possibilidades de uma abordagem biográfica. In: FARIA, R.; CERASOLI, J. F.; LIRA, F. (Org.). *Urbanistas e urbanismo no Brasil: entre trajetórias e biografias*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2014. p.271-306.

COSTA, L.A.M. *O ideário urbano paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)*. São Carlos: Rima, 2003.

COSTA, L.A.M. *O moderno planejamento territorial e urbano em São Paulo: a presença norte-americana no debate da formação do pensamento urbanístico paulista 1886-1919*. 2005. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

OLIVEIRA, M.L.F. *Entre a casa e o armazém: relações sociais e experiência da urbanização*. São Paulo, 1850-1900. São Paulo: Alameda, 2005.

PINTO, A.A. *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo: Vanorden & Cia., 1903.

SANTOS, C.J.F. *Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza, 1890-1915*. São Paulo: Anna Blume, 1998.

SÃO PAULO (Estado). *Exposição apresentada ao Dr. Jorge Tibiriçá pelo Dr. Prudente J. de Moraes Barros 1º governador do estado de São Paulo ao passar-lhe a administração no dia 18 de outubro de 1890*. São Paulo: Tipografia Vanorden & Cia., 1890.

SÃO PAULO (Estado). *Relatório apresentado ao Dr. Presidente do Estado de São Paulo pelo Dr. Jorge Tibiriçá, Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 4 de abril de 1893*. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger & Filhos, 1893.

SÃO PAULO (Província). *Relatório com que S. Exc. o Sr. Presidente Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho passou a administração da Província de São Paulo a S. Exc. o Sr. Vice-Presidente Coronel Joaquim Floriano de Toledo a 24 de abril de 1868*. São Paulo: Tipografia Ypiranga, 1868.

SÃO PAULO (Província). *Relatório com que o S. Exc. o Sr. Senador Barão de Itaipua passou a administração da Província ao Exm. Sr. Comendador Antonio Joaquim da Rosa, 3º vice-presidente*. São Paulo: Tipografia Americana, 1869.

SÃO PAULO (Província). *Relatório da repartição de obras públicas apresentado em 20 de novembro de 1886 pelo diretor geral Francisco Julio da Conceição*. In: SÃO PAULO (Província). *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo presidente da província Barão do Parnaíba no dia 17 de janeiro de 1887*. São Paulo: Tipografia Jorge Seckler & Comp., 1887. p.7.

SÃO PAULO (Província). Comissão do Saneamento das Várzeas. *Relatório dos Estudos para o saneamento e aformoseamento das várzeas adjacentes à cidade de São Paulo apresentado ao Presidente do Estado Dr. Américo Brasiliense de Almeida Mello, pela Comissão para esse fim nomeada em 1890 pelo então governador Dr. Prudente José de Moraes e Barros*. São Paulo: Comissão do Saneamento das Várzeas, 1891.

**CRISTINA DE CAMPOS** | Universidade Estadual de Campinas | Instituto de Geociências | Programa de Pós-Graduação em Política Científica e Tecnológica | R. Pandiá Calógeras, 51, Cidade Universitária Zeferino Vaz, 13083-870, Campinas, SP, Brasil | E-mail: <campos@ige.unicamp.br>.

Recebido em  
29/8/2013,  
reapresentado  
em 16/6/2014  
e aprovado em  
22/7/2014.