

BOLETIM
DA
REPARTIÇÃO DE ÁGUAS E ESGÔTOS
DE S. PAULO

NÚMERO 13	Publicação Periódica S. Paulo — Setembro de 1941 — Brasil	ANO V
-----------	--	-------

A Urbanização da Zona Rural

em face do ato n. 1368, de 20-2-941, da Secretaria da
Viação e Obras Públicas

Eng.º Oscar Amarante

Diretor do Boletim

Apraz-nos divulgar no presente número, entre nossos prezados leitores, o ato n.º 1.368, de 20 de Fevereiro de 1941, da Secretaria da Viação e Obras Públicas, fixando os limites da zona beneficiada pelos serviços de águas e esgotos da Capital.

Essa providência inadiável — desde muitos anos reclamada pelos serviços afetos á Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo — resultou, ultimamente, da situação creada e agravada pelo decreto municipal n.º 25, de 30 de abril de 1940. Em virtude desse ato, a zona suburbana da Capital, limitada por anterior decreto municipal de 7 de Abril de 1936, foi integralmente promovida a urbana. E enorme extensão da zona rural passou a ser suburbana.

Consultado a respeito, pronunciou-se da seguinte fôrma o eng.º J. M. de Toledo Malta, Chefe da 3.ª S. T. da R. A. E., o qual já em 1925 e 1926, pelas colunas d'O Estado, havia chamado a atenção dos poderes competentes para tão delicado problema urbanístico:

«A extensão territorial da nossa Capital já se mostrava em clamorosa desproporção com o número de seus habitantes.

O fenômeno está tomando aspetos mórbidos. É um caso de crescimento vicioso ao qual cabe com propriedade a denominação de *gigantismo urbano*. Cresce a area da cidade, dificultando a execução normal dos serviços públicos, como cresce o corpo do gigante provocando disturbios em suas funções vitais.»

Depois de referir-se aos comentários expendidos, sobre esse tema, pelo eng.º Oswaldo Bastos Thompson, á pg. 35 do Boletim n.º 9-Março de 1940, assim concluiu o Eng.º Chefe da 3.ª S. T.:

«Bem se vê que a alteração dos limites da zona suburbana, com aumento da area, não é medida legislativa que se possa aconselhar por critério unilateral da Prefeitura. Todos os demais departamentos estaduais obrigados a executar os serviços publicos daí decorrentes deveriam ser consultados e entré eles a R. A. E. em primeiro lugar.»

O Professor Luiz de Anhaia Mello, reconhecida autoridade nesses assuntos pertinentes á cadeira de «Urbanismo» que, ha varios anos, doutamente professa na Escola Politécnica de S. Paulo — publicou, em 1932 e 1933, na excelente Revista editada pelos alunos dessa tradicional casa de ensino superior, amplo estudo sobre «A Econômica da Terra Urbana».

O Boletim «R. A. E.» transcreve com a devida vênia oportuno trecho lido á pg. 421 do n.º 107 (Janeiro-Fevereiro de 1933) do citado órgão técnico, por ser perfeitamente ajustado á importante matéria novamente ventilada em nossa publicação periódica:

Quando tornar a terra urbana?

«É fundamental este problema. Os lotes rurais da periferia das grandes cidades têm grande valor econômico como tais, para culturas da pequena lavoura, cereais, verduras, flôres e frutas.

Transformá-los em urbanos antes da época certa, é não só eliminar essa renda, mas ainda aumentar o custo de produção com os juros do capital empatado. Esse custo com o correr do tempo pôde se elevar de tal fórma que não haja mais uso econômico do terreno.

A prática tem demonstrado que ha sempre excesso de otimismo quanto ao desenvolvimento futuro das cidades, mesmo das mais progressistas.

O prejuizo não é só dos que promovem essas subdivisão (over subdivisions) em excesso, mas dos incautos que compram lotes e que devido á ausência absoluta de qualquer serviço de utilidade pública, não podem construir e desesperam, deixando caducar as prestações ou revendendo a qualquer preço.

O problema de determinar a época certa de transformação da terra rural em urbana, exige uma análise cuidadosa das tendências do desenvolvimento urbano, um balançamento dos custos de produção, diretos e indiretos, e da

renda provável a obter; um exame cuidadoso das necessidades reais do mercado de terrenos. *A cidade de São Paulo é um caso típico de «over subdivision», pois que na area arruada, real ou hipotéticamente, e que já deborda os limites do municipio, e tomada uma densidade mesmo muito baixa, cabe muitas vezes a população atual. Isto representa para a coletividade um prejuizo colossal.»*

(Os grifos são nossos)

Foi, portanto, atendendo á gravidade do problema, pertinente, sobretudo, á exagerada *«urbanização da zona rural»* que, em boa hora, o Snr. Diretor da Repartição de Águas e Esgôtos, Eng.º Hippolyto da Silva, dirigiu-se ao Snr. Secretario da Viação e Obras Públicas, solicitando as necessárias providências.

No officio dirigido ao Snr. Dr. Secretario, a 23 de Setembro de 1940, o Snr. Dr. Diretor manifestou-se nos termos seguintes :

«Pelo decreto n.º 25 de 30-4-940, da Prefeitura Municipal, ficou declarada area urbana da cidade de São Paulo, uma superficie que não cabe em representação gráfica nas plantas da cidade, que possuímos.

Pelo decreto citado foram transformadas as zonas central, urbana e suburbana antiga, em zona urbana, incluindo-se na suburbana extensissimas faixas da zona rural.

A area de referência, para os desenvolvimentos das redes de águas e esgôtos, era já de quasi 230 quilômetros quadrados.

Não é possível a Repartição continuar a acompanhar esses desdobramentos incriveis e intermitentes, sem graves prejuizos para o erário publico, pois não ha projeto que se possa enquadrar nessas modificações, sem desmanchar e refazer tudo que anteriormente havia sido estudado, projetado e até construido.

E' indispensavel, para os serviços de águas e esgôtos, fixar o que deve ser servido, de acôrdo com as suas possibilidades.

Dentro das areas atuais da zona urbana delimitadas pelo decreto n.º 25 da Prefeitura, e pela suburbana, que nos servia de limite, ha ainda claros para serem abastecidos e esgotados, representando nada menos de algumas dezenas de quilômetros quadrados, ou sejam 61% sobre a area total para as rêdes de aguas e 74% para as rêdes de esgôtos.

Como se vê, uma outra cidade enorme caberia dentro da atual.

E para que não se queixem os proprietarios de terrenos nos arredores da cidade e para que não sejam iludidos os compradores de terrenos, com promessas de melho-

ramentos, como sejam as extensões das rêdes de águas e esgotos, esta Diretoria propõe seja expedido um ato pelo Governo, fixando os limites da cidade que poderão, em tempo oportuno, gozar dessas vantagens e além do qual nenhum metro de canalização será assentado, com ligação ao sistema de rêdes da cidade.

(Os grifos são nossos)

Resultou deste recurso o ato abaixo transcrito e ilustrado com adequada planta esquemática dos «limites da zona beneficiada pelos serviços de águas e esgotos da Capital».

Ato n. 1368, de 20 de Fevereiro de 1941

O SECRETÁRIO DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, atendendo ao que lhe representou o Diretor da Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo, resolve aprovar as instruções anexas, para o serviço de prolongamento das rêdes de águas e esgotos da Capital, que deverão ser fielmente observadas naquela Repartição, ficando revogadas as disposições em contrário, notadamente as instruções que baixaram com o ato n. 451, de 14 de maio de 1934.

Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, aos 20 de fevereiro de 1941.

Guilherme Winter.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, aos 20 de fevereiro de 1941.

F. Gayotto — Diretor Geral.

Instruções para o serviço de prolongamento das rêdes de águas e esgotos nesta Capital, a que se refere o ato N.1.368, de 20 de fevereiro de 1941.

Artigo 1.º — Os prolongamentos das rêdes de águas e de esgotos serão executados somente em ruas ou arruamentos situados dentro do perímetro que circunscreve a área considerada abastecível de água ou esgotável, de acôrdo com respectivos projetos organizados pela Repartição de Águas e Esgotos.

Artigo 2.º — A concessão dos prolongamentos referidos no artigo 1.º deverá obedecer às seguintes normas:

a) — nas ruas oficializadas pela Prefeitura ou naquelas a ela doadas, os prolongamentos serão concedidos gratuitamente qualquer que seja a extensão necessária para servir a um ou mais prédios existentes ou em construção, estando ditas ruas na zona urbana, desde que haja possibilidade técnica na execução dos prolongamentos pedidos;

b) — nas ruas oficializadas pela Prefeitura ou naquelas a ela doadas, os prolongamentos serão concedidos à razão

de 40 mts. por prédio existente ou em construção, estando ditas ruas situadas na zona suburbana ou na zona rural, desde que a execução dos prolongamentos esteja dentro das possibilidades técnicas;

c) — nas ruas apenas registradas pela Prefeitura ou naquelas que, embora não registradas, constituem vias de servidão pública, conceder-se-ão os prolongamentos à razão de 20 mts. por prédio existente ou em construção, estando ditas ruas situadas na zona urbana, na zona suburbana, ou na zona rural, desde que haja possibilidade técnica na execução dos prolongamentos pedidos;

d) — nas ruas particulares os prolongamentos serão executados integralmente à custa dos interessados, havendo possibilidade técnica.

e) — fóra dos limites estabelecidos nas alíneas "b" e "c", do presente artigo, os prolongamentos pedidos somente serão feitos se os interessados pagarem à Repartição de Águas e Esgotos as despesas com a parte excedente daqueles limites, ficando, porém, a Repartição de Águas e Esgotos com o direito de se utilizar da rêde prolongada para nela fazer outras e quantas ligações entender.

f) — as partes interessadas, que pedirem os prolongamentos nos têrmos das alíneas *a*, *b* e *c* do presente artigo, pagarão, quando se tratar de canalizações com diâmetros superiores ao diâmetro mínimo adotado pela Repartição de Águas e Esgotos, apenas as despesas calculadas na base do diâmetro mínimo, isto é, 75 m/m, para o caso de águas e 150 m/m para esgôtos.

g) — compete ao interessado fazer a prova de que a rua, quando não oficializada, constitue servidão pública ou foi doada à Prefeitura ou por esta registrada, o que será feito mediante documento idôneo, que deve vir anexo à petição do prolongamento de rêde de águas ou de esgôtos.

Artigo 3.º — A execução dos prolongamentos, mesmo quando pagas pelos interessados, é privativa da Repartição de Águas e Esgotos.

Artigo 4.º — Nenhum prolongamento da rêde de águas e esgôtos será executado quando não houver o respectivo projeto aprovado ou quando estiver em desacôrdo com êste, cabendo, porém, às secções técnicas proporem as alterações que julgarem necessárias.

Artigo 5.º — O perimetro de que trata o artigo 1.º é o que vai descrito a seguir e que está desenhado na planta anéxa, a qual fica fazendo parte integrante das presentes instruções:

— «Começa no cruzamento da Avenida Botuquara ou marginal com a rua Dom Bernardo Nogueira, seguindo por esta

até a rua D. Vigário Albenaz, e por esta até a linha de transmissão de força da Light, que segue até o córrego Capão do Rego, seguindo êste córrego até o lado do Sacoman; segue pela linha de maior profundidade dêste lago até a rua Bom Pastor; segue daí pela Estrada do Mar até o prolongamento da rua Thomaz de Souza; segue pelo prolongamento da rua Thomaz de Souza e por esta rua até encontrar a Estrada das Lágrimas; segue pela Estrada das Lágrimas até o prolongamento da rua perpendicular à rua Almirante Delamare, situada 400 ms. além da rua Cônego Xaxier; segue pela rua projetada, perpendicular a rua Almirante Delamare e situada 400 mts. além do cruzamento da rua Cônego Xavier com a rua Almirante Delamare, até encontrar a rua paralela à rua Alm. Delamare e situada 200 mts. além desta; segue por aquela rua, até encontrar a rua Maciel Parente, segue por esta até encontrar o prolongamento da rua Lúcia; segue pelo prolongamento da rua Lúcia e, depois, por esta rua até encontrar os trilhos da São Paulo Railway que segue até o Rio Tamanduateí; sobe pelo Rio Tamanduateí o córrego da Moóca; sobe o córrego da Moóca até o prolongamento da rua Galilei; segue o prolongamento da rua Galilei até a rua Itanhaen; segue a rua Itanhaen até a Estrada de Vila Ema, que segue até a estrada para Vila Prudente; segue a estrada para Vila Prudente até encontrar a estrada de Sapopemba; segue pela Estrada de Sapopemba até encontrar a estrada de Vila Ema; segue pela estrada de Vila Ema até encontrar a rua Julia Eugenia, pela qual segue até encontrar o vale situado 276 mts. além da Av. Regente Feijó, contados sôbre a rua Julia Eugenia; segue por êste valo até a rua Pedro Cunha; segue por esta rua 70 mts. em direção à cidade até encontrar a rua não oficial situada 320 metros além da rua das Palmeiras; segue por aquela rua não oficial, até a avenida Rejente Feijó, até encontrar o córrego Capão do Embira, no ponto de encontrar com seu afluente, marginal dos terrenos do Asilo Regente Feijó; segue por êsse afluente até encontrar o caminho que vai para o Asilo; sobe êste caminho até a cota 775; segue pela curva de nivel 775 (R. N. - Prefeitura Municipal), até a rua Serra do Japí, que segue até a rua Henrique Doria; segue pela rua Henrique Doria, até a antiga Estrada do Caguassú, que segue até a rua Antonio de Barros; segue pela rua Antonio de Barros, até a rua Califórnia, que segue até a rua Xiririca; segue a rua Xiririca até a rua A; segue pela rua A até o valo que vai ao córrego Rapadura, e por êste valo até o referido córrego Rapadura; sobe pelo correço Rapadura até encontrar o valo que passa pelo fim da rua Dentista Barreto; segue por êsse valo até encontrar novamente a rua Xiriri-

ca; segue pela rua Xiririca até a rua Luiz Pinto, e por esta até a rua Vieira Prioste; segue pela rua Vieira Prioste e seu prolongamento até a rua não oficial situada 115 mts. além da rua Pedro Pires segue por aquela rua não oficial até a estrada do Carrão, e depois por esta até encontrar o afluente do rio Aricanduva, que atravessa esta Estrada 460 mts. além da rua Pedro Pires; desce este afluente até o rio Aricanduva; desce o rio Aricanduva até encontrar o afluente da margem direita, situada 25 mts. abaixo; sobe este afluente até encontrar a Av. Dalila; segue por esta até a Estrada de Guaiuna; segue por esta em direção a São Paulo, até a rua D. Escolástica Fonseca, e por esta até a rua Edgard Azevedo; segue por esta até a Av. Dr. Joaquim Marra, e por esta até os trilhos da E. F. C. B. que atravessa e segue depois, na direção de Lageado, até a rua não oficial que é continuação da rua Gilda; sobe esta rua não oficial e depois a rua Gilda, até a rua Heloisa Penteado; segue pela rua Heloisa Penteado até a rua Otilia e por esta, na direção NE, até a estrada velha para São Miguel; segue esta estrada velha para São Miguel na direção W até a estrada de rodagem São Paulo Rio; segue esta estrada, na direção W, até a rua não oficial situada 400 mts. além da rua Enéas de Barros; segue por esta até o correjo Tiquatira e por este, e seus canais, até o rio Tieté; segue pelo rio Tieté, até o prolongamento da rua Ararituaba, em Vila Maria; segue por este prolongamento e depois pela rua Ararituaba, até a Estrada da Bela Vista; segue a Estrada da Bela Vista até a rua Edith, que sobe até a rua Lino; segue depois pela rua Lino, até a Estrada da Conceição, segue por esta estrada, em direção NW, até encontrar a rua projetada, situada 60 mts. além da Av. Angelica; segue por esta rua projetada, em direção NE, até o córrego Maria Paula; desce o córrego Maria Paula até a rua D. Carlos que segue até a rua Antonio Palmieri; segue a rua Annio Palmieri em direção SE e depois pelo prolongamento desta rua, até a rua Vitalina; segue pela rua Vitalina, em direção NW, até a rua Alaor de Queiroz que segue até a av. Lugley; segue pela av. Lugley e depois por seu prolongamento, até o rio Cabuçu ou Guapira; sobe pelo rio Cabuçu até encontrar o prolongamento da rua Alzira; segue pela rua Alzira, em direção SW, até a rua Mimosa; segue pela rua Mimosa e depois por seu prolongamento até a estrada de Vila Galvão; segue pela estrada de Vila Galvão, em direção SW, até rua Aurea; segue pela rua Aurea até a Estrada do Cabuçu; segue pela Estrada do Cabuçu, em direção NE, numa extensão de 800 mts., defletindo então para a esquerda em ângulo reto até encontrar o leito do Tramway da Cantareira; segue o leito do Tramway da Cantareira, em direção

SW, até a estação de Guapira; sobe pela Estrada de Tremembé até o Ribeirão Tremembé; sobe pelo Ribeirão Tremembé até a Estrada da Cantareira; segue pela Estrada da Cantareira, em direção a São Paulo, até a estrada de Guapira; segue daí em linha reta até o cruzamento da rua do Córrego com a av. Elza, na mesma direção segue 30 mts. até encontrar o Córrego; desce por êste afluente do Córrego Mandaquí até este Córrego, e por êste até a rua Zilda na Casa Verde; segue a rua Zilda, em direção N, até a rua Stela e por esta até a estrada da Cachoeira ou Mandi; desce por esta até a Estrada do Piquerí de Baixo, e por esta, em direção W, até a rua Bartolomeu do Canto, na Freguezia do Ó; sobe a rua Bartolomeu do Canto que sobe até a rua Antonio de Couros; sobe pela rua Antonio de Couros até a rua Manuel Corrêa até o seu final, 590 mts. além da rua Antonio de Couros; segue daí em linha réta até o cruzamento da rua Honorato de Moura; com a rua Itaberaba; segue pela rua Itaboraba até a rua Professor Machado, e por esta até o final da rua Chico de Paula; segue pela rua Chico de Paula até a rua José Siqueira e por esta até a rua da Bica; segue pela rua da Bica até a estrada da Freguezia do Ó, e por esta até a av. Santa Marina; segue pela av. Santa Marina até o rio Tieté; desce o rio Tieté até encontrar o rio Pinheiros, subindo êste até encontrar o córrego da Traição; sobe o córrego da Traição até a Estrada Velha de Santo Amaro; segue a Estrada Velha de Santo Amaro em direção a São Paulo, até o córrego Uberaba; sobe o córrego Uberaba até a Auto Estrada São Paulo-Santo Amaro; sobe daí o córrego Paraguai até a rua Santa Isabel; segue pela rua dos Lilases e por esta até a alameda das Crisandálias; segue pela rua Luiz Góes até a rua Vigário Albenaz e por esta até a av. Botuquara ou marginal; segue por esta até o seu cruzamento com a rua Dom Bernardo Nogueira, onde teve começo.»—

Artigo 6.º — Os prolongamentos da rêde de águas ou esgôtos em arruamentos situados fóra do perímetro descrito no artigo 5.º, somente serão concedidos em casos muito especiais, a juízo da Repartição de Águas e Esgôtos.

Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, aos 20 de fevereiro de 1941.

Guilherme Winter — Secretário de Estado

* * *

O Boletim "R.A.E.", dando a conhecer, aos seus leitores e nos meios técnicos, medida legislativa tão relevante - apela aos demais órgãos de publicidade diária, para que concedam mais ampla divulgação ao presente ato estadual. Tal medida visa, sem dúvida, acautelar os justos interesses da população e constitue oportuna "defesa da economia popular", expressão consagrada pelo Estado Novo.