

**FACCAMP**  
***Faculdade Campo Limpo Paulista***

**Doane Lemes dos Santos**  
**Ismar Pusti de Azevedo**

**FRANCISCO MORATO**  
***Do surgimento à Emancipação.***

Campo Limpo Paulista  
2009

**FACCAMP**  
***Faculdade Campo Limpo Paulista***

**Doane Lemes dos Santos**  
**Ismar Pusti de Azevedo**

**FRANCISCO MORATO**  
***Do surgimento à Emancipação.***

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao curso de História  
da Faculdade Campo Limpo  
Paulista (FACCAMP), para obtenção  
de Licenciatura Plena em História.

Campo Limpo Paulista  
2009

## **DEDICATÓRIA**

Dedicamos esse estudo sobre a história do Município de Francisco Morato aos jovens moratenses, para incentivá-los a buscar o que nossa pesquisa não abrangeu. E assim ampliar e enriquecer as fontes relacionadas à História de nossa cidade, bem como a valorização de nossa identidade.

## **AGRADECIMENTOS**

Não podíamos deixar de registrar que a realização deste trabalho só foi possível graças à colaboração direta e indireta de muitas pessoas. Manifestamos nossa gratidão a todas elas e de forma particular:

Primeiramente a Deus, por nos ter abençoado durante todas as fases de nossa vida.

Aos nossos familiares, por acreditarem em nossa capacidade.

A todos os nossos professores que nos ensinaram e nos fizeram acreditar que pela educação vale a pena lutar.

Aos amigos e companheiros de jornada pelo incentivo nos momentos difíceis e pelas intermináveis contribuições.

E em especial ao nosso amigo Adauri Alves, pela disponibilidade de suas fontes documentais relacionadas à nossa pesquisa, contribuindo para a realização de nosso objetivo.

## EPÍGRAFE

I.

“Vai surgindo o sol nas colinas  
Emitindo seus raios do alto  
Aquecendo este chão querido  
De passante Francisco Morato  
Na batalha do cotidiano  
Nunca foges de seu ideal  
Pois é esse o lema que ostenta  
Com denodo de seu pessoal

II

O slogan de sua bandeira  
Que foi dado por gente capaz  
E cravada com letras de ouro  
Cidade do amor e da paz

III

Dos longínquos tempos distantes  
Ao presente que eu quero bem  
Quando tu ainda és esperança  
Da saudosa e querida Belém  
Segue firme o passado heróico  
Sem temer o que der e vier  
Na batalha em busca da glória  
Não recuas um passo sequer

IV.

Passa o tempo e vem novo dia  
Nasce a planta a brota a flor  
É Morato seguindo tão firme  
Irmanando no sangue e suor  
Tenho orgulho de ser moratense  
E em sua terra viver  
O teu nome pra mim é sagrado  
Te amarei até morrer.”

(Hino Municipal, regulamentado pela Lei Municipal nº 2993 de 11/05/1967, em seu artigo 18º)

## **RESUMO**

A pesquisa analisa o surgimento da cidade de Francisco Morato. Como se deu o processo de ocupação nos campos de Juqueri, região que hoje se divide nos municípios de Mairiporã, Franco da Rocha, Caieiras e Francisco Morato. A construção da via férrea entre as cidades de Santos e de Jundiaí contribuiu para o surgimento de núcleos populacionais por onde a ferrovia passava. No caso de Francisco Morato, a chegada da ferrovia contribuiu para a formação da Vila Belém, um pequeno povoado formado por trabalhadores que construíam a ferrovia. O crescimento desse povoado e seu processo de emancipação político-administrativo.

**Palavras-Chave:** Francisco Morato, Ferrovia, Emancipação.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
CAPÍTULO 1	
1.1. A OCUPAÇÃO PORTUGUESA EM SÃO PAULO.....	10
1.2. A VILA JUQUERI.....	13
CAPÍTULO 2	
2.1. A FAZENDA BELÉM.....	17
2.1.1. A CHEGADA DA FERROVIA.....	17
2.2. A ESTAÇÃO BELÉM.....	21
CAPÍTULO 3	
3.1. O PROCESSO DE EMANCIPAÇÃO POLITICO-ADMINISTRATIVA DE FRANCISCO MORATO.....	25
3.2. QUEM FOI FRANCISCO MORATO.....	28
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	30
DOCUMENTAÇÕES.....	32
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	47



## **Introdução**

Durante nosso curso percebemos o quão importante é o estudo da história local. Os acontecimentos históricos regionais permitem o resgate de fragmentos da história da nação, assim, entendemos que o estudo do surgimento e da emancipação do município de Francisco Morato tem grande importância para a história do Estado de São Paulo e para a história do Brasil.

Sabendo desta importância, decidimos resgatar os momentos históricos do município de Francisco Morato.

No primeiro capítulo abordaremos a ocupação portuguesa em São Paulo, e o movimento das bandeiras que adentravam o território paulista abrindo novos caminhos na captura de índios para servir de mão-de-obra na extração de matérias primas.

O segundo capítulo retrata a sesmaria Campos de Juqueri, que marcou o surgimento do território da cidade de Francisco Morato, seguindo com a construção da ferrovia Santos-Jundiaí, idealizada pelo empresário do império Barão de Mauá, que tinha como ideal o escoamento da produção de café produzida no oeste paulista para o porto de Santos.

E o terceiro capítulo fecha nossa pesquisa com o processo de emancipação do município de Francisco Morato, cidade do Estado de São Paulo, marcada pelo povoamento que se deu através da construção da ferrovia.

## Capítulo 1

### 1.1. A ocupação portuguesa em São Paulo

A colonização de São Paulo teve seu início por volta de 1532, quando Martim Afonso de Souza, desembarcou no Brasil para dar continuidade à ocupação e exploração das terras recém descobertas e fundou a primeira vila brasileira – São Vicente.

Dois anos mais tarde, a Coroa Portuguesa tem de rever seu projeto de ocupação na colônia, que sofria com a ameaça de invasões estrangeiras.

O rei Dom João III, para proteger sua nova conquista, aprovou um decreto dividindo o Brasil em quinze faixas de terra. Cada um desses imensos lotes se integraria ao sistema de capitanias hereditárias, que transferiu a responsabilidade de ocupar e colonizar o território colonial para terceiros. Nesse sistema, o rei entregava uma capitania a algum membro da corte de sua confiança que, a partir de então, se transformava em capitão donatário. Como a Vila de São Vicente contava com um fundador, nada mais justo que fazê-lo donatário da recém formada Capitania de São Vicente, e Martim Afonso de Souza tornou-se donatário e com boa administração, fez da capitania uma das duas únicas a obter êxito e gerar lucros à Coroa Portuguesa, a outra foi a Capitania de Pernambuco.

Martim Affonso de Sousa, porém, não permaneceu muito tempo no Brasil, deixando sua Capitania nas mãos dos muitos portugueses que permaneceram aqui, como Braz Cubas, que depois se tornou capitão-mor da capitania.

Em 1549, chega à colônia, um grupo de padres que pertencia à ordem dos jesuítas, com o objetivo de catequizar os índios. Esses padres, juntamente com os portugueses interessados em metais preciosos, quebram a barreira até então existentes: a Serra do Mar. E, seguindo antigas trilhas indígenas,

alcançam o planalto de Piratininga, onde encontraram, segundo cartas enviadas a Portugal, "*uma terra mui sadia, fresca e de boas águas*".<sup>11</sup> Do ponto de vista da segurança, a localização topográfica de São Paulo era perfeita: situava-se numa colina alta e plana, que facilitava a defesa contra ataques de índios hostis. Nesse lugar, os padres fundaram um colégio em 25 de janeiro de 1554, ao redor do qual se iniciou a construção das primeiras casas de taipa, que dariam origem ao povoado de São Paulo de Piratininga.

Em 1560 vivia em São Paulo um punhado de brancos, mamelucos, índios e jesuítas, que deram início à instalação de aldeamentos. Os índios eram entregues aos cuidados da Companhia de Jesus para serem catequizados, o que gerou descontentamento nos colonos, por que se restringia o acesso à mão de obra indígena. Além desses conflitos com os jesuítas, os colonos tiveram de enfrentar combates com indígenas que resistiam à ocupação e à insistência dos colonos em escravizá-los. De fato, os novos habitantes de São Paulo, além de se apropriarem das terras indígenas, cada vez mais se dirigiam ao sertão em busca de mão de obra.

São Paulo foi considerado cabeça da Capitania e vivia da agricultura de subsistência, aprisionando índios para trabalharem como escravos na frustrada tentativa de implantação em escala da lavoura de cana-de-açúcar. Mas o sonho já era então a descoberta do ouro e dos metais preciosos.

Assim, na segunda metade do século XVI começariam as viagens de reconhecimento ao interior do país, as "bandeiras", expedições organizadas para aprisionar índios e procurar pedras e metais preciosos nos sertões distantes, dando início ao desbravamento das Minas Gerais.

São Paulo, então, passa a ser o ponto de partida das bandeiras que cortavam o interior do Brasil. Daí nasce a imagem clássica do paulista: virado de costas ao litoral e voltado à vastidão do interior. Sendo o mar o caminho com o relacionamento com a metrópole e também com outras capitanias,

---

<sup>11</sup> TAUNAY, Afonso E., 1920.

tornou-se natural que os paulistas logo desenvolvessem outro meio de sobrevivência.

Encastelados em seu planalto, no topo da escarpa, voltados para o sertão, cresceu entre os paulistas outra tendência para uma relativa autonomia. Constituíram outra rota de comercialização de índios que atendia a demanda por escravos dos colonizadores espanhóis da região do Rio da Prata. Por meio dessa rota, os bandeirantes ampliaram seus negócios conquistando um promissor mercado consumidor da mão-de-obra indígena.

Porém, com o fim da União Ibérica em 1640, o governo português veio a interromper o negócio estabelecido pelos bandeirantes. Portugal proibiu a escravização indígena buscando ampliar seus lucros, forçando os colonos a comprarem escravos africanos oferecidos pela administração colonial portuguesa.

Essa atitude da metrópole gerou descontentamento entre os paulistas e, inconformados com essa exigência da metrópole, um grupo de bandeirantes paulistas resolveu armar um levante que exigia o fim da proibição da escravização indígena. Buscando a vitória, os bandeirantes se dirigiram ao fazendeiro Amador Bueno da Ribeira que era um dos homens mais ricos de São Paulo, que vinha de próspera família com raízes hispânicas, e tinha participação na Câmara da Vila de Piratininga. E por possuir fazendas ao longo da província que contavam com o trabalho escravo de índios na produção de trigo, era a favor da escravização indígena.

Os moradores de São Paulo de Piratininga agiram instigados por espanhóis ali residentes, que lhes fizeram ver que o final da União Ibérica representaria a tutela mais firme da corte de Lisboa sobre seus interesses e sua liberdade. Dessa forma, os paulistas se mostraram decididos em sua posição e aclamaram Amador Bueno da Ribeira a Rei de São Paulo. Ele, porém, recusou a honra e declarou fidelidade ao Rei de Portugal. E quando o povo insistiu, ele se refugiou no Mosteiro de São Bento, pedindo a intervenção dos padres que, *“desceram à praça fronteira o prelado e sua comunidade,*

*procurando convencer os manifestantes que deviam abandonar o intento que os congregara*".<sup>12</sup>

Mesmo sem a posse de Amador Bueno, esse sentimento de relativa autonomia dos paulistas para com a coroa Portuguesa, por sua vez, contribuiu para incentivar o seu distanciamento da metrópole e sua penetração em terras desconhecidas. Foram os paulistas que acoplaram o viver e o saber indígena ao seu próprio viver de maneira intensa, cooperando assim ao desbravamento do sertão.

## 1.2. A Vila Juqueri

As datas exatas da fundação do povoado de Juqueri, e de sua elevação a categoria de freguesia são desconhecidas. Sabe-se que o povoamento teve início no século XVII, depois que a Coroa Portuguesa destinou as primeiras cartas de doação de *sesmaria* na região.

A sesmaria recebida por Amador Bueno da Ribeira, foi prêmio doado pela Coroa Portuguesa, por ele ter demonstrado fidelidade ao Rei de Portugal, por ocasião da rebelião dos paulistas que tinha por intento fazê-lo Rei de São Paulo.

Para se entender a localização dessas terras, cabe compreender que a denominação Campos do Juqueri refere-se às terras que partiam da margem direita do Rio Juqueri alastrando-se a Leste, Oeste e Norte. E para povoar essas terras era necessário vencer o principal obstáculo, que dificultava a penetração para o interior: a travessia da Serra do Ajuhá, hoje chamada de Serra da Cantareira.

---

<sup>12</sup> TAUNAY, Afonso E., 1924, p.631.

Salvador Pires de Medeiros, bandeirante com grande prestígio na Vila São Paulo de Piratininga e conhecido pela sua bravura da captura de índios hostis, recebeu em 1607, de Gaspar Conqueiro, representante da Coroa Portuguesa, a doação de uma sesmaria que começava na margem direita do Rio Anhambi, subia a Serra do Ajuhá e chegava as margens do Rio Juqueri. Lá ele decide se estabelecer com a família. Nos altos da Serra. E constrói ali uma capela em louvor a Santa Inês, em homenagem a sua esposa, Inês Monteiro de Alvarenga. Anos mais tarde, por sugestão de Fernão Dias Paes Leme, primo de Inês, o povoado de Juqueri passa a venerar outra padroeira, Nossa Senhora do Desterro.<sup>13</sup>

A partir do acesso ao Rio Juqueri, feito pela família Pires, outras sesmarias foram distribuídas na região a colonos de origem portuguesa e espanhola. As terras dadas compreendiam todo o território por onde o Rio Juqueri passava. De suas nascentes (Juqueri-Arriba, entre os atuais municípios de Nazaré Paulista e Santa Izabel) até sua foz (Juqueri-Açu, atual município de Santana de Parnaíba) passando pelo Juqueri-Campo, (que atualmente compreende as terras de Mairiporã e Franco da Rocha).

O acesso a essas terras foi seguindo os rios que mantinham a base da ocupação. Como no caso do Rio Tietê, que percorre leste e oeste do Estado de São Paulo. Nasce na Serra do Mar, a 840 metros de altitude e não consegue vencer os picos rochosos rumo ao litoral. Por isso, ao contrário da maioria dos rios que correm para o mar, ele segue para o interior, atravessando a Região Metropolitana de São Paulo. E paralelo ao rio se tinha as antigas trilhas indígenas, utilizadas no processo de ocupação.

E, sendo o Rio Juqueri da bacia hidrográfica do Alto Tietê, nasce em Nazaré Paulista, e deságua em Santana de Parnaíba.

De 1607 a 1642, os donatários de Juqueri foram: Antonio Pedroso, Antonio Pires, Antonio Rodrigues Ribeiro, Amador Bueno da Ribeira, Beatriz Diniz, Braz Cardoso, Custódio de Paiva, Diogo Martins, Domingos da Silva, Francisco

---

<sup>13</sup> RAMOS, Roberto., 2006.

Rodrigues Velho, Francisco da Fonseca Falcão, Francisco de Siqueira, Francisco Rondon, Francisco Figueiró, Gaspar Sardinha da Silva, Gregório Fagundes, Inês Monteiro, Jacques Felix, José Ortiz de Camargo, Jorge Correa, Manoel da Costa, Pedro Moraes Aragonez, Paulo Pereira, Salvador Pires de Medeiros, Suzana Dias, Sebastião Pedroso, Sebastião de Freitas, Simão Borges, Salvador de Paiva e Vicência da Costa.

De 1720 a 1785 foram: Francisco Xavier Pedroso, Agostinho Pereira da Silva, Bartholomeu Bueno Pedroso, Joaquim Soares, João Pedroso da Cunha, Rodrigo Bicudo da Silva e Pascoal Fernandes Sampaio.

Dentre as famílias mais ricas de São Paulo, três eram proprietários em Juqueri: os Pires, os Buenos e os Camargos.<sup>14</sup>

As terras que coube a Amador Bueno da Ribeira administrar foram passadas aos seus filhos. Pois ele já dispunha de uma extensa fazenda e moinho de trigo lá para as bandas do Mandaqui. E seu filho Antonio Bueno passou a administrar as terras na região do Rio Juqueri, que hoje é a atual Mairiporã.

Durante os séculos XVII e XVIII, a então Vila de Juqueri transformou-se em local de pouso para tropeiros e viajantes que iam de São Paulo às lavras mineiras e vice-versa.

E esse trânsito de pessoas, mulas e cavalos entre as duas regiões, fez com que as autoridades destinassem recursos para a abertura de novos caminhos para facilitar a atividade das tropas. A primeira estrada oficial a ser feita de São Paulo a Juqueri, foi a que é hoje a Estrada Velha de Bragança Paulista.

Já o século XIX traz o esgotamento do ciclo do ouro nas Minas Gerais e a expansão da cafeicultura nas terras do Vale do Paraíba e depois no noroeste

---

<sup>14</sup> <sup>14</sup> RAMOS, Roberto., 2006

da Província de São Paulo. E são as grandes lavouras de café que irão promover o desenvolvimento do sertão paulista.

Juqueri, no entanto, continua com sua produção baseada em produtos agrícolas para o mercado interno, e em condições nem sempre adequadas. Mesmo com sua proximidade com a capital, continua com sua economia estagnada.

Juqueri só alcança a emancipação no ano da Proclamação da República, no dia 27 de março de 1889. Os nove anos antes foi Distrito de Guarulhos que se emancipara em 24 de março de 1880.

A Vila de Juqueri englobava o que hoje são os municípios de Mairiporã, Franco da Rocha, Caieiras e Francisco Morato. E na época a referencia regional era Mairiporã, a sede da Vila.

Com a construção da ferrovia Santos–Jundiaí, e sua inauguração provisória em 1867, para o transporte de café até o litoral, a situação começou a mudar.

Antes disso, em 1858, as fazendas que constituíam na atual Francisco Morato, foram vendidas a Irineu Evangelista de Souza, para facilitar na construção da ferrovia e servir de alojamento para os operários que trabalhavam no túnel da Serra de Botujuru. Em 1867, com a inauguração da Estação Belém, formou-se uma Vila em seu entorno.

As terras do atual município de Franco da Rocha, também eram constituídas de fazendas isoladas. Mas em 1888, quando a São Paulo Railway constrói e inaugura a Estação Juqueri, e dez anos mais tarde, com a inauguração do hospital-colônia para doentes mentais, essas terras saíram do isolamento.

O mesmo ocorre com a atual Caieiras, que tem sua origem na formação de núcleos de povoamento nas terras do coronel Antonio Proost Rodvalho, onde foi instalada em 1890 a fábrica de papel da Companhia Melhoramentos de São Paulo. Há indícios de que a atividade na região já existia antes da



implantação dessa companhia e que lá funcionavam algumas fábricas de cal e cerâmica.

Já na década de 1940, o nome Juqueri era usado para o Hospital, para a Estação e para o município. Isso causava confusão, por exemplo, na entrega de correspondências e também gerava desconforto entre os juquerienses. Então é criado um movimento para mudar o nome do município. Em 1948, o prefeito Bento de Oliveira, solicitou à Assembléia Legislativa autorização para a mudança. Na ocasião, o deputado Ulisses Guimarães apoiou o pedido e pronunciou a seguinte frase: “Juqueri, terra de loucos. Loucos por cidadania”.<sup>15</sup> E então o município passa a se chamar Mairiporã.

## Capítulo 2

### 2.1. A Fazenda Belém

#### 2.1.1. A chegada da Ferrovia.

Situada a oeste da Vila Juqueri, a Fazenda Belém só vai ter sua importância com a chegada da ferrovia.

Em 1858, Irineu Evangelista de Souza compra a Fazenda Belém de José da Silveira Moraes. Ele tinha como plano a construção de uma ferrovia que ligasse as cidades de Santos e Jundiaí, garantindo dessa forma um meio de transporte entre o litoral e interior.

---

<sup>15</sup> REZENDE, Alarico. *A bonita Mairiporã e sua rica história*. São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.brasilraiz.com.br/mairipora.htm>> Acesso em: 26 de setembro de 2009.

Com idéias inovadoras, de influência européia, o Barão de Mauá foi o responsável por promover mudanças que causaram forte impacto no Brasil.

Em visita à Inglaterra, Irineu Evangelista de Souza teve os primeiros contatos com as grandes mudanças técnicas que ocorriam na Europa, com a Revolução Industrial. Isto incluía estabelecimentos de fundição de ferro, fábricas e grandes lojas.

Ao voltar para o Brasil, trouxe consigo essas idéias e, desejando colocar em prática o que havia visto, utilizou como financiamento, recursos que antes eram usados na compra de escravos. Lembrando que neste período é estabelecida a lei de Euzébio de Queiroz, proibindo o tráfico negreiro, em que a importação de escravos foi considerada ato de pirataria e como tal deveria ser punida.

Por outro lado, Irineu Evangelista também acreditava na formação de sociedades por ações, e que essas poderiam acelerar o desenvolvimento econômico do Brasil. Assim, buscando novas fontes de recursos, associou-se a capitalistas ingleses. Reunindo condições favoráveis, montou fundição de ferro e bronze, serralherias, estaleiros, companhias de bonde e de iluminação, introduziu o telégrafo submarino (fazendo contato com a Europa), criou o Banco Mauá McGregor & Cia. (com filiais na Inglaterra, França, Estados Unidos da América, Argentina e Uruguai) e ferrovias. E com isso, expandia sua fortuna em todo o Brasil.

A década de 1850 ficou conhecida, por tudo isso, como a "era da estrada de ferro", empreendimento que simbolizava naquele contexto, segundo Lilia Moritz Schwarcz, "*o avanço e o progresso das nações*".<sup>16</sup> Das empresas de Mauá, como a de fundição, saíam desde canos de ferro, pregos, sinos, até navios e produtos diversos. Por outro lado, as mudanças que se processaram na chamada "era Mauá", como a iluminação a gás, o sistema de esgotos, além da construção de ferrovias, retiraram os escravos das tarefas antes realizadas

---

<sup>16</sup> SCHWARCZ, Lilia Moritz. 1998.p.102

por eles nas cidades, onde perderam a utilidade. Os melhoramentos materiais promovidos por Irineu Evangelista de Souza poupavam a mão-de-obra, que agora se fazia mais necessária e cara na lavoura, após a extinção do tráfico negreiro.

A construção de ferrovias no país tornou-se uma necessidade para conduzir as mercadorias de exportação até os portos principais do Império. No Nordeste, visando escoar a safra do açúcar, surgiram empresas inglesas dando introdução à construção de ferrovias em 1855. No Centro-Sul, o Barão de Mauá foi responsável pelos 14 quilômetros de uma estrada de ferro entre o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à Petrópolis. Tinha a pretensão de unir o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba e a Minas Gerais, em um projeto que interligava os transportes marítimo, ferroviário e rodoviário que, entretanto, não se concretizou.

Em São Paulo, após anos de negociações e procura de investimentos, o Barão de Mauá consegue créditos e acionistas para o início das obras da futura São Paulo Railway. Iniciam-se então, as obras da construção da estrada de ferro Santos – Jundiaí. O primeiro desafio que era a Serra do Mar deixa de ser empecilho, já que os estudos feitos demonstraram que a construção era possível. A obra começou em 1861. Nos primeiros anos o Barão de Mauá muito se dedicou, oferecendo todo o suporte financeiro possível. Mas em 1863, devido a uma crise financeira, foi obrigado a vender suas ações no empreendimento.

Entre 1858 a 1863, período de construção da ferrovia com a participação do Barão de Mauá nas ações do empreendimento, a fazenda Belém servia de acampamento aos operários que construíram o túnel que transpunha a Serra de Botujuru. Quando a crise financeira atingiu o Barão e ele vendeu sua parte, a obra continuou com problemas de cunho financeiro, especialmente para seu construtor, que tinha uma grande dívida com os bancos ingleses. O construtor acabou por assinar um acordo no qual teria a garantia de receber o dinheiro investido na obra de volta. Tal acordo prejudicou o Barão de Mauá, já que numa das cláusulas do contrato exigia que o construtor pedisse, de forma

fraudulenta, a sua falência. Com toda essa situação, o controle majoritário da ferrovia acabou em mãos inglesas.

Para os ingleses, a ferrovia era sinônimo de grandes lucros, pois com a crescente demanda na produção de café e algodão, o interior paulista investia cada vez mais na plantação desses produtos e a ferrovia, é claro, facilitava e tornava rápido o transporte para o porto de Santos.

Com os ingleses na posse da ferrovia, a São Paulo Railway que era administrada pela empresa de mesmo nome, The San Paulo Railway Company LTDA , recebeu uma concessão de noventa anos para a exploração da linha que ligava Santos a Jundiaí, essa concessão só foi dada porque o capital que financiou a construção da estrada de ferro era totalmente inglês.

Após a conclusão do túnel que transpassaria a Serra de Botujuru, a São Paulo Railway, conhecida popularmente como “Inglesa”, também já tinha posse da Fazenda Belém, que o Barão de Mauá havia comprado no início da construção. Eram em torno de 45 km<sup>2</sup> de terras, o que hoje formam a cidade de Francisco Morato. Com a inauguração do túnel de Botujuru, a área em torno da vila transformou-se numa fazenda de eucaliptos que fornecia lenha para ser usada na estrada de ferro, sob domínio da SPR com uma subsidiária Companhia Fazenda Belém. Surgiram, também, às margens da ferrovia, várias olarias e cerâmicas que produziam tijolos e telhas utilizadas pela companhia que construía a ferrovia.

Em 16 de fevereiro de 1867, foi inaugurada a estrada de ferro, porém devido a alguns empecilhos no contrato de construção entre a SPR e o governo Imperial, só vai funcionar em 8 de agosto de 1868.

Já no início de suas operações os trens da São Paulo Railway transportavam, além das cargas previstas, passageiros.

A ferrovia chegou em um momento em que o rápido crescimento da produção de café necessitava de um meio de transporte ágil para o escoamento dos grãos, já que o transporte utilizado até então, era feito por mulas guiadas pelos tropeiros, um transporte caro que além de não ser

eficiente, não condizia com o capitalismo iniciante. No litoral paulista, anualmente chegavam cerca de 200 mil mulas, um número não suficiente. Parte da produção do interior se perdia. Daí a importância da estrada de ferro para o país. Ela levaria o café e outros tantos produtos agrícolas do interior do Estado de São Paulo para o Porto de Santos, e de lá para exportação.

A estrada de ferro Santos – Jundiaí proporcionou tamanho crescimento na produção que, poucos anos após ser inaugurada já tinha sua capacidade de transporte esgotada diante da grande demanda.

E com relação aos passageiros, estes eram transportados divididos em carros de primeira e segunda classe, que embarcavam nas composições em uma das onze estações construídas entre Santos e Jundiaí, sendo elas: Jundiaí, Belém, Perus, Água Branca, São Paulo, Brás, São Bernardo, Rio Grande, Raiz da Serra, Cubatão e Santos. Anos mais tarde, as estações Belém e São Paulo, foram rebatizadas de Francisco Morato e Luz, respectivamente.

## 2.2. Estação Belém

Em meados de 1865, os empreiteiros das obras da construção da estrada de ferro, por direitos que lhes conferiam as leis, passaram a transportar mercadorias e passageiros, desde Santos a São Paulo e de São Paulo a Belém, seu canteiro de obras onde se construiria a estação.

Belém tornou-se baldeação para os interessados em ir para Jundiaí e para a localidade da futura *Bragantina*<sup>17</sup>, através do antigo caminho apontado por Amador Bueno, realizado por tropas de burros, carros de bois, a cavalo e a pé, pois dali para frente ainda não havia trilhos (neste período o trecho até Jundiaí ainda estava sendo construído), portanto o trajeto ainda era feita desta

---

<sup>17</sup> Estrada de Ferro Bragantina (extinta). Trecho entre Campo Limpo Paulista à Bragança Paulista.

maneira. Neste período, as fazendas Cachoeira e Belém encontravam-se inativas desde a compra feita pelo Barão de Mauá.

Em 1866, o Barão de Mauá vende à São Paulo Railway (SPR) os referidos 49KM<sup>2</sup> de terras que comprara na região.

Em 16 de fevereiro de 1867, a São Paulo Railway inaugura o tráfego de sua linha de Santos a Jundiaí, inclusive a estação técnica como era conhecida Belém, onde as locomotivas eram abastecidas de água para subir a rampa de 2,06%, até alcançar o túnel de Botujuru, e onde eram iluminados os vagões de passageiros, já que, o trecho não contava com iluminação.

A estação Belém deixara então de ser baldeação para Jundiaí, mas continuava estação Belém que anos mais tarde seria Francisco Morato. A partir desta inauguração, o pequeno povoado vai passar por grandes transformações, o lugarejo passa a receber trabalhadores e transforma-se em canteiro de obras da Estrada de Ferro.

Este período marca o início do pequeno lugarejo, que com a construção da estação Belém começa aos poucos a ser povoado, surgem os primeiros comércios que supriam as necessidades da população que habitava o local, as primeiras construções começam a ser erguidas, casas simples habitadas pelos trabalhadores, dando início aos primeiros processos de ocupação.

Os trabalhadores da estrada de ferro São Paulo Railway, ao se instalarem no lugarejo, acabavam trazendo suas famílias, que, por sua vez, também traziam parentes e amigos mais próximos, para mão de obra da própria estrada de ferro.

Em meados de 1910, a São Paulo Railway resolveu arrendar algumas glebas de suas terras para imigrantes espanhóis que desejavam plantar, especialmente batatas. Os referidos imigrantes e suas famílias passaram a residir nas proximidades do local em que se encontrava a capela de São Benedito, no futuro o bairro que popularmente se denominou Vila Espanhola.

No início do ano de 1917, a São Paulo Railway, frente à falta de carvão de Cardiff, impedido de atravessar o atlântico, pois no período ocorria a 1ª Guerra Mundial e na Europa havia ocorrido ataques de submarinos alemães aos navios brasileiros, deu início então, ao corte de suas matas das antigas fazendas, de onde retirou um milhão de metros cúbicos de lenha para alimentar suas locomotivas e máquinas fixas das serras, transformando, assim, a paisagem local.

Em 21 de fevereiro de 1922, a São Paulo Railway criou a Companhia Fazenda Bethlém, englobando todos os 49 KM<sup>2</sup> de suas terras em loteamentos de terrenos residenciais em torno das estações de Juqueri e Belém, e em glebas rurais de até 12 alqueires e as demais áreas aos ferroviários.<sup>18</sup>

Em 1924 após serem loteadas as áreas residenciais de Belém, a nova empresa imobiliária reservou um terreno melhor localizado e maior, para os fiéis católicos residentes construírem uma nova capela, a qual foi simplesmente transferida de local. Em 5 de novembro de 1928 começa a construção da nova capela, inaugurada em 17 de fevereiro de 1929.

Em 18 de maio de 1936 foi fundado o Clube Progresso, social e desportivo, por altos funcionários da São Paulo Railway e da Companhia Fazenda Belém. A sua sede, possuiu neste período salão para bailes e apresentações, campo de futebol e quadra de boxe. O terreno para a construção do clube foi doado pela Companhia Fazenda Belém, que tinha o intuito de proporcionar aos seus funcionários momentos de lazer para eles e seus familiares.

A companhia Fazenda Belém deu início, em 1941, ao reflorestamento de suas glebas disponíveis, preparando-se para o fornecimento de lenha para sua frota de locomotivas e maquinários, pois como houve escassez por motivo da Primeira Guerra, em 1917, a Segunda Guerra Mundial também era motivo de

---

<sup>18</sup> ALVES, Adauri.,2007.p. 7

preocupações, outros proprietários de glebas da região também seguiram o exemplo.

Em 30 de novembro de 1944, o distrito de paz de Franco da Rocha é elevado a município passando assim o bairro de Belém a sua jurisdição municipal. Até este momento todas as decisões eram tomadas no município de Franco da Rocha.

Em 27 de julho de 1945, católicos da alta administração da São Paulo Railway e da Companhia Fazenda Belém, fundaram a Irmandade do Sagrado Coração de Jesus, que mais tarde, construiriam uma igreja no centro do então distrito e no futuro um hospital, em terras doadas pela Companhia.

De início, a Irmandade comprou um terreno no centro e mandou construir um modesto ambulatório para a população carente, que foi utilizado por um longo período para o tratamento de enfermos do distrito.

Em 1947, ocorre a encampação da São Paulo Railway pela União, ou seja, a estrada de ferro passa a ser estatal, neste momento a Companhia Fazenda Belém vende sua organização imobiliária a outras empresas.

Em 1948 mais precisamente em 6 de março, Belém é elevada a distrito de paz, através da lei nº 233. O distrito, essencialmente ferroviário, começa a se expandir. É inaugurada a primeira obra do novo distrito: a estrada de curta extensão à sede municipal de Franco da Rocha, praticamente acompanhando as linhas ferroviárias. O tráfego de 15 Km anterior, através da estrada velha de campinas, ficou reduzido a 6 KM.

Em 18 de dezembro de 1954, é inaugurada a Igreja do Sagrado Coração de Jesus, a qual se tornou matriz e paróquia do distrito de paz.

Em 1958 sai a primeira edição do jornal “O Moratense”, com oficina própria, sob a égide da Sociedade Amigos de Francisco Morato. O jornal sobrevive alguns anos, sendo distribuído gratuitamente aos leitores, enquanto



a Sociedade praticamente inativa desde sua fundação, assim se manteve até sua extinção.

Em 1962, é inaugurada a energia elétrica em Francisco Morato, assim que Franco da Rocha obteve do governo estadual dois geradores Diesel-elétricos.

### Capítulo 3.

#### 3.1. O processo de emancipação político-administrativa de Francisco Morato

Para João Carlos Magalhães, do Departamento de Estudos Regionais e Urbanos (DIRUR) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA):

O início do processo de emancipação municipal no Brasil ocorreu por volta da década de 1930. Esse processo se intensificou nas décadas de 1950 e 1960 e foi restringido pelos governos militares entre 1970 e 1980. Após o término do regime militar, as emancipações se intensificaram novamente.

Com a constituição federal de 1988, os municípios passaram a ser considerados entes federativos e a desempenhar um papel mais relevante na administração pública brasileira. As comunas passaram a integrar expressamente a federação, juntamente com os estados e o Distrito Federal. Em decorrência, os municípios receberam extenso e detalhado tratamento constitucional, com competências privativas ou em colaboração com o estado e a União.

Nessa linha de autonomia, a Constituição de 1988 atribui aos municípios competências tributárias próprias e participações no produto de arrecadação de impostos da União e dos estados. Em contrapartida, foi ampliada a esfera de obrigações do municípios na prestação de serviços públicos essenciais.

Desde 1985, a intensa criação e instalação de municípios no Brasil têm sido parte de um processo mais geral de descentralização. De 1984 a 2000 foram instalados (a instalação corresponde ao início de funcionamento efetivo do município, o que se dá com a eleição do primeiro prefeito) 1.405 municípios no país, sendo as regiões Sul e Nordeste as que mais contribuíram em termos absolutos para esse crescimento. Como, em 1984, existiam 4.102 municípios no Brasil, os novos municípios correspondem a um aumento de 34,3 %.<sup>19</sup>

Para se entender o processo de emancipação do município de Francisco Morato, é necessário que antes alguns acontecimentos estejam esclarecidos. Os capítulos anteriores mostraram a necessidade que existiu de escoamento do café para o litoral paulista, haja vista que o crescimento das fazendas produtoras de café na região era grande, assim, o avanço deste produto economicamente no Estado de São Paulo, crescia em ritmo acelerado.

O século XVIII foi um século de grandes transformações no mundo e principalmente na Europa, a Revolução Industrial modificava os meios de produção e colocava o sistema capitalista e a burguesia em primeiro plano, era um momento de grandes transformações.

O Brasil vivia o seu segundo reinado e Dom Pedro II Imperador do Brasil, mostrava grande interesse em trazer as novas tecnologias criadas na Europa, porém foram necessário as idéias de Irineu Evangelista de Souza, O Barão de Mauá, para que estes novos meios de produção chegassem ao Império. Um deles, a ferrovia que ligaria Santos à cidade de Jundiá, idealizada pelo Barão de Mauá, traria o progresso à região e seria o ponto de partida para o início do povoado de Belém, que anos mais tarde se transformaria no município de Francisco Morato.

---

<sup>19</sup> lpea.gov.br

Porém, as ferrovias, antes de funcionarem como agentes orientadores da reorganização dos arredores paulistanos provocaram a derrocada do sistema de transportes por tropas de burros. Estas, é claro, não tinham condições para competir com o moderno meio de circulação recém-introduzido. O contraste entre o sistema arcaico e o novo era muito mais acentuado do que aquele verificado na Europa e nos Estados Unidos, onde as ferrovias sucederam as diligências, que circulavam por estradas razoáveis ou mesmo boas. No entanto, mesmo as diligências não conseguiram fazer frente ao trem de ferro, que dizer então de nossas tropas de burros e de nossos precários caminhos.

Assim, com o progresso estabelecido na região, surgem novos povoados, criados a partir das necessidades de trabalhadores da estrada de ferro, que aos poucos vão estabelecendo suas moradias em torno da construção da ferrovia.

O povoado passa a condição de Vila Belém e em 1948, a Câmara de Franco da Rocha, escolhe através do voto seu primeiro prefeito. A cidade passou a ter vida própria e dirigia os destinos de Caieiras e Belém. O Decreto nº9775 de 30 de novembro de 1938 havia criado o distrito de Caieiras no município, com a criação do município de Franco da Rocha que engloba o distrito de Caieiras que em 1958 resolveu fazer um plebiscito para a Emancipação do município, que depois de uma longa batalha é emancipada. Em 1960 Caieiras têm seu primeiro prefeito e vereadores.

Belém como distrito de Franco da Rocha e com um subprefeito na Câmara e vereadores representando o distrito, as dificuldades do povo eram enormes, sem energia elétrica nem posto de saúde para a população moratense. O prefeito, em 1948 prometeu a instalação de luz elétrica para Belém o mais rápido possível. O que só acontece em 1962.

Desse descontentamento do descaso da administração do município destinada aos distritos, nasce em Belém um movimento de emancipação

encabeçado por Afonso Moreno<sup>20</sup>, escrivão e tabelião do Cartório de Registro Civil e Tabelionato de Francisco Morato.

Afonso Moreno, homem culto, visionário via tudo o que estava acontecendo com os mesmos olhos dos que buscam a liberdade, a cidadania e um novo caminho, sendo grande amigo do Deputado Blota Junior, consegue um Posto de Saúde e a instalação do Ginásio em nosso distrito, era junho de 1963.<sup>21</sup>

Mesmo em um momento crítico da realidade brasileira, com a instabilidade política, com Jânio Quadros que assumiu o cargo de Presidente da República em janeiro de 1961, renunciando sete meses depois e foi substituído pelo seu vice João Goulart que também em pouco tempo foi obrigado a deixar o poder por ocasião ao golpe militar, Afonso Moreno sabia que o momento era crítico, no entanto não poderia voltar atrás, sua cidade, seu povo estava ansioso por uma ação positiva.<sup>22</sup>

Desse movimento participava homens, mulheres, jovens. O cartório de Afonso Moreno era o Quartel General daqueles que ansiavam por seus direitos.

O movimento de emancipação tinha o apoio do Deputado Blota Junior<sup>23</sup>. E amparados pela lei nº1 de 18 de setembro de 1947, começou a luta pela Emancipação de Francisco Morato.

Na Assembléia Legislativa, o Deputado mostrava seu apoio ao movimento. Representando os moradores do Distrito de Francisco Morato,

---

<sup>20</sup> ALVES, Adauri.,2007.p.59

<sup>21</sup> ALVES, Adauri.,2007.p.10

<sup>22</sup> ALVES, Adauri.,2007.p.10

<sup>23</sup> ALVES, Adauri.,2007.p.60

enviou carta ao Presidente objetivando a criação do Município de Francisco Morato.

Em 21 de março de 1965, emancipa-se o distrito de Francisco Morato.

É eleito seu primeiro prefeito, Cassiano Gonçalves Passos, que inaugura a primeira farmácia no distrito.

A receita deste ano foi de cerca de CR\$ 25.000,00, pois o novo município nascera em berço de palha, tal sua pobreza. A sua população talvez não alcançasse 5.000 habitantes

Francisco Morato, no entanto, cresceu e segundo o censo realizado em 2004, a população é de 161.827 habitantes.<sup>24</sup>

### 3.2. Quem foi Francisco Morato?

Nascido em 17 de outubro de 1868, Francisco Antonio de Almeida Morato, daria nome ao município anos mais tarde, após sua morte.

Estudou Humanidades no Colégio Moretzsohn, prestando exames preparatórios no Curso Anexo da Faculdade de Direito de São Paulo na qual se matriculou em 1884, recebendo o grau de bacharel em 1888.

Em sua terra natal exerceu a profissão de advogado, ocupando também os cargos de promotor público, vereador, inspetor escolar e provedor da Santa Casa de Misericórdia.

---

<sup>24</sup> PORTAL DA PREFEITURA DE FRANCISCO MORATO. Disponível em: <<http://www.franciscomorato.sp.gov.br/index.asp?nav=cidade&act=dadosgerais>> Acesso em 28 de Nov. de 2009.

Transferindo-se para São Paulo, foi um dos fundadores da Ordem dos Advogados de São Paulo, tendo sido eleito seu primeiro presidente, função que ocupou de 1916 a 1922 e de 1925 a 1927.

Aprovado em concurso, foi nomeado professor substituto da sétima seção da Faculdade de Direito de São Paulo, em 1917. Em novembro de 1918, tomou posse da cadeira e recebeu o grau de doutor. Em outubro de 1922, assumiu a cátedra de Prática do Processo Civil e Comercial.

Na órbita política, foi fundador do Partido Democrático, eleito deputado federal em 1927, tendo sido um dos organizadores da Frente Única de 1932, com destacado papel no movimento constitucionalista.

Foi membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, e presidente do Tribunal de Ética Profissional. Jubilado na cadeira de Direito Judiciário Civil, foi-lhe conferido o título de professor emérito.

Após a Revolução, no período de 1932-1933 esteve exilado na França em Portugal.

No período de 1935 a 1938, foi diretor da Faculdade de Direito de São Paulo. Recusou a presidência do Estado, aceitando, porém o cargo de secretário da Justiça e Negócios do Interior na interventoria Macedo Soares. Faleceu em 21 de maio de 1948.

O município de Francisco Morato passa a utilizar desse nome em 1948, com a elevação a distrito de Franco da Rocha. Não poderia continuar como Belém, pois já havia no Brasil Belém como capital do Pará. É sugerido Francisco Morato, pela sua influência na política estadual.

### **Considerações Finais.**

Esta pesquisa possibilitou o resgate da história do município de Francisco Morato.

Num artigo intitulado “História e memória”, José de Souza Martins<sup>1</sup> destaca que a história local é a história da particularidade. É nesse âmbito que a história é vivida e ganha sentido para uma pessoa. Quem procura compreender e explicar as relações sociais precisa encontrar as ligações existentes entre a história local e a história. Esse é o âmbito do sujeito e da história local, isto é, “o modo de viver a história”, segundo Martins. Por essas mediações (entre a história local e a história), a compreensão da história se enriquece, assim como a consciência histórica de quem age na esperança de dar sentido ao seu destino.

Baseando-se nestas informações concluímos que o município de Francisco Morato é hoje, fruto do seu surgimento e processo de emancipação, têm uma identidade particular de seus fundadores, pessoas simples, trabalhadores da ferrovia que nele constituíram suas famílias, tornando-se assim um município com condições precárias, com uma população de baixa renda. Hoje Francisco Morato é considerada uma cidade dormitório, devido a escassez de indústrias. .

Não poderíamos finalizar esta pesquisa sem as características atuais do município de Francisco Morato.

O município de Francisco Morato, na Região Metropolitana de São Paulo, microregião de Franco da Rocha, conta neste ano de 2009 com uma população de 157.294 habitantes numa área de 49,2 Km<sup>2</sup>, o que resulta numa densidade demográfica de 3.470 hab/Km<sup>2</sup>.

O município é servido pelos trens da linha 7 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, CPTM.

Localiza-se na parte Norte-Noroeste da Grande São Paulo, fica a 30,5 Km em linha reta da capital do Estado, 43 Km por ferrovia e 45 por rodovia.

Os limites da cidade: ao Norte é a cidade de Campo Limpo Paulista, ao Nordeste fica Atibaia, a Oeste, Sul e Leste fica Franco da Rocha.

Seu clima é temperado, os rios que cruzam a cidade são os ribeirões Tapera Grande e Euzébio Matoso.

A cidade é servida pela Rodovia Tancredo de Almeida Neves (SP-320), a antiga Estrada Velha de Campinas, e pela ferrovia Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, operada pela CPTM.

Neste ano de 2009 o município de Francisco Morato completou 44 anos de emancipação político administrativa, esperamos que este trabalho se torne referência de estudos para os estudantes do município e base para outros pesquisadores, que desejem estudar sobre a história deste município.

Finalizamos com a segunda estrofe do hino municipal que, de certa forma, demonstra o objetivo das pessoas que fizeram parte do processo de emancipação.

“O slogan de sua bandeira.  
Que foi dado por gente capaz  
E cravada com letras de ouro  
Cidade do amor e da paz.”



Anexos

Anexo 1<sup>1</sup>

A.P. f. Dem. Div. A. e Ind. 631  
30 4

Senhor Presidente:

Nos termos regimentais, encaminho a V. Exa. a inclusão representada dos moradores do Distrito de Francisco Morato, para posterior encaminhamento à Comissão de Divisão Administrativa e Judiciária, objetivando a criação do Município de Francisco Morato.

Sala da Sesão, 30 de Abril de 1963

Blota Jr.

3-5-63  
nova

PROTÓCOLO  
REGISTRO GERAL  
N.º 3611 DE 19 63  
Autuado c/ 5 folhas  
Blota Jr.

<sup>1</sup> Carta do deputado Blota Júnior quando solicita a criação do município de Francisco Morato.

Nº TÍTULO		ASSINATURA DO ELEITOR
1	7º 44005	X [assinatura]
2	7º 161202	X Belia Alves Moreira
3	7º 239884	X [assinatura]
4	7º 120884	X [assinatura]
5	7º 189819	X [assinatura]
6	7º 199298	X [assinatura]
7	7º 254216	X [assinatura]
8	7º 58332	X [assinatura]
9	7º 212035	X [assinatura]
10	7º 146944	X Alayde Nascimento Machado
11	7º 28038	X [assinatura]
12	7º 186248	X David Domingos de Sá
13	7º 242589	X [assinatura]
14	7º 46118	X [assinatura]
15	7º 289390	X [assinatura]
16	7º 188889	X Eugenio Martin Martin
17	7º 224945	X [assinatura]
18	7º 244596	X [assinatura]
19	7º 254430	X [assinatura]
20	7º 14288	X [assinatura]
21	7º 149258	X [assinatura]
22	7º 68450	X [assinatura]
23	7º 48605	X [assinatura]
24	7º 86688	X [assinatura]
25	7º 226870	X [assinatura]
26	7º 227866	X [assinatura]
27	7º 72845	X [assinatura]
28	7º 45886	X [assinatura]
29	7º 211149	X [assinatura]
30	7º 55475	X [assinatura]
31	7º 137891	X [assinatura]
32	7º 26707	X [assinatura]
33	7º 10129	X [assinatura]
34	7º 72888	X [assinatura]
35	7º 242662	X [assinatura]
36	7º 198688	X [assinatura]
37	7º 249801	X [assinatura]
38	7º 179184	X [assinatura]
39	7º 224954	X [assinatura]
40	7º 226983	X [assinatura]
41	7º 22098	X [assinatura]

<sup>2</sup> Abaixo assinados de eleitores que requer a elevação de distrito a categoria de município.

42	229659	X	Francisco Demey	/
43	151293	X	Rogério Rodrigues Siqueira	/
44	53981	X	Assis Gomes da Silva	/
45			José Antônio Alves M.C.	/
46	223437	X	José Miriano	/
47	12144	X	Paulo Roberto de Fátima	/
48	132590	X	Wilson	/
49	174535	X	( <del>Francisco</del> ) Dauria Gomes Romano	+
50	231365	X	Antônio Matta	/
51	226007	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
52	98486	X	Edson de Jesus	+
53	6154	X	Aluísio	/
54	153455	X	Beatriz Rossi	/
55	425397	X	Artur de Fátima	/
56	226093	X	Luiz	/
57	34891	X	Wilson	/
58	182129	X	Antônio de Oliveira	/
59	196942	X	Valter de Oliveira	/
60	108278	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
61	140366	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
62	229649	X	Barbosa de Oliveira	+
63	182324	X	Maria Rocio Matta	+
64	234884	X	Luiz Carlos de Oliveira	+
65	208163	X	Luiz Carlos de Oliveira	+
66	79286	X	Maria Rocio	+
67	25773	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
68	171	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
69	228636	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
70	229656	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
71	37956	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
72	226099	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
73	144138	X	Maria do Rosário Góes	/
74	23996	X	Francisco de Oliveira	/
75	194140	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
76	227518	X	Marta Melo Pereira	/
77	26801	X	Berlinda Mangal	/
78	98865	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
79	34279	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
80	17208	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
81	90314	X	Luiz Carlos de Oliveira	/
82	92276	X	Luiz Carlos de Oliveira	/

<sup>3</sup> Abaixo assinados de eleitores que requer a elevação de distrito a categoria de município.

84	58424	X	Juliano Bassano da Silva	
84	141374	X	João D. Bellagim	107508
85	103588	X	Paulo Roberto	
86	53957	X	Osvaldo Milanes	
87	162676	X	Maria Aparecida Martins	
88	230265	X	Edson de Barros	
89	177829	X	Guilherme Souza da Costa	
90	184585	X	Manoel de Jesus	
91	22983	X	Antonio Amuniz	
92	252483	X	Alicia Miranda	
93	38499	X	Sperto Luiz Sparto	
94	182985	X	João Felipe	
95	55764	X	Helio de Jesus	
96	55767	X	Paula de Jesus	
97	26715	X	Julio Geraldo Silva	107508
98	192435	X	Roberto Luiz	
99	165192	X	Paulo Manoel	
100	158853	X	Felix Luciano de Mello	
101	458878	X	João Batista de Mello	
102	178711	X	Luiz Carlos de Mello	
103	187567	X	Américo dos Santos	
104	231184	X	Emília Garcia Satta	
105	87777	X	Emília de Jesus	
106	236713	X	Luiz Carlos de Mello	
107				
108				
109				
110				
111				
112				
113				
114				
115				
116				
117				
118				
119				
120				

<sup>4</sup> Abaixo assinados de eleitores que requer a elevação de distrito a categoria de município.

REG. GERAL 12253 / 63

ARQUIVO 53536

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

DO

ESTADO DE SÃO PAULO



PROJETO DE RESOLUÇÃO No. 174, de 1963

COMISSÃO DE DIVISÃO ADMINISTRATIVA E JUDICIÁRIA  
(Parecer n. 3.266-63 sobre o Processo RG n. 3611-63)

OBJETO

Determina a realização do plebiscito de consulta à população do distrito de Francisco Morato (município e comarca de Franco da Rocha) que se pretende seja elevado a categoria de município.

5.5.63

---

<sup>5</sup> Projeto de Resolução nº 174, de 1963 que requer a elevação de distrito à município.

**MUNICIPIO**  
ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA  
— DO —  
ESTADO DE SÃO PAULO



Procedência: DISTRITO DE FRANCISCO MORATO

Interessado: Moradores do DISTRITO DE FRANCISCO MORATO

**OBJETO**

Pleiteando a elevação do DISTRITO DE FRANCISCO MORATO, município de Franco da Rocha, pleiteando sua elevação à categoria de MUNICÍPIO

<sup>6</sup> Projeto de Resolução nº 174, de 1963 que requer a elevação de distrito à município.





ck. 4  
Proc. 3611 63  
12/10/63

OFÍCIO N. Franco da Rocha, de de 19

REFERÊNCIA:

CERTIDÃO Nº 132/63

\*\*\*\*\*CERTIFICO, revento as instruções constantes do Proc. nº 1005 de 19 de abril de 1963, em que é interessado AFOINSO MORENO que a RENDA DO DISTRITO DE FRANCISCO MORATO NO EXERCÍCIO DE 1962 foi a seguinte: \*\*\*\*\*

IMPOSTO TERRITORIAL URBANO .....	411.894,30	****
IMPOSTO TERRITORIAL RURAL .....	417.447,60	****
IMPOSTO PREDIAL URBANO .....	343.470,30	****
IMPOSTO DE TRANSMISSÃO - "INTER-VIVOS" .....	457.407,60	****
IMPOSTO SOBRE INDÚSTRIAS E PROFISSÕES .....	325.519,00	****
IMPOSTO DE LICENÇA .....	27.651,00	****
IMPOSTO SOBRE JOGOS E DIVERSÕES .....	3.000,00	****
TAXA DE CONSERVAÇÃO DE ESTRADAS DE RODAGEM .....	123.922,80	****
TAXA DE EXPEDIENTE .....	69.673,00	****
TAXA SANITARIA .....	67.167,70	****
RECEITA DE FEIRAS .....	12.468,00	****
MULTAS .....	70.230,00	****
EVENTUAIS .....	14.587,00	****
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.340.337,30</b>	<b>****</b>

(Dois milhões trezentos e quarenta mil trezentos e trinta e sete cruzados e trinta centavos)\*\*\*

O referido é verdade.

*Cevero Oliveira Moraes*  
CEVERO OLIVEIRA MORAES  
DIRETOR ADMINISTRATIVO



ck. 5  
Proc. 3611 63  
12/10/63

*Atestado*

*Atestado franco os juros que se deviam, sendo os ditos juros cobrados com reconhecimento de dívida, assim como o pagamento de impostos, neste distrito, e a importância em dinheiro que se devia ao distrito de Franco da Rocha.*

*Atestado em Franco da Rocha, 12 de outubro de 1963.*

*[Signature]*

<sup>7</sup> Documento que descreve a arrecadação de impostos no distrito. Esses dados impulsionaram o movimento de emancipação.

COMISSÃO DE DIVISÃO ADMINISTRATIVA E JUDICIÁRIA.

6  
3611/63  
V. 2

DESPACHO DO PRESIDENTE

À Assistência técnica da Comissão para informar,  
tendo em vista as exigências da legislação vigente.

Sala da Comissão,

---

<sup>8</sup> Documento de entrega e andamento do processo de emancipação. Documentação referente ao andamento do processo.



COMISSÃO DE DIVISÃO ADMINISTRATIVA E JUDICIÁRIA

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Informação n. 73

ASSUNTO: criação de município

LOCALIDADE: distrito de Francisco Morato; município e comarca de Franco da Rocha.

Examinados todos os elementos do processo Rd.3611/63, versando sobre o assunto em epígrafe, verifica-se:

I - PRAZO: a representação a que se refere o artigo 52 da Lei Orgânica dos Municípios, com a redação dada pela Lei n. 7693, de 14 de janeiro de 1963, deu entrada na Assembleia Legislativa no dia 30 de abril do corrente ano (fls. 1); DEBIDO, portanto, do prazo estabelecido pelo artigo 52, § 6º, da referida lei.

II - REPRESENTAÇÃO:

a) NÚMERO DE SIGNATÁRIOS: a representação encontra-se assinada por 105 pessoas. O atestado de fls. 5, do Cartório do Registro Civil e Anexos, consigna serem verdadeiras as firmas reconhecidas, de eleitores com domicílio e residência no distrito. Acentua, porém, que a qualidade de eleitores dos signatários deverá ser provada por meio de certidão fornecida pelo Escritório Eleitoral da Comarca, e como inexistente qualquer outro documento hábil para comprovar o requisito legal, é de se dizer que a representação NÃO ATENDE a exigência do artigo 52 da Lei Orgânica dos municípios, com a redação dada pela Lei n. 7693, de 14 de janeiro de 1963, que exige o mínimo de 100 (cem) signatários-eleitores com residência ou domicílio, há mais de 2 (dois) anos no distrito.

b) ATESTADO DE RESIDÊNCIA OU DOMICÍLIO: o documento de fls. 5, já referido, atesta que os signatários da representação residem no distrito; deixa, entretanto, de constar que têm residência ou domicílio, há mais de 2 (dois) anos, NÃO SENDO BEM SATISFEITO o requisito exigido pelo artigo 52 da Lei Orgânica dos municípios, com a redação dada pela Lei n. 7693, de 14 de janeiro de 1963.

c) RECOGNICIMENTO DE FIRMAS: as firmas dos signatários FORAM RECONHECIDAS pelo Tabelião do distrito (fls. 3v. "in fine"), SENDO BEM SATISFEITO o requisito estabelecido pelo artigo 52 da mencionada Lei Orgânica.

III - DISTRIBUIÇÃO: alegam os signatários da representação a fls. 2, que Francisco Morato, situado no quilômetro 113 da Estrada de Ferro Santos-Jardinaí, não sendo servido por nenhuma estrada de ferro

<sup>9</sup> Documento de entrega e andamento do processo de emancipação. Documentação referente ao andamento do processo.

8  
3611 63  
Vol. 2

Cegon oficial, dista da sede do município de Franco de Rocha, por estrada de ferro, sete quilômetros, e, por estrada municipal, mais ou menos, oito quilômetros. As Tábuas Itinerárias Paulistas, editadas em 1953, pelo Departamento de Estatística do Estado, a fls. 729, confirmam essa última distância e consignam a de 6, 167 km por via férrea.

Conseqüentemente, o presente caso ENQUADRA-SE na hipótese prevista no artigo 24, da Lei n. 7339, de 29 de abril de 1963, segundo a qual os limites mínimos de população e renda devem ser de 4.000 habitantes e Cr\$ 1.000.000,00, respectivamente.

IV - POPULAÇÃO: não encontrados qualquer comprovante da população local. Alça-se às fls. 2, do processo, que o distrito possui população superior a 10.000 habitantes. Assim sendo, NÃO ATENDE a representação ao disposto no artigo 12, Item I, da Lei Orgânica dos municípios, com a redação dada pela Lei n. 4571, de 3 de janeiro de 1953, repetido no artigo 29, "in fine", da Lei n. 7339, de 29 de abril de 1963.

V - RENDA LOCAL: quanto ao cumprimento do requisito exigido pelo artigo 24 da Lei n. 7339, de 29 de abril de 1963, verificou-se que a renda declarada, no exercício de 1962, foi certificada a fls. 4, pela Director Administrativo da Prefeitura Municipal de Franco de Rocha, como sendo de Cr\$ 2.340.337,30, SATISFAZENDO, assim, o referido requisito, que exige, no caso, renda superior a Cr\$ ..... 1.000.000,00.

VI - CONCLUSÃO: do exame procedido conclui-se que o processo NÃO ESTÁ DEVIDAMENTE INSTRUÍDO em face das exigências da Lei Orgânica dos municípios, faltando comprovar a qualidade do eleitorado dos signatários da representação, a residência deles há mais de 2 (dois) anos no distrito e a população local.

A dita Comissão de Divisão Administrativa e Judiciária dirá, em respeito, da conveniência de requisitar esses comprovantes para o fim de melhor instruir o processo.

São Paulo, 10 de junho de 1963

*Carlos Gomes Jardim*  
Carlos Gomes Jardim  
Assistente Técnico

RECY

<sup>10</sup> Documento de entrega e andamento do processo de emancipação. Documentação referente ao andamento do processo.

Anexo 6<sup>25</sup>



---

<sup>25</sup> Primeira viagem de uma locomotiva pela estrada de ferro Santos/Jundiaí em 18 de fevereiro. Disponível em <<http://www.franciscomorato.sp.gov.br/index.asp?nav=cidade&act=historia>> de 1867

Anexo 7<sup>26</sup>



---

<sup>26</sup> Primeira escola da cidade, transformada em sede da Prefeitura em 1965. Disponível em <<http://www.franciscomorato.sp.gov.br/index.asp?nav=cidade&act=historia>>

Anexo 8<sup>27</sup>



---

<sup>27</sup> Foto do Clube Progresso fundado em 1936, pessoas não identificadas. Disponível em <<http://www.franciscomorato.sp.gov.br/index.asp?nav=cidade&act=historia>>

Anexo 9<sup>28</sup>



---

<sup>28</sup> Foto de 1948 antigo centro, atual Rua Gerônimo Caetano Garcia. Disponível em <<http://www.franciscomorato.sp.gov.br/index.asp?nav=cidade&act=historia>>

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Livros Consultados:

ALVES, Aduari. Francisco Morato, a história da emancipação. São Paulo, 2007

CALDEIRA, Jorge. MAUÁ, Empresário do Império. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

LAVANDER JR, Moysés; MENDES, Paulo Augusto. SPR, memórias de um inglesa: a história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões. São Paulo: Clanel, 2005.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. As barbas do Imperador. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

TAUNAY, Afonso E. – São Paulo nos primeiros anos (1554 – 1601). Typ. Ideal, 1920

TAUNAY, Afonso E. História geral das bandeiras paulistas. São Paulo: Typ. Ideal, 1924

ZEQUINI, Anicleide ; DA SILVA, Valdez A; DE CAMARGO, Márcia Daniela B; ÉRNICA. Mauricio. TERRA PAULISTA, HISTÓRIAS, ARTE, COSTUMES, A formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra. São Paulo: Imprensa Oficial, 2004.

Sites Consultados:

Portal São Francisco

<<http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/amador-bueno/amador-bueno.php>>

Acesso em: 19/09/2009

Jornal Eletrônico Novo Milênio

<<http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0355c.htm>> Acesso em: 19/09/2009

Revista de História da Biblioteca Nacional

<<http://www.revistadehistoria.com.br/v2/home/?go=detalhe&id=237&pagina=2>>

Acesso em: 25/09/2009

Mídia Ambiente

<<http://www.midiaambiente.org.br/UserFiles/File/Boletins/Boletim%20Juqueri-Cantareira.pdf>> Acesso em: 03/10/2009

Portal de Mairiporã – Aldeia Pitoresca

<<http://www.aldeiapitoresca.com.br/colunistas.asp?codigo=30&grupo=11>>

Acesso em 18/10/2009

História da Ferrovia

<[http://www.historiadaferrovia.com/ferrovia\\_brasil.html](http://www.historiadaferrovia.com/ferrovia_brasil.html)> Acesso em:  
01/11/2009