

São Carlos: da formação urbana à chegada da ferrovia

Marina Biazotto Frascareli

Mestranda, Unesp, Brasil.
mb.frascareli@unesp.br

Evandro Fiorin

Professora Doutor, Ufsc, Brasil.
evandrofiorin@gmail.com

Kauê Marques Romão

Mestrando, Ufsc, Brasil.
marquees.kaue@gmail.com

RESUMO

Este artigo aborda a origem do núcleo urbano de São Carlos-SP, bem como, a importância da inserção da ferrovia para o desenvolvimento socioeconômico e para transformações urbanísticas do município. O problema parte do desmantelamento do transporte ferroviário que tem seus equipamentos urbanos centrais convertidos em espaços sem destinação específica. Nesse sentido, o texto desenvolve um entendimento historiográfico, através de uma pesquisa bibliográfica, sobre o município de São Carlos-SP: do seu período embrionário (1857) à inserção da ferrovia (1880) seguida de seu apogeu e declínio.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia. São Carlos. História.

INTRODUÇÃO

São Carlos, está localizado no interior de São Paulo, na região centro-leste, e a uma distância de 231 quilômetros da capital paulista. O território que anteriormente pertencia aos indígenas tem seus solos ocupados no século XIX por posseiros e pequenos proprietários de terra. O município fundado oficialmente em 1857 por iniciativas de Antônio Carlos de Arruda Botelho, iniciou sua colonização a partir da abertura do “picadão de Cuiabá”. Teve suas terras demarcadas em sesmaria e sua primeira missa celebrada na capela de São Carlos de Borromeu, sendo o patrimônio religioso o ponto inicial do seu traçado urbano. Em 1880, São Carlos do Pinhal foi elevada à categoria de cidade por Laurindo Abelardo. Após quatro anos sua linha férrea foi inaugurada, a abertura da ferrovia pela Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro alavancou o incremento da produção cafeeira: um sopro de progresso para a futura Princesa do Oeste.

O tecido urbano de São Carlos atravessou transformações derivadas da inserção da estrada de ferro - no seu auge e no seu declínio. Ainda após a decadência do transporte ferroviário o município continuou suas transformações, decorrentes do desenvolvimento proporcionado pelas indústrias. Vale ressaltar que, mesmo com a decadência da ferrovia, em São Carlos os usos ferroviários em menor escala ainda acontecem. O problema deste trabalho, parte do desmantelamento do transporte ferroviário que ocasiona a conversão de espaços centrais em interstícios urbanos ao passo que o modal férreo foi substituído pelo sistema rodoviário e sua estrutura sucateada, o mesmo ocorre com as antigas indústrias desocupadas inseridas em um contexto central, um fenômeno decorrente da espraiamento urbano.

Nesse sentido, o texto estabelece uma bibliografia que contribui para o entendimento teórico sobre a gênese do núcleo urbano de São Carlos: de barrote e palha de indaiá, seguida da implantação da estrada de ferro e consequente fase das construções de tijolos e telhas, evidenciando o apogeu da ferrovia e sua sucessiva decadência. Em um terceiro momento, o texto explana as transformações na paisagem urbana que ocorreram após a depressão do sistema ferroviário definindo-o apenas como meio de transporte de cargas. Tal temática é relevante para construir uma inteligência entre o processo de transformação urbana: da sua origem, do auge e do declínio do leito férreo, bem como, o sucateamento das estruturas decorrentes da desindustrialização, estabelecendo debates sobre os espaços centrais que se convertem em lugares potenciais para usos outros e, consequentemente transgressores.

OBJETIVOS

O objetivo deste artigo é compreender a gênese do núcleo urbano de São Carlos-SP, bem como, as transformações derivadas da implantação da estrada de ferro na paisagem urbana do município. O recorte é delimitado pelo período de seu apogeu da estrada de ferro até seu até sua decadência, enquanto principal meio de transporte. O artigo é parte de uma pesquisa em andamento mais ampla, a qual aborda o processo de desmantelamento do transporte ferroviário em São Carlos-SP. Tal fenômeno ocasionou espaços urbanos sem destinação específicas, vestígios potenciais da transgressão.

METODOLOGIA

A metodologia aplicada estabeleceu uma bibliografia que foi desenvolvida para o embasamento conceitual do tema feito em materiais de referências, como livros e trabalhos científicos. O entendimento teórico consolidou análises que construíram a compreensão da gênese do núcleo urbano de São Carlos-SP, assim como, a importância da inserção da ferrovia em seu apogeu e seu declínio modal.

SÃO CARLOS DE PALHA E DE BARROTE

Da terra ancestral dos Kaingang e Kayapós, ainda se escuta, de tempo em tempo o apito do trem. Em solos dos Campos de Aracoara¹, assim como a maioria dos povoados no período colonial e imperial, corre sangue indígena. O sítio sobre o qual surge os primórdios da cidade de São Carlos, estende-se à margem esquerda do ribeirão Monjolinho, em território que anteriormente pertencia ao município de Araraquara. Os nativos, ao verem o sol nascer por detrás das montanhas acreditavam que ali morava o dia, portanto o nomearam como Aracoara: de ará: dia; e coará, morada (TRUZZI, 2007, p.30).

Essa terra, que hoje constitui o município de São Carlos, inicia sua colonização sistematicamente a partir da abertura do chamado “picadão de Cuiabá” (Figura 01) pelo sargento-mor Carlos Bartholomeu de Arruda Botelho. Tendo como ponto de partida Piracicaba, que era denominada “boca de sertão”, a estrada delineava os campos do córrego do Feijão, cruzava a mata densa do Pinhal, e superava os extensos cerrados dos Campos de Araraquara. Caminhos que levavam às minas de ouro de Cuiabá e Goiás no fim do século XVIII (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 144).

¹ Os campos de Aracoara envolviam um vasto território desconhecido, o qual se constituiria posteriormente, os municípios de Araraquara, Jaboticabal, São Carlos, Jaú, Brotas e Dois Córregos.

Figura 01 – Trajeto do Picadão de Cuiabá.



Fonte: Elaborada pelos autores (2022).

A abertura dessa estrada formou um corredor cultural no qual diferentes grupos étnicos transitavam. Há registros históricos e arqueológicos que mencionam a presença indígena (MANO, 2006, p. 42). Esses caminhos em direção às minas do centro-oeste brasileiro construíram um contexto de busca por oportunidades para muitas pessoas, permitiu o povoamento mais rápido da área por todos aqueles que se sentiam atraídos pelas férteis terras do planalto.

Desde já, é cabível não perder de vista que tal presença, extermínio, marginalização ou absorção de grupos populacionais em questão foi resultado do sistema de lavouras inaugurado em meados do século XIX no oeste paulista. Um cenário de extermínio dos indígenas, expulsão dos posseiros, importação dos negros escravos seguido da apropriação dos imigrantes europeus, etapas de um mesmo processo que se sobrepõem, uma após a outra (TRUZZI, 2007, p.47).

Sendo assim, no início do século XIX, as terras da futura São Carlos começaram a ser demarcadas em sesmaria², a história local narra um intenso movimento de apropriação de terras através de disputas entre sesmeiros e posseiros pela concessão das cartas. Três grandes áreas de sesmaria se estruturam juridicamente (Figura 02).

² They were called sesmarias glebas uncultivated and unknown from the hinterland, given to people who were willing to disopen them and populate them.

Figura 02 – Mapa atual de São Carlos demarcando as sesmarias que deram origem ao seu território.



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

A primeira delas demarcada legalmente foi a do Monjolinho em 1810, nessa divisão incluía toda a parte norte da atual cidade. Vale ressaltar que há uma dificuldade de indicar com exatidão a época que os proprietários de terra consolidaram suas fazendas responsáveis pela aglomeração de atividade econômica na região. Em seguida, demarcou-se a sesmaria do Quilombo (atual região do distrito de Santa Eudóxia), acredita-se que foi assim nomeada pela presença de negros aquilombados na região – apenas pela tradição oral local, não obtendo confirmação baseada em pesquisas. E por fim, regularizou-se a última, em 1831, pelo sesmeiro Carlos José de Arruda Botelho, foi um dos idealizadores da formação da cidade nos limites de sua propriedade. Assim, foi denominada sesmaria do Pinhal, sendo adquirida em 1785 por Carlos Bartholomeu de Arruda Botelho (pai de Carlos José, futuro Conde do Pinhal) - comandante da força armada de Pirassununga, teve sua família, em mais de duas gerações, como importante figuras no processo de constituição do território são-carlense (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p.19).

Uma vez adquirida a sesmaria do Pinhal, Carlos Bartholomeu de Arruda Botelho construiu a primeira sede da Fazenda do Pinhal, a qual residiu com Maria Siqueira consolidando sua família com quatro filhos: Manoel Joaquim Pinto de Arruda, Maria Francisca de Arruda, Eugênicia Antônia de Arruda e Carlos José Botelho.

Nesse momento, um pouco antes de 1857, data oficial da fundação de São Carlos, o café ainda não havia chegado ao território são-carlense, sendo a criação de bovinos e suínos, bem como a cultura canavieira, as principais atividades econômicas locais (GORDINHO, 1985, p.19). Nada havia na região de São Carlos além de fazendas localizadas nessa zona pioneira tocada por trabalho escravo. Um período demarcado pela valorização de terra, uma vez que as lavouras começaram adentrar na região, atestado pela presença de engenhos, alambique, caldeira, e aumento da procura pelo braço escravo.

Porém, foi com a introdução do café no Brasil que ocorreu um surpreendente rejuvenescimento para província de São Paulo, ao qual se encontrava decadente no século XVIII pela dispersão da população para as áreas mineradoras. “A onda verde dos cafezais

caminha como um incêndio, devorando as matas e os campos nativos (NEVES, 1997, p. 16)”. E nessa marcha batida o café chegou a São Carlos.

Assim como a lavoura, o café foi espalhando conforme encontrava solo adequado e, do cafezal nasceu a vila. O café foi a causa do povoamento nas terras são-carlenses, ainda integradas a freguesia de São Bento (atual Araraquara). Desse modo, o café fez crescer os pequenos núcleos existentes e criou novos a partir de povoados incipientes que, até o momento, eram apenas pouso de beira de estrada para os tropeiros que demandavam o sertão. Em 1840, por iniciativa de Carlos José de Arruda Botelho, foram plantadas ao lado de outras culturas, os primeiros pés de café da região (TRUZZI, 2007, p.33).

A partir disso, volta-se o foco no virtuoso desenvolvimento do núcleo de São Carlos, local onde a capela começaria a ser construída em 1856. E foi Carlos José de Arruda Botelho que doou uma parcela das terras que conformavam a antiga sesmaria do Pinhal para a formação do patrimônio religioso. “É provável que o elemento religioso viesse ao encontro das aspirações dos fazendeiros de disciplinar a vida em comum e suas posses de terra na frente pioneira” (TRUZZI, 2007, p. 41). Uma necessidade de assistência religiosa que superava prática habituais da própria religião, aplicada como uma ferramenta de civilização que doutrinava os corpos afoitos em busca de vida livre.

A construção da capela foi solicitada por Jesuíno de Soares Arruda e sua mulher e, serviu de ponto de concentração inicial para fecundação da cidade. Tendo São Carlos de Borromeu como santo escolhido, além de padroeiro da família, Carlos era o nome predominante dos Botelhos (TRUZZI, 2007, p.41).

O primeiro agregado de arranchados feitos de barro e cobertos de palha de indaiá se consolidou em torno do patrimônio religioso, “(...) modestas casuchas improvisadas no entorno do pátio da capela e derramando-se ladeira abaixo pelas ruas laterais até os alagados das águas do Gregório” (NEVES, 2007, p.4). Um conjunto cada vez maior de casas foi rodeando o pátio em torno da capela, a qual foi inaugurada em 1857. E no ano seguinte, São Carlos passou a elevação do Distrito de Paz à categoria de freguesia de Araraquara (TRUZZI, 2007, p.42). Teve sua primeira Câmara Municipal empossada em setembro de 1865. Por fim, em 1880, pela Lei de 21 de abril, Laurindo Abelardo de Brito, o presidente da Província em questão, elevou a vila de São Carlos do Pinhal à categoria de cidade (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 20).

São Carlos do Pinhal não nasceu do improviso, Antônio Carlos de Arruda Botelho traçou o amplo pátio da capela abrangendo duas quadras inteiras, concedida ao eixo centro da cidade, que foi denominada rua de São Carlos. As tessituras viárias foram igualmente traçadas dentro dessa perspectiva, orientadas na direção norte-sul com a expectativa de ocupar a colina central, se não fosse o impasse criado pelo proprietário da sesmaria do Monjolinho, João Alves de Oliveira, que não permitiu a expansão do povoado em direção ao norte (NEVES, 2007, p.4). Portanto, a área urbana permaneceu limitada à metade sul do pátio da igreja, com as ruas inseridas margeando a colina descendo para o córrego do Gregório.

De acordo com Neves (2007), em 1866, durante a reunião da Câmara dos Vereadores atenuou-se a aparição das primeiras vias: Rua do Comercio (atual Avenida São Carlos), da fachada principal da capela até o cruzamento da General Osório – atravessava o córrego do Gregório por um pinguela; Rua de Santo Ignácio (atual Episcopal) saindo da fachada posterior

da capela dava acesso ao cemitério (hoje largo de São Benedito); Rua do Jatahy (atual Dona Alexandrina); as transversais leste-oeste Rua Riachuelo (atual Matta); Rua Itaquy (atual Jesuíno de Arruda) e a Paysandu (hoje General Osório).

Em 1868, depois do falecimento de João Alves de Oliveira (proprietário da sesmaria do Monjolinho), sua esposa, Dona Alexandrina Melchiades de Alkimim doa terras e liberta São Carlos para o norte. Nessa altura ainda é inviável apresentar a população de São Carlos, até meados de 1970 sua população era contabilizada junto com Araraquara.

Nesse momento, a urbanização de São Carlos era embrionária, a vila limitava-se as estruturas básicas: tinha uma igreja, uma cadeia e o cemitério, além de pequenos comércios locais e algumas casas no entorno do patrimônio religioso (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 24). Após as primeiras casas de barro e palha de indaiá chegou a vez das construções mais sólidas de tijolos e telhas, inseridas nas proximidades da colina, assim, relevando a São Carlos da estrada de ferro.

SÃO CARLOS DA ESTRADA DE FERRO: O BINÔMIO CAFÉ/FERROVIA

O sistema de produção cafeeiro cresceu depressa na província de São Paulo em virtude do aumento do consumo no mercado internacional, transformando-se no principal produto da economia paulista e brasileira. O café torna-se símbolo de poder, riqueza, esperança, domínio de classes e história. Uma perspectiva que perpassa toda estrutura social paulista, desde os coronéis de terra até os ex-escravos. Nesse período, a população existente em São Carlos era em sua maioria fazendeiros que residiam junto aos agregados e escravos nas fazendas. Assim, podendo cuidar de suas terras fartas de subsistências. No entanto, a riqueza principal nas fazendas provinha dos cafezais. O café, que chegou como incêndio, invadindo as matas do Pinhal, se transformava em ouro nos mercados internacionais superando a cana e a criação. Foram abaixo as matas seculares e lavouras ostentando ao sol as plantas recém-nadas, o início de um novo ciclo econômico no Brasil (NEVES, 1997, p.16).

O grande problema desse processo de ascensão cafeeira em São Carlos era o escoamento da imensa carga por ermos e descampados até chegar aos portos de Santos, São Sebastião e Ubatuba. O café sendo um produto essencialmente destinado ao mercado externo, tinha como principais compradores a Europa e os Estados Unidos (NEVES, 2007, p.15). Apesar de algumas literaturas apontarem registros da presença do café em São Carlos bem no início do século XIX, entende-se que as plantações desse período serviam ao consumo interno, não estavando estruturadas para a larga escala de produção. A ascensão cafeeira em São Carlos ocorre a partir de 1870, impulsionado pela implantação das estradas de ferro que se consolidavam nas regiões mais próximas.

O binômio café/ferrovia é frequentemente analisado quando se trata do período cafeeiro no Brasil, onde a produção agrícola da região era um fator determinante para a expansão das estradas de ferro, ocasionando um cenário de disputa nas áreas rurais pela aproximação dos trilhos em suas terras. A inserção do sistema de transporte ferroviário proporcionou uma transformação estrutural e se firmou como elemento primordial da paisagem nas cidades do interior paulista. Foi no cerne desse processo de deslocamento da

cultura lavoureira que as famílias de fazendeiros, natos de cidades importantes da época colonial, transformaram as terras do oeste paulista³.

Em meados de 1865, os trilhos recém-chegados em São Paulo e Jundiá foram se espreadando até São João do Rio Claro (atual Rio Claro) – a obra foi entregue por volta de 1876, através da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a qual, possuía concessão para a construção do trecho além de Rio Claro, em que o principal interesse era chegada dos trilhos até as terras do Mato Grosso. A construção da estrada de ferro assumiu um caráter de disputa política envolvendo influentes fazendeiros da região de São Carlos, liderados por Antônio Carlos de Arruda Botelho. Diante do impasse que circundava as disputas, em 1880, a Companhia Paulista renunciou à concessão, permitindo a incumbência das obras à Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p. 35).

As obras da estrada de ferro entre Rio Claro e São Carlos tiveram início em 1882, teve sua inauguração em 1884. Sua abertura da ferrovia alavancou o incremento da produção cafeeira: um sopro de progresso para a futura Princesa do Oeste. Neste momento surgem diversos edifícios que supririam as demandas econômicas e sociais imposta pelo sistema ferroviário, como o prédio da Estação Ferroviária, tendo uma reforma em 1908, a qual incluiu ampliações e instalação do relógio em sua fachada principal. No mesmo ano (1884) foi construída a Câmara Municipal, localizada no Largo Municipal (atual Praça Coronel Salles). Construída em arquitetura tradicional foi demolida em 1926 após anos de uso e má conservação. Desde 1921 a Câmara ocupava o Palacete Conde do Pinhal, antiga residência de Antônio Carlos de Arruda Botelho (Conde do Pinhal).

A construção de outros prédios públicos compreendeu melhoramentos urbanos para São Carlos do Pinhal, como manifestações do tempo resultante da evolução das tipologias e da necessidade populacional. Nesse momento ainda não caracterizavam, em termos arquitetônicos, grandes expressões do período cafeeiro como ocorreu na capital paulista (BORTOLUCCI, 1997, p.78). Em 1886, inaugurou-se o Matadouro Municipal, no qual compreendia um conjunto de instalações para animais e funcionários. Tendo apenas seu bloco principal mantido e incorporado ao Campus da Universidade de São Paulo em 1971, atual sala da Escola da Engenharia. As instalações do Matadouro apresentam característica da arquitetura tradicional (Figura 03).

Figura 03 – Em sequência, Estação Ferroviária após reforma de 1908; Câmara Municipal (1884) e Matadouro Municipal nos anos 50.



³ As terras do oeste paulista, além de sua disponibilidade qualitativa tinham como principal aspecto condições climáticas, topográficas e férteis propícias para abranger marcha do café.

Fonte: Acervo Fundação Pró-Memória de São Carlos (FPMSC); Almanach-Album de São Carlos -1916-1917; e Google imagem, modificado pelos autores. 2022.

Em 1887, a Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro estabeleceu sua expansão até a cidade de Araraquara e até a cidade Jaú. Essa ampliação apresentou resultados econômicos positivos, tornando o município de São Carlos um dos principais fornecedores de café no estado. Em consonância com os avanços socioeconômicos e as transformações urbanas, a chegada dos trilhos proporcionou um intenso aumento populacional, decorrente da busca por novas oportunidades.

A evolução do sistema cafeeiro foi atravessada pelo evento da abolição da mão de obra escrava presente nas lavouras, que ocorreu de forma lenta e gradual. O Estado, os fazendeiros e os abolicionistas conservadores estavam preocupados em transformar a emancipação em um processo longo, mantendo praticamente inalteradas as formas de trabalho e domínio nas mãos da elite escravista e agrária. Na contramão dessas ações, os escravos resistiam pela liberdade próxima e agiam em prol da aceleração do fim da escravidão, intensificando fugas e consolidando quilombo nos espaços urbanos. Vale evidenciar que o município de São Carlos do Pinhal, integrava a promissora oeste paulista, portanto, foi um dos municípios que mais utilizou a mão de obra escrava para o trabalho na lavoura e no espaço urbano (OLIVEIRA, 2018, p. 29).

Os fazendeiros prevendo a expansão de suas lavouras e a escassez de braços escravos, não hesitaram em estimular a imigração estrangeira. A libertação dos escravos carregava a virtude de reforçar a ordem social, uma vez que ela fosse concedida e não conquistada (TRUZZI, 2007, p.60). Próximo a abolição, os fazendeiros tinham implantado um sistema de trabalho assalariado e não tinham dúvidas que a adoção de mão-de-obra imigrante era capaz de preservar o sistema de lavouras. Em 13 de maio de 1888, após a abolição da escravidão, mesmo que obtida a liberdade, aos libertos restavam poucas perspectivas de inserção e mobilidade social. Alguns permaneceram nas fazendas, sendo discriminados e recebendo um salário menor que os colonos imigrantes. Outros se deslocaram para o espaço urbano, aumentando a população do núcleo. No entanto, continuaram marginalizados e marcados pela discriminação. As massas de libertos se dirigiam para a cidade se aglomerando em espaços coletivos, como moradias plurifamiliar e cortiços (OLIVEIRA, 2018, p.64).

Até o momento da abolição, ainda não existia no perímetro urbano nenhum loteamento regularizado, sendo o espaço urbano compreendido por 274 hectares. No entanto, entre 1889 e 1893, houve um crescimento de 50% da área urbana que sucedeu a construção de quatro loteamentos passando a ter um perímetro urbano de 364 hectares (LIMA, 2008, p. 42). Com relação ao aumento e a constituição populacional, acredita-se que a abolição da escravidão e a imigração europeia foram as grandes responsáveis pelo crescimento populacional no núcleo urbano. Vale ressaltar que não houve uma mera substituição do braço escravo pelo braço do imigrante, mas sim um incremento numérico simultâneo das duas mãos-de-obra. A abertura da ferrovia e a consequente incorporação de mão de obra escrava negra e imigrante para o trabalho rural direcionaram a produção cafeeira. Dentre os vários imigrantes, a corrente migratória de destaque, que povoou as terras de lavoura e, os bairros operários da cidade de São Carlos, foi a italiana.

Em 26 de setembro de 1889 foi assinada a venda da Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro a um grupo de investidores, conhecida como *Rio Claro São Paulo Railway Limited (Rio Claro Railway)*. A administração da Companhia teve uma breve história, atuando durante o tempo que promoveram a expansão da linha de Araraquara e Jaboticabal e iniciaram a implantação dos ramais de Água Vermelha e Ribeirão Bonito. E, embora a Companhia tenha obtido sucesso no período de atuação foi colocada à venda, devido ao cenário de incertezas diante das políticas econômicas do Brasil no início da República (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p.47). Neste ano de 1889, a Santa Casa da Misericórdia teve seu primeiro pavilhão inaugurado, com características ecléticas sem grandes ostentações. No ano seguinte, o Fórum e a Cadeia, que ocupavam o mesmo prédio da Câmara foram relocados para um prédio próprio, ainda existente sendo seu uso atual a Câmara Municipal. Sua arquitetura característica revela a atuação do arquiteto francês Victor Dubugras no município de São Carlos (Figura 04).

Construído em área aterrada às margens do Córrego do Gregório, o Mercado Municipal era responsável pelo abastecimento alimentício da população da cidade, sendo o primeiro pavilhão entregue em 1903 e o segundo em 1907. Outro equipamento público importante desse período foi o Colégio São Carlos inaugurado em 1913. Embora existissem outras instituições educacionais no município, o Colégio São Carlos marca um tempo de progressão arquitetônica. O espírito de renovação e modernização, predominante do desejo social burguês, indicava crescentes complexidades das atividades urbanas, propiciando implantações de novas tipologias e programas de edificações como bancos, fábricas, hotéis, restaurantes e escolas.

Figura 04 – Em sequência, Santa Casa da Misericórdia, Fórum/Cadeia pública projetado pelo arquiteto Victor Dubugras e Mercado Municipal (1940).

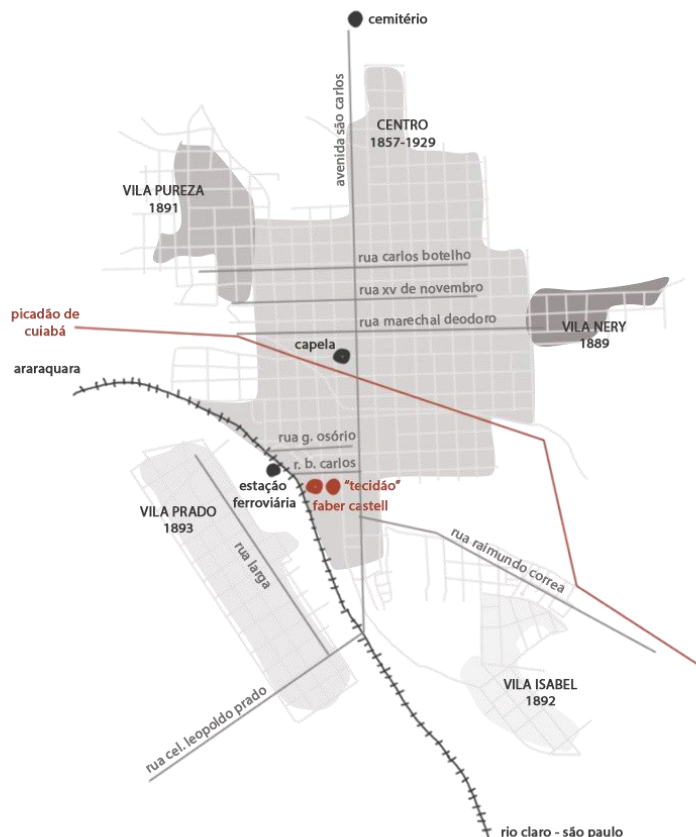


Fonte: Almanach-Annuario de S. Carlos; Almanach-Albun de São Carlos – 1916/1917; e Acervo Fundação Pró-Memória de São Carlos (FPMSC) modificado pelos autores. 2022.

Nesse contexto de modernização a Companhia Paulista viu oportunidade em adquirir a estrada de ferro de Rio Claro, efetivando a compra da Companhia Rio Claro em 1892 criando a possibilidade de expansão em direção ao centro-oeste do Estado. Durante esse período foram encerradas as doações de terras realizadas pela Igreja e pela Câmara Municipal, surgindo os loteamentos de iniciativa privada (Figura 05). A implantação do primeiro loteamento ocorreu nas terras de Joaquim Alves S. Nery, nomeado Vila Nery. Após dois anos, em 1891, foi loteada a Chácara Mattos, propriedade do Major Manoel Antonio, que recebeu o nome de Vila Pureza, localizada na área oeste do município, local de inserção da Santa Casa. Contemporânea da Vila

Pureza foi a Vila Izabel, localizada ao leste da estrada em direção à Rio Claro, margeando o “picadão de Cuiabá”. Um pouco depois, em 1893, fundada por Leopoldo de Almeida Prado, surge a Vila Prado, a qual sua composição primária era constituída por operários devido a proximidade com a Estação Ferroviária (OLIVEIRA, 2018, p. 62).

Figura 05 – Parcelamentos no município de São Carlos-SP (1857-1929).



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Simultaneamente à construção dos primeiros loteamentos, São Carlos do Pinhal recebia alguns equipamentos urbanos derivados da riqueza da economia cafeeira e dos materiais que chegavam na cidade através da ferrovia, como: o Teatro Ipiranga (1892), o Jockey Club São-carlense (1894), o Jardim da Matriz (1894), a Casa Bancária Conde do Pinhal, o banco União de São Carlos e o banco São Carlos, a Sociedade Dante Alighieri (1902) atual Centro de Divulgação Científica e Cultural – CDCC, o Grêmio Recreativo Flor de Maio (1928) responsável pela formação da identidade e organização da comunidade negra em São Carlos, (BORTOLUCCI, 1991, p.15). As transformações urbanas fervilhavam no município, diretamente relacionadas com as transformações sociais e políticas.

Por volta de 1890, São Carlos era uma das cidades mais progressistas do interior do estado. O núcleo urbano era produto do desejo de consumo, diversão e ostentação. Enquanto na fazenda os fazendeiros nasciam e trabalhavam, na cidade viviam e desfrutavam, consumindo o que era produzido no rural. Durante o apogeu das plantações de café e a

implantação da ferrovia a cidade era reconhecida como local de consumo e não para produção (TRUZZI, 2007, p.113). O largo da estação era o ponto de aglutinação dos meios de transportes disponíveis: dos trens, do bonde (inserido no contexto urbanos em meados de 1914) e mais tarde dos carros. Entre a ferrovia e o Mercado Municipal (próximo à Avenida São Carlos) constituiu-se um corretor de funções comerciais, denominado Rua General Osório. O largo da estação recebeu uma praça designada Conselheiro Antônio Prado. Nesse período, iniciou-se o calçamento das ruas do centro com paralelepípedos.

O período de 1934 a 1950, no município de São Carlos, destacou-se pelo retrocesso no setor agrícola. Os cafezais já se encontravam em decadência, o abalo decorrente a economia cafeeira refletiu nas plantações. No primeiro momento, os efeitos negativos da crise foram equilibrados pela persistência da política de valorização do café. Após essa época, o efeito não se sustentou. Além da crise, houve uma profunda estagnação da lavoura, a qual resultou em solos de baixa fertilidade.

Contudo, o café foi responsável pela criação de uma grande infraestrutura na qual o município pôde se beneficiar em concomitância com a indústria. Desse modo, a importação de imigrantes europeus favoreceu a origem de atividades industriais (TRUZZI, 2007, p.133). Ao passo que os imigrantes foram importados trouxeram consigo uma série de ofícios, técnicas e atividades que consolidaram o setor industrial. Em concordância com essa acomodação de novos parâmetros econômicos, a expansão da ferrovia foi um elemento que concorreu para a constituição de um mercado integrado em todo o estado de São Paulo. Por esse motivo, grande parte das fábricas de São Carlos eram implantadas em terrenos anexos à estação ferroviária.

Como foi o caso da Serraria Santa Rosa, fundada por imigrante português, no mesmo ano da reforma na Estação Ferroviária (1908). Seus proprietários eram Francisco Ferreira & Antônio Martins Santiago. Localizava-se a 600 metros do Mercado Municipal e a 200 metros da Estação Ferroviária de São Carlos. Foi desativada em 1970 e, vendida para uma rede de Supermercados chamada Jaú Serve, o qual inaugurou sua loja número 22 em 1988.

Em 1915, foi fundada a Fábrica de Tecidos S. Magdalena (que depois passou a se chamar Companhia Fiação e Tecidos de Algodão, popularmente conhecida como “Tecedão”). No momento em que a Cia. Fiação e Tecido de São Carlos foi fundada se formava a burguesia industrial, junto com a burguesia comercial e a classe operária da cidade (TRUZZI, 2007, p.122). Atualmente parte de seus galpões estão ocupados por uma empresa de startups (O Novo Lab) e parte está em ruína. Vizinha ao Tecedão, foi implantada em 1930, a primeira fábrica de lápis da América Latina: Lápis Johann Faber LTDA, atualmente conhecida como Faber Castell. Localizada Rua José Bonifácio, foi uma das indústrias que sofreu deslocamento acarretado pela necessidade de ficar próximo à rodovia (Figura 06).

Figura 06 – Em sequência fábrica “Tecedão” e fábrica da Faber Castell evidenciando as transformações urbanas decorrentes fenômenos.



Fonte: Google imagens e acervo FPMSC, editado e elaborado pelos autores (2022).

É indispensável reconhecer que o desenvolvimento da economia cafeeira teve capacidade de gerar e desenvolver a manufatura nacional. Naturalmente, algumas atividades industriais começam ganhar expressão, dentre elas estão: indústrias têxteis, curtumes, serrarias, metalúrgicas, cerâmicas, produtos químicos, moveleira, entre outras. A atividade industrial ganha espaço diante das demais oportunidades de inversão econômica.

Embora o transporte ferroviário fosse o principal meio de transporte, a partir de 1930, as estradas de ferro enfrentaram a concorrência do transporte rodoviário. Os investimentos financeiros e os interesses políticos colocaram em xeque as companhias ferroviárias (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SÃO CARLOS, 2017, p.85). No município de São Carlos, entre 1962 e 1969, os efeitos do desmantelamento do transporte ferroviário se destacaram através do fechamento dos ramais de Água Vermelha, Santa Eudóxia e Ribeirão Bonito. Nesse sentido, o evento mais simbólico no processo de substituição da ferrovia pela rodovia foi a construção do viaduto “4 de novembro”. O projeto teve sua inauguração em 22 de junho de 1968, sua estrutura passa sob os trilhos da estrada de São Carlos, anunciando a superação do transporte ferroviário pelo rodoviário.

Já em 1971, a Companhia Paulista e outras empresas se reúnem e originam a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), mas o pouco interesse no setor e a expansão desenfreada do sistema rodoviário contribuíram para o desmantelamento e sucateamento das ferrovias. De símbolo da modernidade, a ferrovia passa a ser reconhecida como ultrapassada, uma perspectiva atrelada ao processo acelerado de industrialização brasileira.

Cunhado pela política desenvolvimentista adotada no Brasil, o município de São Carlos depositou investimentos no setor industrial e deu início a sua atual tradição de polo universitário e tecnológico com o estabelecimento da Universidade de São Paulo (USP) e, mais tarde a Universidade Federal de São Carlos (Ufscar). Em 1990, são implementadas pelo

Governo Federal, políticas de privatização a FEPASA. Atualmente, a linha funciona apenas com cargueiros.

SÃO CARLOS DE ONTEM E DA ATUALIDADE

Posteriormente, conforme as transformações urbanas iam se acentuando, houve um processo inserção das novas indústrias nas margens das rodoviárias, em particular a Rodovia Washington Luiz. Em virtude das novas atividades de produção, São Carlos do concreto atravessou o longo túnel da depressão econômica de 1930-40, tendo sua economia concentrada no trabalho fabril. A nova tradição industrial em conjunto às universidades indica um rumo promissor para a cidade de São Carlos.

No entanto, o patrimônio ferroviário e industrial são testemunhos históricos que contribuíram com o desenvolvimento urbano de São Carlos. Reconhecê-los como bem destinado ao usufruto da sociedade é manter ligações com um passado comum, saberes e conhecimentos humanos. Assim, compreendê-los como vestígios de processos históricos formadores de uma sociedade é não os esquecer.

Quando se trata de patrimônio ferroviário e industrial levanta-se questões de como lidar com esse patrimônio afim de incluí-lo na cidade contemporânea, considerando a existência de perspectivas econômicas da produção do espaço principalmente no que diz respeito a especulação imobiliária que modifica diretamente a forma de ordenação urbana. Sempre haverá um grande desafio quando a discussão for valor patrimonial e especulação imobiliária. O fato é que, como é o caso de muitas cidades do interior paulista, há uma grande presença de obsolescência e marginalidade do patrimônio nas cidades contemporâneas. Porém, esse cenário se difere parcialmente. No caso de São Carlos, uma vez que o complexo ferroviário está ativo, a Estação Ferroviária abriga a Fundação Pró-Memória de São Carlos que, desde 1993, contribui para preservar e difundir o patrimônio histórico e cultural do municipal. Porém, não liberta a marginalidade evidente ao longo do leito férreo em consequência da manutenção do sistema de produção cafeeira que dependia das indústrias implantadas, como no caso da Faber Castell e sua vizinha conhecida como “Tecedão” que foram relocadas devido a substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário.

É a partir desse contexto de substituição do transporte ferroviário pelo sistema rodoviário e, pela industrialização acelerada que ocorre o consequente sucateamento dos equipamentos urbanos por processos diversos que a pesquisa mais ampla pretende se debruçar, entendendo esses espaços sem uso definido ao acaso da transgressão.

CONCLUSÃO

O artigo apresentou uma historiografia da cidade de São Carlos, sintetizando o período de sua gênese, destacando a importância da implantação ferroviária e seu impacto no processo de desenvolvimento socioeconômico e urbanístico, além de evidenciar seu apogeu e seu declínio. Dessa forma, através desse trabalho foi possível compreender de forma contextualizada por pesquisa bibliográfica a relação entre a história, a formação social e a

arquitetura do espaço. Apesar de surgir através do patrimônio religioso, como a maioria das cidades paulistas no período colonial, São Carlos teve sua fundação, o início do plantio do café e o declínio do regime escravista coincidindo no tempo entre si. Para manter o sistema de lavouras, os fazendeiros importaram escravos e providenciaram a vinda de imigrantes europeus, somatizando a força de trabalho. Em suma, o trabalho dos imigrantes e escravos foi responsável por sustentar a riqueza nessa época no oeste paulista, bem como, empreenderem no período industrial. Uma história que se inscreve sob grupos minoritários e classes sociais não dominantes. O fato é que, atualmente, ainda que em funcionamento, a linha férrea tem parte de seus equipamentos urbanos sucateados por processos diversos, os quais são espaços sem usos definidos ao acaso da transgressão. Este trabalho consistiu em uma etapa inicial de levantamento histórico. Pretende-se ir à campo com o objetivo analisar as estruturas abandonadas ou ocupadas por usos não definidos nas adjacências do leito férreo. Uma busca por uma apreensão cognitiva e criativas, que por meio do caminhar deflaga os impasses e dilemas presentes nos centros das cidades.

REFERENCIAS

AUGUSTO, Joaquim. **Almanach de 1894**. Typografia de O Popular. 158pp.

BORTOLUCCI, Maria Ângela. **Moradias urbanas construídas em São Carlos no período cafeeiro**. São Paulo: FAU-USP. (Tese de Doutorado). 1991.

CASTRO, Franklin. **Almanach-Album de São Carlos – 1916/1917**. Typographia Aldina.250 pp.

CAMARGO José Ferraz (Org.) **Almanach Anuario de S. Carlos**. São Carlos. 1928.

Fundação Pró-Memória de São Carlos. **Fogo e vapor: aspectos da história de São Carlos**. Organizador por Leila Maria Massarão. 2017.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Casa de Pinhal**. São Paulo. 1985. 184 p.

LIMA, Renata Priore. **Limites da Legislação e o (des)controle da expansão urbana: São Carlos (1857-1977)**. São Carlos: EdUSFCar, 2008.

MANO, Marcel. **Os Campos de Araraquara: um estudo de história indígena no interior paulista**. 2006. (Tese de Doutorado em Ciências Sociais – Antropologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas. Campinas.

NEVES, Ary Pinto das. São Carlos do Pinhal no século XIX. **Iguape–SP: Gráfica Soset**, 1997.

NEVES, Ary Pinto das. São Carlos na esteira do tempo / texto de Ary Pinto das Neves; ilustrações de Júlio Bruno. **São Carlos: EdUFSCar. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo**, 2007.

OLIVEIRA, Joana D’Arc de. **Da senzala para onde? Negros e negras na pós abolição em São Carlos – SP (1880-1910)**. São Carlos: FPMSC, 2018. 276 p.

TRUZZI, Oswaldo Mário Serra. **Café e indústria: São Carlos: 1850-1950**. 3. Ed. São Carlos: EdUFSCar; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2007. 203 p.